

**Barsøe-Carnfeldt (UP):**

»Hvad agter ministeren at foretage i anledning af, at billetpriserne hos Nordjyllands Trafikselskab er steget med 40 pct. på under to år, samtidig med at passagertallet hos NT er drastisk dalende?«

**Begrundelse**

Stigningen i de offentlige udgifter skal retfærdigvis stemme overens med den tilladte stigning i lønudviklingen. Det er uanstændigt, at NT uden hensyn til lønudviklingen på arbejdsmarkedet dækker egne planlægningsfadæser ind ved forøgede billetpriser. Der henvises til en artikel i Aalborg Stiftstidende for den 16. oktober 1983.

Spørgeren finder det ønskeligt at få genetableret det rationelle trafiksystem, som fandtes før oprettelsen af NT.

*Svar (4/11 83):*

**Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Indledningsvis vil jeg sige, at spørgeren efter min bedste overbevisning ikke har belæg for påstanden om, »at passagertallet hos NT er drastisk dalende«. Situationen er den, at der siden NTs etablering den 1. april 1982 er foretaget 2 trafiktællinger. Ved den første tælling (1. oktober 1982) viste det sig, at passagerstigningen var på i alt 20-25 pct. set i forhold til en tælling, der blev foretaget 1. oktober 1981. Den anden tælling er foretaget 1. oktober 1983. Resultatet af denne tælling foreligger endnu ikke. Foreløbige beregninger viser imidlertid, at der på de regionale ruter er tale om en stigning på 14 pct. For bybussernes vedkommende er der endnu ikke foretaget en foreløbig beregning. Der er dog ingen umiddelbare tegn på passagerfald.

Med hensyn til takststigninger er situationen den, at NTs udgifter som bekendt dækkes dels via taksterne (altså ved salg af billetter og kort), dels via tilskud fra det offentlige. Et stigende takstniveau er derfor enten udtryk for stigende udgifter eller udtryk for en omfordeling, hvorved større dele af udgifterne dækkes direkte af brugerne via taksterne. Der kan selvsagt også være tale om en kombination af disse to forhold. For NTs vedkommende kan jeg oplyse, at det offentlige tilskud til driften er klart faldende.

Det er regeringens opfattelse, at det offentlige må søge at begrænse sine udgifter, herunder også tilskud til den kollektive trafik, således at denne i højere grad end tidligere kommer til at hvile i sig selv. For at nå dette mål må vi acceptere takststigninger, da det eneste alternativ er en betydelig nedsættelse af serviceniveauet.

I øvrigt må jeg gøre opmærksom på, at ansvaret for tilrettelæggelsen af den lokale og regionale kollektive trafik efter lovgivningen ligger hos de lokale myndigheder – i dette tilfælde Nordjyllands Trafikselskab. Det er derfor dette selskab, der må træffe de nødvendige beslutninger ved afvejningen af, om der skal ske en forøgelse af indtægterne i form af takstforhøjelser eller en nedskæring af udgifterne i form af nedsættelse af serviceniveauet.

**Spm. nr. S 78**

Til *arbejdsministeren (20/10 83)* af:

**Roesgaard (SF):**

»Er det tilsigtet, at der i forbindelse med stramningen af arbejdsløshedslovgivningen faktisk er indført en karenssdag for arbejdsløse, der bliver syge?«

**Begrundelse**

Af afsnit 1 i cirkulære af 23. december 1982 om ændringer i lov om dagpenge ved sygdom eller fødsel fremgår det tydeligt, at arbejdsløse er undtaget fra karenssdagsbestemmelsen. Men hvis en arbejdsløs er ledig mandag, men syg resten af ugen og i disse sidste dage får sygedagpenge, kan han ikke modtage dagpenge fra A-kassen for mandag. I uheldigste fald kan han heller ikke få dagpenge fra A-kassen for fredag ugen efter, såfremt han raskmeldes torsdag. Det fremgår således, at der reelt bliver tale om en karenssdag, og at der endog kan blive tale om to.

*Svar (31/10 83):*

**Arbejdsministeren (Grethe Fenger Møller):**

Ifølge arbejdsdirektoratets bekendtgørelse nr. 686 af 7. december 1982 om retten til dagpenge for et medlem, som opnår arbejde af kortere varighed end fuld tid eller er ledig på grund af vejrlig eller som følge af arbejds-