

[Dræbøye]

komme i den situation, at man begrænser den service, som Hovedstadsområdets Trafik-selskab yder.

**Dohrmann (FP):**

Jeg kan forstå, at det ikke så meget er åbningstalen, spørgeren er interesseret i, men mere klart formuleret burde spørgsmålet nok have lydt: hvor store beløb mener ministeren skatteyderne fra hele landet skal give, for at beboerne her i Københavnsområdet kan køre billigt med HT? Det er jo i realiteten det, det drejer sig om. Jeg kan forstå, at ministeren faktisk er helt enig med spørgeren, og vil derfor spørge, hvilken rimelighed der er i, at borgerne i Odense, Århus, Vejens og alle mulige andre steder skal betale københavnernes billetter. Ville det ikke være rimeligt, hr. minister, om HT og andre selskaber af lignende karakter krævede de faktiske omkostninger ind over billetpriserne? Jeg synes, det er en grov favorisering af de borgere, der bor i hovedstadsområdet, og jeg synes faktisk, det er en meget stor urimelighed.

Nu har vi lige oplevet, at man har forhøjet benzinafgiften og har forhøjet moms. En lang række mennesker – det gælder dem, der har skifteholdsarbejde o. lign., og dem, som bor andre steder i landet – er fuldstændig afskåret fra at bruge noget, der hedder kollektiv trafik og må nødvendigvis holde en bil. Men de, der bor i hovedstadsområdet og tager bus, enten det så er på familiebesøg eller det er et værtshus, de skal på, skal altså have tilskud; det kan jeg ikke se rimeligheden i.

**Lennart Larson (V):**

Ministeren var i sit svar meget velinformet, og jeg har også forestillet mig, at det ville være sådan, for det falder fuldkommen i tråd med mine egne erfaringer med hensyn til den kollektive trafik. Men det, jeg kan være lidt bekymret over, er, hvis det skal være sådan, at trafik-selskaberne i hovedstadsområdet skal have særlig favorable vilkår. Vi ved jo alle sammen, at kollektiv trafik, ud over at den har en stor samfundsopgave også er meget omkostningskrævende og kræver en fælles indsats dels fra kommunale myndigheder, dels fra trafik-selskaber og dels fra selve selskabet. Det skulle nødvendig være sådan, at man ikke gør en fælles indsats, men tror, man kan

krybe i læ af statstilskud og bare give frit løb for omkostningerne.

Derfor vil jeg gerne stille følgende spørgsmål til ministeren: hvis man går ind i en tilskudsordning på udvidede budgetrammer, som jeg håber tilkommer alle de selskaber, der måtte have behov for det – det vil jeg også gerne have bekræftet – sker det ud fra objektive kriterier, kriterier som kilometerpassagerer, således at man får en nogenlunde kontrol og er sikker på, at den indsats, der skal ske i selskaberne til gavn for passagererne, vil ske på ligelige vilkår i hele landet?

**Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):**

Hr. Dohrmann gjorde nogle bemærkninger om forholdet mellem provinsen og hovedstadsområdet i relation til den kollektive trafik. Med baggrund i disse bemærkninger fra hr. Dohrmanns side vil jeg gerne sige, at jeg ikke mener, at jeg på noget tidspunkt har fremsat udtalelser af en sådan art, at man kunne få det indtryk, at jeg har under overvejelse at søge iværksat planer om foranstaltninger i relation til hovedstadsområdet, som vil indebære en ubegrundet forskelsbehandling af dette område set i forhold til det øvrige land.

Det må også være et svar på de spørgsmål, som senere blev stillet af hr. Lennart Larson.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

*Skriftligt besvarede spørgsmål:*

**Tredje næstformand (Ove Jensen):**

Fra de pågældende ministre er modtaget skriftlig besvarelse af spørgsmål, stillet af følgende medlemmer af folketinget:

Glistrup: spm. nr. 811 og 850

Arne Melchior: spm. nr. 829

Kurt Hansen: spm. nr. 832

Lennart Larson: spm. nr. 834

Preben Lange: spm. nr. 835, 836 og 843

Annelise Gotfredsen: spm. nr. 844

Inge Krogh: spm. nr. 845

Ernst Schmidt: spm. nr. 847 og 848

Mimi Jakobsen: spm. nr. 849

Nymann: spm. nr. 854

Ebba Strange: spm. nr. 861 og 862.

**Spm. nr. 811**