

[Lissa Mathiasen]

ikke rimeligt, at de nægtes dagpenge, og jeg vil derfor stille ministeren det spørgsmål, om han på dette grundlag agter at ændre loven.

Besvarelse (5/1 79):

Arbejdsministeren (Auken):

I min besvarelse af spørgsmål nr. 324 fra hr. Schak Nielsen (DR), der er stillet på baggrund af samme arbejdskonflikt, som dette spørgsmål vedrører, har jeg gjort rede for anvendelsen af reglen i arbejdsløshedslovens § 61, stk. 3, den såkaldte 65 pct.s regel. Denne regel medførte, at der ikke kunne udbetales dagpenge til ledige medlemmer af Sukkervare- og Chokoladearbejdernes Arbejdsløshedskasse i Vejle.

Jeg kan i anledning af dette spørgsmål tilføje, at reglen tidligere har været genstand for kritik, og at den derfor indgår i overvejelserne omkring de kommende ændringer af arbejdsløshedsloven.

Til ministeren for offentlige arbejder (14/12 78) af:

Bernhard Baunsgaard (RV):

»Hvilke konsekvenser har ministeren draget af statshavneadministrationens to skrivelser af 29. august 1978 om havnene i Hou og Sælvig?«

(Spm. nr. 378).

Begrundelse.

Den 4. juli i år bad ministeriet for offentlige arbejder statshavneadministrationen om en udtalelse angående Hou havn, fordi Hou havn havde indsendt et skitseforslag til en ny havn. I udtalelsen hedder det:

»Ved besigtigelse af den eksisterende havn den 16. august er det konstateret, at det nuværende fæргеleje i den eksisterende havn er i så ringe stand, at en gennemgribende istandsættelse vil være påkrævet ved en forventet forøgelse af besejlingen.

Det er endvidere konstateret, at der allerede i dag er behov for en udvidelse af opmarchbanerne og behov for bedre tilkørselsforhold.

Over den eksisterende havn kan der – efter statshavneadministrationens opfattelse – ikke ekspederes den samlede trafik, der vil

blive resultatet af en nedlæggelse af DSB-ruten på Århus–Kolby Kås.

På det – i den af det rådgivende ingeniørfirma Hostrup-Schultz & Sørensen afgivne redegørelse – angivne grundlag kan man herfra anbefale anlæg af en ny færgenhavn i Hou under forudsætning af nedlæggelse af DSB-ruten på Århus–Kolby Kås.

Det forelagte skitseforslag med tilhørende redegørelse er såvel med hensyn til planudformning, beregning af trafikmængden og dimensionering af opmarchpladser som med hensyn til placering af nye moler og færganlæg af høj faglig kvalitet, hvorfor der herfra ikke haves bemærkninger til forslaget.

Statshavneadministrationen har ikke kendskab til materialevandrerforholdene på stedet, men det skønnes, at det påtænkte havneanlæg vil medføre en ikke ubetydelig udrykning af kystlinjen ved badestranden nord for den planlagte nye nordmole.

Med hensyn til de naboretlige forhold fremgår det af sagen, at en af de to direkte berørte kystgrundejere (ejeren af matr. nr. 22 bo) ikke uden videre ønsker at afgive samtykkeerklæring.

Man skal – med hensyn til afklaring af de naboretlige forhold og med hensyn til afklaring af forholdene for andre grundejere ved en eventuel udrykning af kystlinjen nord for den planlagte nye nordmole – foreslå, at ministeriet i sit svar som vilkår for en principiel godkendelse af de forelagte planer kræver fremsendt en lokalplan, idet der herigennem kan sikres, at der har fundet en forsvarlig afklaring sted af samtlige naboretlige forhold.«

Den 10. august bad ministeren om en udtalelse angående Sælvig havn og modtog ligeledes den 29. august i år følgende svar:

»Ved besigtigelse den 16. ds. er det konstateret, at det nuværende færganlæg ved den eksisterende, i 1976 forlængede mole er i en meget ringe tilstand.

Selve fæргеlejet og anlægspladsen er tilsyneladende bygget af forhåndenværende materialer i en meget spinkel og svag udførelse.

Moleforlængelsen er tilsyneladende bygget af skibsvrag og olietønder og på østsiden forsynet med et bolværk bestående af meget spinkle granpæle affendret med brugte bil-dæk.

Molens vestside består af en kraftig stenkastning.