

[Ministeren for offentlige arbejder]

ekstrem snevinter, som – det må jeg naturligvis medgive – har givet DSB en række trafikale problemer. Jeg vil ikke gå ind i en vurdering af det rimelige i en sådan serviceydelse set i forhold til de problemer, en ekstrem isvinter eller snevinter giver DSB. Mit svar på hr. Groves spørgsmål er, at jeg finder det rimeligt, at en serviceydelse af den karakter, hr. Grove har stillet spørgsmål om, må være en naturlig del af DSBs transportvirksomhed og den service over for passagererne, som dette er udtryk for.

Grove (KF):

Skal jeg forstå ministerens svar således, at de besværligheder, vi har haft her i vinter, formoder ministeren ikke giver anledning til ansøgninger om forøgede bevillinger på forskellige områder fra DSBs side? Hvis jeg skal forstå det sådan, så kan jeg forstå ministerens holdning. Men hvis ministeren mener, at vi i nær fremtid må forvente større ansøgninger om bevillinger til rullende materiel, til bedre information osv., vil ministeren så virkelig ikke gå ind i en overvejelse af, hvordan de øvrige midler inden for DSB bliver brugt? Det kan jeg dog ikke tro er ministerens opfattelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Der er ingen, der skal være i tvivl om, at en snevinter som den, vi har haft nu, med de besværligheder, det har givet også for DSB, har givet virksomheden øgede omkostninger, som man så må søge at klare ved besparelser på anden vis. Det er utvivlsomt det, der bliver resultatet.

Det, jeg sagde i min besvarelse i anden omgang til hr. Grove, var, at jeg ikke vil vurdere hensigtsmæssigheden og rimeligheden i en sådan serviceydelse set i forhold til en kortvarig, ekstrem trafiksituation.

Hr. Grove er også vidende om, at vi her for kort tid siden har haft første behandling af forslag til lov om elektrificering af hovedstrækningerne inden for DSBs trafiknet, og at der netop i den forbindelse er bevilget yderligere midler, således at man kan gennemføre eksempelvis denne investering set i forhold til en udvidelse af DSBs investeringsrammer.

Hermed sluttede spørgsmålet.

13) Til ministeren for offentlige arbejder af:**Grove (KF):**

»Kan ministeren oplyse, om der er nogen påviselig rationaliseringsmæssig og økonomisk fordel ved, at hovedstadsrådets trafikselskab ved ændring af kontrakterne søger at tiltvinge sig forkøbsret til de busruter, der for tiden kører under entreprenørkontrakter?«

(Spm. nr. 630).

Skriftlig begrundelse.

Entreprenørkontrakterne udløber den 1. april 1979 og er nu blevet opsagt af HT med det klare formål, at dette selskab skal tiltvinge sig forkøbsret. I en skrivelse fra ministeriet for offentlige arbejder til hovedstadsrådet, dateret 15. februar 1979 og med journalnummer M 3–24, hedder det imidlertid, at »efter ministeriets opfattelse er der intet, der nødvendiggør indsættelse af bestemmelser om forkøbsret i entreprenørkontrakterne for at opfylde lovens formål.«

Det vil være forkert at satse på en overtagelse af disse busruter. De bør blive i de private vognmænds regie. Disse er i forvejen inde i de lokale forhold, og det vil kunne skade trafikbetjeningen, hvis der ændres herpå.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Jeg vil gerne svare, at som hr. Grove jo sikkert ved, meddelte jeg for kort tid siden på forespørgsel hovedstadsrådet, at det ikke var stridende mod den gældende lovgivning at søge indført en forkøbsret for HT i entreprenørkontrakter med de private busselskaber inden for HTs område, men at der på den anden side efter ministeriets opfattelse ikke er noget, der nødvendiggør indsættelse af en sådan bestemmelse for at opfylde lovens formål. Dette svar gælder selvfølgelig stadig.

Når hr. Grove nu spørger, om jeg kan oplyse, om der kan påvises nogen rationaliseringsmæssig eller økonomisk fordel ved, at HT i givet fald under anvendelse af en sådan forkøbsret til sin tid overtager de private busselskaber, ja, så må jeg svare, at der for