

[Kaj V. Andersen]

at de i fuldt omfang kan anvende deres offentligt betalte uddannelse enten i det offentliges tjeneste eller på det frie arbejdsmarked?»

(Spm. nr. 970).

Begrundelse.

Det er meget svært for en blind at tilegne sig en højere uddannelse. Det er dyrt for det offentlige at bekoste den. Det er derfor synd for den pågældende, hvis han eller hun ikke kan udnytte den i en ansættelse, der på sædvanlig måde giver et sædvanligt skatteafkast til det offentlige.

Besvarelse (28/5 79):

Socialministeren (Erling Jensen):

Der er ikke direkte hjemmel i gældende lovgivning til at yde bistand til handicappede i erhverv – ud over invaliditetsydelsen, der ydes i medfør af invalidepensionslovens § 15 – og en offentligt finansieret bistand af denne art vil kræve en lovændring.

Socialministeriet har derfor anmodet socialstyrelsen om generelt at undersøge og vurdere spørgsmålet om ikke-handicappet assistance til handicappede i erhverv med henblik på en eventuel ændring af bilstandsloven.

Til *ministeren for offentlige arbejder (16/5 79)* af:

Grove (KF):

»Vil ministeren oplyse, hvorfor rabatkort indkøbt på HT-busser i hovedstadsområdet ikke kan benyttes på DSBs buslinier inden for HT-området, når de i det tilsvarende område kan benyttes på DSBs toglinier, og vil ministeren tage initiativ til at få dette ændret?»

(Spm. nr. 971).

Begrundelse.

Ifølge en større annoncekampagne fra HT og DSB kan rabatkort benyttes begge steder. I et konkret tilfælde har det dog vist sig, at rabatkort udstedt af HT ikke kan anvendes på DSBs buslinie, der udgår fra Valby Station og kører til Stege. I det pågældende tilfælde skulle løses fuld billet for hele turen (Valby-Fakse), til trods for at der på rabat-

kortet var foretaget afstemplinger svarende til kørsel til den sydligste takstzone i HT-området, således at der ifølge annoncerne kun skulle have været løst en tillægsbillet det sidste stykke.

En annoncekampagne – den, som HT/DSB har ofret penge på – har således kun været med til at vildlede og holder sig heller ikke til løfterne. Det må være rimeligt, at også DSB-busser inddrages i ordningen, således at man ikke forfordeler bestemte grupper af rejsende, og derfor må ministeren nu tage initiativ til, at ordningen ændres.

Besvarelse (28/5 79):

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Buslinien København (Valby)–Stege er en regionalrute med fjernbuskarakter, beregnet på direkte forbindelse mellem København og området uden for hovedstadsområdet indtil Stege. Der kan således ikke ske befordring af passagerer lokalt med linien inden for hovedstadsområdet.

Det er derfor før starten på det fælles takstsystem DSB/HT aftalt, at buslinien holdes uden for dette takstsystem, idet takstsystemet er beregnet for rejser lokalt i hovedstadsområdet.

Såfremt buslinien København (Valby)–Stege, der er den hurtigste forbindelse mellem København og Køge, var blevet integreret i takstsystemet, ville dette betyde en overflytning af lokale passagerer fra HT-buslinierne 121 og 122 E, der i dag sammen med S-banen betjener strækningen lokalt, til buslinien til Stege for så vidt angår passagererne til/fra Køge og derudover. Dette ville især i eftermiddagsmyldretiden give væsentlige pladsproblemer, idet passagererne fra Valby til strækningen mellem hovedstadsområdet og Stege ville risikere at måtte stå op, i hvert fald til Køge, ligesom ressourcerekrævende dubleringskørsel ville blive nødvendig.

En ændring af det mellem DSB og HT aftalte ville således blive til væsentlig gene for benyttelsen af buslinien København (Valby)–Stege.

Til *justitsministeren (16/5 79)* af:

Mølgaard (DR):