

Til *ministeren for offentlige arbejder* (5/3 84) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Hvilken betydning kan det få for de eksisterende færgeruter på Store Bælt, at der nu tilsyneladende kommer 2 nye færgeruter på bæltet, og mener ministeren, at det er muligt og hensigtsmæssigt at fremskynde en ny lovgivning på området?«

*Svar* (19/3 84):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Arne Melchior):

De påtænkte to ruter, der ifølge pressen er på tale, omfatter en rute mellem Korsør og Nyborg beregnet for overførsel af lastvogne og en rute mellem Mullerup og Kerteminde beregnet for såvel personbiler som lastvogne.

Planerne for en rute mellem Korsør og Nyborg er de mest fremskredne, idet åbningen heraf skulle være berammet til den 18. marts 1984. Det er et nystiftet rederi »A/S Vognmandsruten«, som har chartret et såkaldt »roll on-roll off«-skib, »RO-RO Cimbria«, indregistreret i Panama. Skibet skal sejle 5 dobbeltture pr. hverdag med en kapacitet på 23 lastvognstog pr. afgang, svarende til maksimalt 230 daglige overførsler. Der sejles ikke lørdage og søndage.

Trafikken på DSB-ruten mellem Halsskov og Knudshoved andrager til sammenligning i gennemsnit knap 1000 lastvogne dagligt.

Det har i pressen været anført, at vognmændene vil kunne spare op til 30 pct. ved at benytte ruten i stedet for DSB-overfarten. Det er ikke klart, om udgangspunktet herfor alene er DSBs officielle takst, eller om de normale rabatter er medregnet.

Endvidere kan den nye rute tænkes at gå ind i markedet for overførsel af løstrailere, dvs. sættevogne og påhængsvogne, som trækkes om bord og i land af et specialkøretøj.

Det serviceniveau, som ruten kan tilbyde, ligger imidlertid på et betydeligt lavere niveau end Halsskov-Knudshoved-rutens.

Frekvensen er som nævnt kun på 5 daglige afgange mod op til 30 afgange på Halsskov-Knudshoved. Indskibningen må formodes at blive besværlig og langsommelig som følge af, at lastbilerne skal bakke om bord eller fra borde, og overfartstiden er et kvarter længere end på Halsskov-Knudshoved.

Ved vurderingen af rutens betydning må det tages i betragtning, at trafikken over bæltet er så stor og sammensat, at en lille rute, der konkurrerer på en del af markedet til et lavere prisniveau, altid vil kunne få en vis markedsandel. Da kapacitetsudbuddet på den højfrekvente hovedrute på kort sigt stort set er givet, vil tilkomsten af en ny rute, der opererer på markedsmarginalerne, ikke kunne undgå at påvirke resultatdannelsen for hovedruten i en negativ retning. Konsekvensen kan på længere sigt blive, at sejladsomfanget på Halsskov-Knudshoved må tilpasses det formidskede trafikunderlag.

Planerne for ruten Mullerup-Kerteminde er mindre fremskredne. Det påtænkte ruteoplæg indebærer en forholdsvis lang sejltid mellem to i forhold til biltrafikken ikke særlig centralt beliggende havne. Endvidere forudsættes anvendt en lille færge på måske 20-30 personbilenheder. Disse forhold gør det tvivlsomt, om ruten vil få nogen nævneværdig markedsandel.

Planerne for de to ruter kan efter min opfattelse ikke berettige en lovgivning, som vil inddrage et nyt stort område under en offentlig regulering.

En generel koncessionslovgivning måtte ifølge almindelige principper i øvrigt respektere eksistensen af de ruter, som måtte være etableret inden lovens ikrafttræden.

Jeg forventer i stedet, at DSB vil være i stand til at tage konkurrencen op med de nye ruter.

**Spm. nr. S 196**

Til *arbejdsministeren* (5/3 84) af:

**Lilli Gyldenkilde (SF):**

»Vil ministeren omgående optage forhandlinger med arbejdsformidlingsparten med henblik på at undgå de afskedigelser i AF-systemet, der nu truer med at ødelægge arbejdet for at afhjælpe ungdomsarbejdsløsheden og fremme ligestillingen, og som vil gøre jobtilbudsordningen til et misfoster?«

**Begrundelse**

Spørgeren spurgte allerede i 1983 om, hvilke områder arbejdsformidlingen skulle nedprioritere, såfremt de planlagte afskedigelser blev gennemført. Af svaret fra ministeren fremgik det, at der efter ministerens mening