

[Socialministeren]

net mulighed for lokal medindflydelse på takstfastsættelsen for de lokale jernbanerejser. Det vil således helt klart kræve vedtagelse af en særlig lov, dersom man på landsbasis ønsker en nultakst i den kollektive trafik for de 0-16-årige. Det er endvidere opfattelsen i ministeriet for offentlige arbejder, at en sådan lovgivning afgørende vil være i modstrid med bestræbelserne for at samle beslutningskompetence og økonomisk ansvar vedrørende lokale beslutninger hos de kommunale myndigheder. Endelig er det over for mig blevet oplyst, at forslaget vil rejse en række byrdefordelingsmæssige spørgsmål, som der ikke kan gives enkle svar på.

Som omtalt tidligere er der givet to begrundelser for forslaget. Den ene er, at en takstfritagelse for de 0-16-årige i den kollektive trafik vil supplere det mangelfulde børnetilskud. Det er ministeriet for offentlige arbejders opfattelse, som jeg kan erklære mig enig i, at der kun i meget begrænset omfang kan og bør føres socialpolitik via den kollektive trafiks takster. Takstpolitikken bør som hovedregel finde sine begrundelser i trafikale forhold, dvs. primært i ønskerne om trafikens fordeling på transportmidler. Hvis man f.eks. ønsker at reducere generne ved biltrafik i byerne, taler dette bl.a. for etableringen af et effektivt kollektivt trafikudbud til takster, som er konkurrencedygtige i forhold til privat bilkørsel. Det er klart, at man ved siden af dette konkurrencebetonede grundlag for tilrettelæggelsen af den kollektive trafik og dens takster også normalt vil finde et mere lighedsbetonet grundlag. Der er her typisk tale om, at man så vidt muligt tilstræber at sikre alle borgere inden for et område muligheder for at deltage i et normalt samfundsliv, uanset om der disponeres over en bil eller ej. Der tænkes her på muligheden for at komme til og fra arbejde, at foretage indkøb, at deltage i kulturelle aktiviteter osv. Der er imidlertid stadig tale om hensyn, der er snævert forbundet med den kollektive trafiks egentlige formål. Dersom man søger at løse børnefamiliens økonomiske problemer og andre lignende problemer gennem den kollektive trafiks takster, vil der bestå en væsentlig risiko for, at selve indtægtsgrundlaget for trafik-selskaberne med tiden udhules. Dette vil næsten uundgåeligt komme til at gå ud over investeringerne og udbuddet og dermed i det

lange løb blive til skade for den kollektive trafik.

Der skal i denne forbindelse erindres om, at de rabatorordninger, som allerede eksisterer, f.eks. for pensionister, som en væsentlig begrundelse har haft trafik-selskabernes ønske om en forbedret kapacitetsudnyttelse i trafik-svage perioder.

For så vidt angår den anden af forslagsstillernes begrundelser, det trafik-sikkerhedsmæssige aspekt, skal der ligeledes gøres et par bemærkninger. For det første må jeg anføre, at begrundelsen kun har betydning for en afgrænset del af de 0-16-åriges rejser med den kollektive trafik. Der tænkes her på rejser, som foretages uden voksenledsagelse over afstande, hvor cykel- eller gangtrafik er et risikobetonet alternativ.

For det andet skal der erindres om, at der allerede med de gældende regler i folkeskolen sker en dækning af betydelige kørselsbehov i forbindelse med transport mellem hjem og skole.

Endelig bemærkes, at der ikke for ministeriet for offentlige arbejder foreligger oplysninger, som godtgør, at den forholdsvis beskedne udgift til en busbillet for børn i den omhandlede aldersgruppe er årsag til, at mindre sikre trafikformer anvendes i noget større omfang.

Regeringen kan således ikke gå ind for forslaget vedrørende den kollektive trafik.

Min konklusion vedrørende beslutningsforslagene som helhed må derfor være, at jeg ikke kan gå ind for dem i den foreliggende form, men jeg kan følge de bagved liggende tanker om en støtte til børnefamilierne et langt stykke hen ad vejen.

Torben Lund (S):

I oktober sidste år havde folketinget en generel drøftelse af børnenes og børnefamiliernes vilkår i samfundet, og folketinget havde ved den lejlighed adgang til at drøfte de principper og målsætninger, som skal være gældende for fremtidens børnepolitik. Jeg skal derfor ikke gøre debatten til en generel børnepolitisk drøftelse, men alene koncentrere mig om de enkelte punkter, som står angivet i de to beslutningsforslag.

Vedrørende børnetilskuddet og det forslag, der foreligger om en væsentlig forhøjelse af børnetilskuddet og en væsentligt ændret for-