

[Lowzow]

derfor har det vel lige så megen ret til at blive betjent. Indtil nu har størstedelen af alt, hvad der hedder grønsager og landbrugsvarer i den hurtige handel, fra Tunø gået ud til DSB-færgen med deres specielle lille færgebåd og derefter direkte til Århus for at nå på auktionerne. Hvad vil man gøre dér?

Holm (V):

I den rapport, ministeren omtalte, er det nævnt, at Sælvig havn ikke er af samme standard som havnen i Kolby Kås. Kan ministeren oplyse, om havnen i Sælvig efter overdragelsen til rederiet Grau af enebesejlingen på Samsø fra Jyllandssiden med den øgede og tungere trafik vil kunne opfylde de krav, der almindeligvis stilles til havneanlæg og færgelejer, og hvem der eventuelt skal bære udgifterne ved et påkrav fra myndighederne?

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Jeg kan sige til hr. Lowzow, at det selvfølgelig er rigtigt – det har jeg fået reaktioner for – at mange på Samsø gerne havde ønsket ruten opretholdt, og det, jeg så må føje til, er, at det altså ikke rigtig viser sig i praksis, fordi passagertallet igennem de senere år har været temmelig stærkt dalende.

Så vil jeg sige, at der allerede for længst har været tale om forhandlinger, når det drejer sig om, hvordan man kan klare transporten fra Hov videre til Odder og Århus. Det, man har i tankerne, er at indlede et samarbejde med hensyn til fartplanen med jernbaneforbindelse til Hov, og det, man har i tankerne, er også at etablere en rute direkte fra Hov til Århus på specielle tidspunkter. De nærmere enkeltheder er endnu ikke fastlagt.

Jeg er ikke i stand til at give et kontant svar på spørgsmålet om Tunø, men jeg vil meget gerne vende tilbage til det senere. Jeg er ikke sikker på, at man har fået klaret det i alle enkeltheder, men jeg vil gerne vende tilbage til det senere og give svaret til hr. Lowzow i trafikudvalget.

Så vil jeg sige til hr. Holm, at når det drejer sig om Samsøsiden og om muligheden for at tage den nødvendige kapacitet, er det mig bekendt således, at rederiet Grau har planer om at udvide på Samsøsiden. Jeg kan ikke huske nøjagtigt, hvor mange meter og kva-

dratmeter det drejer sig om, men man har planer om at udvide og investere således, at man kan tage den nødvendige kapacitet, ellers ville det i hvert tilfælde under alle omstændigheder være en dårlig forretning for det pågældende rederi.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Skriftligt besvarede spørgsmål:

Formanden:

Fra de pågældende ministre er modtaget skriftlige besvarelser af skriftlige spørgsmål stillet af følgende medlemmer af Folketinget:

Alice Hedegaard: spm. nr. 150

Voigt: spm. nr. 168

Ernst Schmidt: spm. nr. 172

Lis Starcke: spm. nr. 176

Honoré: spm. nr. 186 og 187

Dohrmann: spm. nr. 205

Spørgsmålene og besvarelserne vil blive optaget i Folketingstidende.

Til *ministeren for offentlige arbejder* (10/11 77) af:

Alice Hedegaard (DR):

»Vil ministeren tage skridt til etablering af en kampagne for oplysning af forbrugerne om, at elektriske artikler, der frit kan forhandles her i landet, ikke længere er sikrede, som man hidtil har kunnet gå ud fra som en selvfølge – efter at Folketinget på EFs påbud har accepteret, at også elektrisk materiel, der ikke er D-mærket, forhandles her i landet?«
(Spm. nr. 150).

Begrundelse.

Efter at EFs lavspændingsdirektiv er blevet omsat til dansk lov, kan det danske marked blive oversvømmet med en lang række elektriske artikler, der i sikkerhedsmæssig henseende lader meget tilbage at ønske i forhold til det hidtil accepterede materiel, der alt sammen skulle være D-mærket. Der er grund til at frygte, at forbrugerne ikke er fuldt opmærksomme på de risici, man udsætter sig for, når man ikke holder sig til D-mærket materiel, og der kan derfor være brug for en oplysningskampagne om den nye