

**[Trafik- og kommunikationsministeren]**

Disse forslag om ændring af driftsomfanget er, som det fremgår, Hovedstadsrådets, der har det fulde ansvar for den lokale og regionale kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Jeg har ikke grundlag for at vurdere de konkrete forslag, men jeg forventer at få en samlet fremstilling og vurdering af forholdene om trafiktilrettelæggelsen i hovedstadsområdet inden for den nærmeste fremtid, når det udvalg om hovedstadsrådets trafik, som den tidligere trafikminister har nedsat, afslutter sit arbejde.

**Spm. nr. S 5**

Til trafik- og kommunikationsministeren (3/6 88) af:

**Jytte Andersen (S):**

»Vil ministeren redegøre for, hvilke økonomiske konsekvenser Folketingets beslutning om forbedring af handicaptransport har medført for HT, samt de økonomiske konsekvenser af et øget antal pensionistkort som følge af de demografiske ændringer i befolkningssammensætningen i hovedstadsområdet?«

**Begrundelse**

Der henvises til begrundelsen for spm. nr. S 3.

*Svar (16/6 88):*

**Trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen):**

Den transportordning for handicappede, som HT varetager, har Hovedstadsrådet besluttet at iværksætte på eget initiativ, og der er ikke fra statsligt hold taget beslutning om at ændre grundlaget for denne ordning, der i 1987 gav HT udgifter på 46 mio. kr. og indtægter på ca. 3 mio. kr.

For så vidt angår pensionistkortene har Hovedstadsrådet oplyst følgende:

»Nedenstående er vist antal solgte pensionistkort samt indtægterne heraf 1979-1988.

År	Antal solgte pensionistkort (1000)	Indtægt fra pensionistkort (mio. kr.)
1979	460	34,9
1980	485	38,5
1981	505	47,3
1982	535	54,4
1983	550	67,5

1984	525	77,8
1985	540	80,1
1986	540	83,4
1987	545	86,0
1988 <sup>1)</sup>	540	90,4

<sup>1)</sup> budgettal

Antallet af pensionistkort er fra 1979 til 1987 steget fra 460.000 til 540.000 svarende til ca. 17 pct.

Udstedelse af 540.000 pensionistkort svarer til, at 135.000 pensionister på årsbasis har pensionistkort.

Spørgsmålet vedrørende de økonomiske konsekvenser for HT lader sig ikke umiddelbart besvare.

HT's udgiftsniveau er i høj grad bestemt af driftsomfanget i myldretiderne. Myldretiderne er dimensionerende specielt for busantal, togvogne og anlæg samt i et vist omfang personale.

Pensionistkortene gælder for størstedelen af strækningerne ikke i myldretiderne, hvilket betyder en mindsket belastning af HT's økonomi. Hensigten med indførelsen af pensionistkortordningen var netop at tilskynde pensionisterne til at rejse uden for myldretiderne.

Det kan dog ikke afvises, at rejsende med pensionistkort på andre tidspunkter af døgnet er afgørende for, hvor mange busser der er i drift, og hvor mange chauffører der anvendes. Dette medfører en økonomisk belastning for HT, om end ikke så stor som rejser i myldretiden.

Indtægten fra pensionistkort var i 1979 34,9 mio. kr., svarende til 5,5 pct. af de samlede salgsindtægter. I 1987 udgjorde indtægten fra pensionistkort 86 mio. kr., svarende til 5,6 pct. af de samlede salgsindtægter.

Det skal endvidere nævnes, at prisen på et pensionistkort svarer til ca. 10 pct. af prisen på et almindeligt netkort.«

**Spm. nr. S 6**

Til trafik- og kommunikationsministeren (3/6 88) af:

**Jytte Andersen (S):**

»Vil ministeren redegøre for, hvordan brugerbetalingen inden for Hovedstadsrådets Trafikselskab har udviklet sig i perioden 1983-1988?«