

[Arbejdsministeren.]

søgelser har hver gang været, at fremsætte påstande om manglende effektivitet hos AF har vist sig ikke at holde stik.

Bag ved spørgsmål af denne art ligger ofte nogle forenkledede opfattelser af arbejdsmarkedets indretning og AF's praktiske virkemåde. Det overses tit, at de aktuelt registrerede ledige ikke til enhver tid kan opfylde de krav om kvalifikationer, der stilles af den enkelte arbejdsgiver. Forholdene på nogle arbejdspladser er heller ikke altid af en sådan karakter, at arbejdstilbud kan anses for acceptable.

Når man samtidig tager i betragtning, at den ledige arbejdskraft ikke altid kan overtage ubesatte pladser, der befinder sig langt fra hjemstedet bl.a. på grund af manglende boligmuligheder, indebærer det, at der altid vil være mulighed for den samtidige eksistens af ledig arbejdskraft af visse arter og på givne steder på den ene side og på den anden side ubesatte pladser af anden art og andetsteds. Det er klart, at det er arbejdsformidlingens opgave at bidrage til at mindske sådanne skævheder. AF's muligheder for at løse denne opgave er blandt andet afhængige af, om selve formidlings-systemet er tilstrækkeligt udbygget, og af, om kontakten mellem AF på den ene side og arbejdsgiverne og lønmodtagerne på den anden side er tilstrækkelig tæt. Også på dette område er der sket væsentlige fremskridt.

Jeg gør i øvrigt opmærksom på, at jeg ved flere samråd i arbejdsmarkedsudvalget meget indgående har redegjort for alle de faktorer, der spiller ind i forbindelse med arbejdsformidling.

Af *Jørgen Junior* (FP) til ministeren for offentlige arbejder (15/6 76):

„Hvornår forventes en yderligere udbygning af TEE-tognettet til og fra Danmark?“
(Spm. nr. 582).

Begrundelse.

Da der tilsyneladende foreligger en tilfredsstillende rentabilitet for den ene daglige TEE-forbindelse, er det nærliggende at forestille sig et intensiveret samarbejde med især Deutsche Bundesbahn om udvidelser.

Minister for offentlige arbejder *Niels Matthiasens* svar (25/6 76):

København kom i maj 1974 med i TEE-tognettet, der i dag har en udstrækning til Bari og Napoli i syd og fra Wien i øst til Barcelona og Bordeaux i vest og omfatter 10 vesteuropæiske jernbanestyrelser (Vesttyskland, Holland, Belgien, Luxembourg, Frankrig, Schweiz, Italien, Østrig, Spanien og Danmark).

Formålet med TEE-tognettet har lige siden starten været at forbedre såvel de internationale som de indenlandske passagertogsforbindelser mellem hovedcentre i Europa med sigte på at skabe attraktive dagtransporter mellem disse hovedcentre med kort rejsetid og højest mulige grad af rejsekomfort og service.

For befordring med TEE kræves ud over billet til 1. klasse endvidere et særligt tillæg.

For at skaffe det nødvendige økonomiske grundlag for TEE-forbindelser er det nødvendigt

- at de trafikerer byer med store befolkningstal (i Danmark er i denne forbindelse kun København aktuel),
- at de afgår og ankommer på hensigtsmæssige tider,
- at der er gode tilslutningsforbindelser.

Disse betingelser er til stede for den nuværende TEE-forbindelse „Merkur“, der trafikerer strækningen København-Hamburg-Ruhr-Köln-Stuttgart.

I Köln er der f. eks. forbindelse til og fra Bruxelles, og i København er der forbindelse med nattogene fra og til Stockholm, Göteborg og Oslo.

DSB har oplyst, at der løbende med DB (Deutsche Bundesbahn) og de øvrige jernbanestyrelser, der er tilknyttet TEE-nettet, foretages analyser m.v. med henblik på forbedringer/udvidelser. Disse undersøgelser har hidtil vist, at der ikke for tiden er økonomisk grundlag for udvidelser af TEE-forbindelser med Danmark, og der foreligger således ikke aktuelle planer for udbygning.

Af *Jørgen Junior* (FP) til ministeren for skatter og afgifter (15/6 76):

„Er ministeren af samme opfattelse som den, statsministeren nyligt gav udtryk for i et interview: at man skal holde fingrene væk fra parcellusejerne og dermed ikke røre