

Spm. nr. S 2809

Til arbejdsministeren (2/7 96) af:

Ulla Tørnæs (V):

»Vil ministeren oplyse, hvilke tilbud ledige vil kunne modtage, såfremt korte og langvarige AMU-forløb afskaffes for ledige?«

Svar (23/7 96)

Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

I henhold til lov om arbejdsmarkedsuddannelser er det i dag muligt for ledige at deltage i korte og længerevarende AMU-forløb med kursusgodtgørelse. Det betyder, at den ledige kan deltage i et AMU-forløb og modtage kursusgodtgørelse, uden at AF går ind og vurderer, om et konkret AMU-kursus har en beskæftigelsesmæssig relevans for den ledige.

Der eksisterer ingen generelle erhvervsrettigheder efteruddannelsesmuligheder over for målgruppen af kortuddannede, som kan erstatte den kvalificering, ledige i dag får i AMU-regi. Hvis ovennævnte ordning bortfalder, skal AF derfor i langt højere grad købe enkeltpladser og kursusforløb på f.eks. AMU-centrene.

Spm. nr. S 2874

Til trafikministeren (5/7 96) af:

Henning Urup (V):

»Hvilke muligheder har ministeren inden for rammeaftalen med DSB for at påvirke DSB's trafikplaner i de tyndt befolkede områder, og har ministeren tænkt sig at tage initiativer til at afhjælpe den forringelse, der sker i disse områder, hvad angår billettering, togpersonale, togmateriel, direkte forbindelse til København m.m.?«

Begrundelse

Mens andre trafikformer satser på øget service for at øge passagertallet, satser DSB tilsyneladende på det modsatte, hvilket kan forekomme besynderligt, når DSB's konkurrencemuligheder yderligere øges med den kommende Storebæltsforbindelse.

Svar (22/7 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som minister har jeg naturligvis det overordnede politiske ansvar for, at DSB lever op til rammeaftalen, hvorimod ansvaret for den daglige drift ligger hos DSB's bestyrelse og daglige ledelse. DSB har netop fået en bestyrelse til bl.a. at tage sig af, at DSB overholder den rammeaftale, som er resultatet af det politiske forlig mellem regeringspartierne, Venstre og Det Konservative Folkeparti.

Da driftstilskuddet er faldende i rammeaftaleperioden, er DSB nødt til at effektivisere, samtidig med at DSB er forpligtet til at trafikbetjene de mindre trafikerede strækninger, hvortil en del af driftstilskuddet nødvendigvis må anvendes. Der, hvor jernbanetrafik ikke er lønsom, er det imidlertid planen at indgå kontrakter med DSB om trafikudbud og kvaliteten heraf.

Jeg har endvidere nedsat en arbejdsgruppe om DSB's sidebaner, hvor bl.a. behovet for en ændret struktur og investeringer i nyt og mere egnet materiel vil blive undersøgt. Men en sådan langsigtet løsning kræver, at der er politisk vilje til at investere i de lokale jernbaner.

For at forbedre sit resultat er DSB i færd med at gennemføre en modernisering af sit salgssystem i det hele taget. Samtidig er det en indbygget forudsætning, at det skal blive lettere for kunderne at få information og købe billetter.

Som led i de kundevendte tiltag samarbejder DSB derudover med de amtskommunale trafikselskaber om et forenklet takstsystem, der skal gøre det lettere at anvende kombinationen bus-tog.

Jeg lægger vægt på, at ændringer i trafik- og kundebetjeningen først finder sted efter forudgående forhandlinger med trafikselskaber, amtskommunale og kommunale myndigheder samt eventuelle pendlerklubber. Det er da også mit indtryk, at DSB's metode er at forhandle med de berørte parter. Jeg ser derfor ingen anledning til at gribe ind over for DSB.

Ad spm. nr. S 2495

Fra erhvervsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Frank Aaen stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1995-96, forhandlingerne side 7628, lød således: