

[Glistrup]

Förde Reederei at videreføre færgeruten Rømø-Sild, selv om rederiet har bebudet en lukning i vintermånederne«.

Efter fremskridtspartiets opfattelse fører det til forvridning af samfundsressourcerne og dermed fattiggørelse af os alle, hvis trafikministeren eller andre offentlige myndigheder indlader sig på at give ordre til private forretningsforetagender om, at de skal opføre sig anderledes, end hvad de selv anser for at være rentabelt. Ekspertisen i så henseende ligger jo ikke hos myndighederne.

Forhåbentlig vil trafikministeren derfor besvare nærværende spørgsmål med totalt at demtere det, han er blevet påduttet i det nævnte socialistorgan. Kan ministeren ikke ubetinget og hundrede procent svare afvisende, bedes han udførligt redegøre for dels det konkrete sagsforhold, og dels hvilke principielle perspektiver man kan trække af det med hensyn til den siddende regerings socialisttilbøjeligheder.

*Besvarelse (17/11 82):*

**Ministeren for offentlige arbejder** (Bollmann, fg.):

Jeg kan oplyse, at jeg ikke har påbudt det vesttyske Förde Reederei at videreføre færgeruten mellem Rømø og Sild i vinterperioden, hvilket de mellem statshavsadministrationen, Esbjerg, der administrerer havnen på Rømø, og rederiet indgåede aftaler ej heller giver hjemmel til.

Jeg kan i øvrigt om sagen oplyse, at der mellem Rømø-Sylt Linie G.m.b.H., som er det selskab, der besejler den omhandlede rute, og statshavsadministrationen i Esbjerg er indgået en overenskomst indeholdende en række bestemmelser om gennemførelsen af sejladsen på ruten, herunder at mindre end 7 ugentlige anløb betragtes som en væsentlig misligholdelse af overenskomsten.

Bestemmelser af denne art er sædvanlige i de aftaler, der indgås mellem statshavnene og private færgerederier, og har til formål at sikre en rimelig udnyttelse af havnens faciliteter.

Spørgsmålet om minimumsfrekvensen har været genstand for drøftelse mellem statshavsadministrationen og rederiet, der imidlertid ikke efter det for mig oplyste trods opfordring hertil har fremlagt materiale, der

har muliggjort en nærmere samlet økonomisk vurdering af forholdene omkring ruten.

Sagen har endvidere været behandlet i det lokale kontaktudvalg, der er rådgivende over for statshavsadministrationen i sager vedrørende havnen, og indstillingen har været, at et ophør i sejladsen, således som ønsket af rederiet, ikke kan accepteres.

Da forholdet endvidere er det, at pladsforholdene i havnen på Rømø ikke tillader oprettelse af eventuelle alternative færgeruter, har jeg fundet det rigtigst at imødekomme en indstilling fra statshavsadministrationen i Esbjerg om i givet fald at opsiges de med rederiet indgåede aftaler til ophør den 31. december 1983.

Såfremt en sådan opsigelse bliver aktuel, vil der herved være skabt mulighed for, at eventuelle andre rederier vil kunne markere interesse for ruten, ligesom det nuværende selskab naturligvis til sin tid tillige vil kunne komme i betragtning.

**Spm. nr. S 186**

*Til ministeren for offentlige arbejder* (10/11 82) af:

**Arentoft (FP):**

»Vil ministeren overveje en ændring af lov nr. 271 af 16. juni 1980 om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, således at drejningen af startbane 12-30 på 6-7° bortfalder, hvorved der spares ca. 400 millioner kroner?«

**Begrundelse**

Der henvises til lovens § 3, litra a, samt bemærkningerne til lovforslag nr. L 175/1980.

*Besvarelse (17/11 82):*

**Ministeren for offentlige arbejder** (Bollmann, fg.):

Det er ved fastlæggelsen af grundlaget for lufthavnens udbygning i perioden til omkring århundredskiftet anset for væsentligt, at der blev tilvejebragt et utvetydigt grundlag for planlægningen og gennemførelsen af lufthavnsudbygningen. Loven fra 1980 om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, indeholder derfor de overordnede rammer for og opregner hovedbestanddelene af ud-