

[Arne Melchior]

Begrundelse

I 1976 nedsatte arbejdsministeren et lille udvalg med meget begrænsede arbejdsopgaver, nemlig at undersøge behovet for en liberalisering af vilkårene for at drive vikarbureau. Det er ubegribeligt, at dette udvalg endnu ikke er nedkommet med sit arbejdsresultat.

Besvarelse (28/5 80):

Arbejdsministeren (Svend Auken):

Til brug for besvarelsen af det stillede spørgsmål er der indhentet en udtalelse fra arbejdsdirektoratet.

Det oplyses således, at arbejdsministeren ved skrivelse af 10. november 1976 anmodede arbejdsdirektoratet om i tilslutning til landsarbejdsnævnet at nedsætte et udvalg med henblik på at overveje en løsning af de problemer, der kan opstå med kortvarende ansættelser/vikariater inden for de tekniske områder, der grænser op til handels- og kontorområdet.

Ifølge oplysninger fra udvalgets formand, tidligere formand for landsarbejdsnævnet, direktør Viggo Nørby, forventes det, at udvalget kan afslutte sit arbejde inden 1. september 1980.

Spm. nr. 832

Til *ministeren for offentlige arbejder (20/5 80)* af:

Kurt Hansen (VS):

»Vil ministeren tage afstand fra, at den kollektive trafik i hovedstadsområdet skal gøres dyrere og dårligere samt sikre de nødvendige bevillinger til at undgå de forringelser, der er lagt op til for brugerne af de kollektive trafikmidler?«

Begrundelse

Den kollektive trafik skal udbygges og gøres billigere – ikke forringes. En prisstigning på 43 pct. samt færre tog- og busafgange, som der er lagt op til for den kollektive trafik i hovedstadsområdet, rammer heltentydigt de svagere stillede grupper hårdest. Lavtlønnede, arbejdsløse, uddannelsessøgende og pensionister m. fl. skal betale mere for at bruge den kollektive trafik, fordi statstilskuddene skæres ned.

Derudover ville det klæde trafikministeren, hvis han klart udtalte uenighed med de udtalelser, som formanden for folketingets trafikudvalg, Otto Mørch, har begået i Socialistisk Dagblad den 20. maj 1980:

»Det er et spørgsmål, om man med den prisudvikling, der har været for bilisterne, kan blive ved med at holde den kollektive trafik på det samme billige niveau. Tidligere var det jo spørgsmålet om at lokke folk til at køre kollektivt for at spare penge. Men nu, da det er blevet så dyrt at køre i egen bil, er det vel også rimeligt, at den kollektive trafik stiger lidt i pris. Men det er et generelt problem, at vi aldrig har haft nogen samlet trafikpolitik. Det smerter til os nu. Derfor må folk vænne sig til, at den kollektive trafik i de kommende år kommer til at halte efter udviklingen«.

En socialdemokratisk trafikudvalgsformand med sådanne uanstændige holdninger til kollektiv trafik burde øjeblikkelig blive gået som trafikudvalgsformand.

Besvarelse (2/6 80):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

Ønsket om at styrke den kollektive trafik har på det statslige budgetområde bl. a. fundet udtryk i en ikke uvæsentlig omprioritering af udgifterne til trafikformål. Det ville være ønskeligt, såfremt en tilsvarende omprioritering kan finde sted inden for den kommunale del af den offentlige sektor, hvor svaret for den lokale og regionale kollektive trafik er placeret.

I denne forbindelse kan der være grund til at minde om, at beslutninger om betjeningskvalitet og takstniveau for bustrafikken og de lokale baner i hovedstadsområdet klart efter lov om hovedstadsrådets kollektive personbefordring henhører under hovedstadsrådets kompetenceområde. Regeringen har ifølge nævnte lov ingen mulighed for at blande sig i sådanne beslutninger.

Allerede af denne grund kan en afstandtagen – eller anden form for karaktergivning – til hovedstadsrådets budgetlægning naturligvis ikke komme på tale.

Ved de drøftelser, der har været afholdt mellem hovedstadsrådet og regeringen på førstnævntes initiativ, har regeringen vist en