

[Ministeren for offentlige arbejder.]

grænser, og det er for så vidt rigtigt, idet billetpriserne til Københavns bybane fra alle sider er sammensat af en normal kilometerpris for afstanden til bybanegrænsen med et tillæg på 6 km. De 6 km svarer til såvel gennemsnitsrejseafstanden på bybanen som afstanden mellem bybanens grænsestationer, undtagen Husum, og dens trafikale centrum, der dog ikke er Københavns Hovedbanegård, men Nørreport, som benyttes af mange flere passagerer end Københavns Hovedbanegård.

Det er klart, at man kan opfatte de på denne måde udregnede billetpriser som rimelige eller urimelige, alt efter om man har sit bestemmelsessted langt fra eller tæt ved bybaneområdet grænsepunkt mod den linje, man kommer fra. Da der i begrundelsen for spørgsmålet bruges København H som bybanecentrum i stedet for Nørreport, som er det rigtige, bliver billedet derved ugunstigere for de fleste passagerer fra f. eks. Køgebugtbanen.

I øvrigt kan jeg oplyse, at vi naturligvis er klar over det problem, hr. Camre rejser her, og derfor for længst har taget spørgsmålet om en regulering af billetpriserne inden for det københavnske nærtrafikområde op.

Da det imidlertid efter vor opfattelse vil være at foregribe begivenhedernes gang at indføre et nyt takstsystem eller ændre praksis for fastlægning af bybanegrænserne m. v. på et tidspunkt, hvor DSB efter min opfordring arbejder med en skitse til en helhedsløsning af nærtrafikproblemerne, herunder takststrukturen, er arbejdet ikke afsluttet. Hvis det imidlertid nu og mod forventning må konstateres, at det vil tage nogen tid, inden den nævnte helhedsløsning lader sig gennemføre, vil jeg sørge for, at DSB undersøger, om takstproblemerne helt eller delvis kan løses forud og uden nævneværdige gener for løsningen af de øvrige nærtrafikproblemer. Skulle det være tilfældet, vil der blive stilet mod en takstreform for det københavnske S-togsnet i løbet af det kommende år, om muligt allerede fra den 1. maj 1973.

**Edele Kruchow:** Vil ministeren ved oplæg til denne helhedsløsning med regulering af billetpriserne også tage i betragtning, at det er hensigtsmæssigt at få ensartede priser for

samme strækninger, hvad enten man kører med S-tog eller med DSB-busser? Og vil det indgå i betragtningerne, at man kan købe en fællesbillet, således at man under skifte fra tog til bus undgår forsinkelse ved at købe ny billet?

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** De overvejelser, jeg refererede til i mit svar til hr. Camre, var jo overvejelser først og fremmest omkring organiseringen af hovedstadens trafik, og de overvejelser er ved at være afsluttet i et embedsmandsudvalg og kan forhåbentlig endeligt behandles med kommunalpolitikkerne og amtsrådspolitikkerne inden for det storkøbenhavnske område i løbet af december.

Det er ganske klart, at et af formålene med disse overvejelser har været at få disse ensartede takster frem, som fru Edele Kruchow nævner, ikke alene for ensartede afstande, men altså også i allerhøjeste grad for ensartede kollektive trafikmidler, ganske uanset hvem der ejer dem.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Camre* til ministeren for forureningsbekæmpelse:

„Vil ministeren snarest forbyde anvendelsen af hexaklorofen i sæber, deodoranter, pudder m. v.?“

(Spm. nr. 41).

Skriftlig begrundelse.

Allerede den 21. januar 1972 stillede jeg i folketingets udvalg angående forureningsbekæmpelse ovenstående spørgsmål til ministeren. Den 6. april 1972 svarede ministeren og oplyste, at sundhedsstyrelsen var i gang med at indhente oplysninger fra brancheforeninger, fabrikanter og importører om anvendelsen af hexaklorofen her i landet, således at sundhedsstyrelsen kunne danne sig et overblik over stoffets anvendelse, før der blev taget stilling til et forbud.

Den 7. november 1972 oplyser dagbladet *Aktuelt*, at sundhedsstyrelsen nu mener, at man må afvente en ændring af giftloven, før man kan skride ind. Dette er altså sundhedsstyrelsens opfattelse på trods af, at hexaklorofen er blevet totalt forbudt i Frankrig, efter at 28 spædbørn er døde, fordi stoffet indgik i baby-pudder. I USA er kon-