

Svar (12/9 90):

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

På baggrund af oplysninger, som jeg i anledning af spørgsmålet har indhentet i Undervisnings- og Forskningsministeriet og i Trafikministeriet, skal jeg udtale følgende:

Kommunerne er i henhold til folkeskolelovens § 25, jf. lovbekendtgørelse nr. 524 af 10. juli 1990, under nærmere angivne betingelser forpligtet til at sørge for befordring af børn til og fra skole. Forpligtelsen kan opfyldes ved at henvise eleverne til offentlige trafikmidler eller ved – efter aftale med forældrene – at betale en godtgørelse for elevernes udgifter til egen befordring, der normalt vil svare til laveste sats pr. km for statens tjenestemænd. Udgifterne til befordring afholdes af kommunerne.

Amtskommunerne er efter § 25, stk. 3, i samme lov og i henhold til regler fastsat af undervisnings- og forskningsministeren forpligtet til at sørge for befordring af elever, der modtager specialundervisning efter folkeskolelovens § 19, stk. 2.

Herudover skal amtskommunerne i henhold til Undervisnings- og Forskningsministeriets bekendtgørelse nr. 54 af 31. januar 1990 om befordringsgodtgørelse til visse grupper af uddannelsessøgende på nærmere angivne betingelser yde befordringsgodtgørelse til elever i visse ungdomsuddannelser. Godtgørelsen ydes til transport mellem bopæl og skole og udgør forskellen mellem udgiften til billigste offentlige transportmiddel og den egenbetaling, som eleven ligeledes ifølge bekendtgørelsen skal afholde. Kun i ganske særlige tilfælde kan amtsrådet godkende, at eleven benytter anden befordring end billigste offentlige befordring, og i så fald fastsætter amtsrådet godtgørelsens størrelse.

TRA er oprettet af Ringkøbing Amtskommune og kommuner i amtet. De midler, der i dag måtte anvendes i et trafikselskab til elevbefordring, kan så lidt som andre amtskommunale og kommunale midler anvendes som tilskud til enkeltpersoner, ud over hvad der er lovhjemmel til. Efter Undervisningsministeriets opfattelse vil en adgang for kommunerne til at give skolerne et beløb til befordring af eleverne i øvrigt kræve en ændring af regelgrundlaget.

Spm. nr. S 1198

Se evt. tillige henvisningsoversigt på sp. 11471.

Til **trafikministeren** (6/9 90) af:

Lysholm Christensen (KRF):

»Finder ministeren, at beregninger foretaget af Ringkøbing Amt, som viser, at motorveje i Midtjylland forrenter sig med 6,2 pct., mens motorveje i Nordjylland kun forrenter sig med 4,9 pct., ændrer forudsætningerne for bygningen af de to motorveje i Nordjylland, og vil ministeren i bekræftende fald foreslå en anden prioritering af motorvejsbyggeriet?«

Begrundelse

Ifølge en artikel i Herning Folkeblad tirsdag den 4. september 1990 tjener både erhvervslivet og det offentlige mest, hvis staten bygger motorveje i Midtjylland.

Artiklen oplyser bl.a.:

- at nordjyderne kan spare 55 mio. kr. årligt ved en mere direkte vej, hvis timelønnen i bilen/lastbilen sættes til 50 kr. i gennemsnit, mens vestjyderne kan spare 92 mio. kr. ved at få en mere lige vej til Århus og Vejle,
- at motorvejene i Midtjylland vil spare uheld og dermed sygehusudgifter for 48 mio. kr., mens der »kun« spares 40 mio. kr. i Nordjylland,
- at motorveje i Midtjylland vil aflaste trafikken i byer med i alt 81.000 indbyggere, mens kun 43.000 nordjyder kan se frem til færre biler,
- at 1,0 kilometer motorvej i Nordjylland vil betjene 125 industriarbejdspladser. I Midtjylland er tallet 165 arbejdspladser

Svar (14/9 90):

Trafikministeren (Torben Rechendorff, fg.):

De forrentningsprocenter, som er beregnet af Ringkøbing Amt, er kun i beskedent omfang baseret på oplysninger fra rapporterne om de jyske tværveje og om motorveje i Vendsyssel. Jeg kan derfor ikke umiddelbart vurdere, om de er korrekte.

Afgørende er imidlertid, at den i foråret vedtagne anlægslov om motorveje i Vendsyssel er en del af Storebæltsaftalen.

Hensigten er bl.a. så vidt muligt at undgå at trække Danmark skævt vejtransportmæssigt, når den faste Storebæltsforbindelse er etableret.

Jeg kan allerede af denne grund ikke indgå i