

[Ministeren for offentlige arbejder]

Set fra brugernes synsvinkel vil bilen i mange tilfælde være det dyreste transportmiddel, især dog afhængigt af, hvor mange der benytter bilen samtidig.

For det offentlige er der store forskelle fra landsdel til landsdel på nettoomkostningerne pr. km ved drift af kollektiv trafik. Det gælder såvel tog som busser og varierer naturligvis også i løbet af dagen og på forskellige tidspunkter af ugen. Hver personkilometer i en fyldt myldretidsbus eller i et fyldt week-endtog koster netto det offentlige langt mindre end en personkilometer i en bus, der kører i et tyndbefolket område en stille lørdag eftermiddag.

Desuden må vi ikke glemme, at den kollektive trafik er uundværlig for de ca. 40 pct. af befolkningen, der af alders-, helbreds- eller andre årsager ikke har adgang til bil. Denne befolkningsgruppe har kun mulighed for at komme omkring ved at benytte det kollektive trafiksystem.

Som jeg tidligere har redegjort for, bl.a. i min trafikpolitiske redegørelse her i foråret, er forholdet mellem biltrafikken på den ene side og kollektivtrafikken på den anden side jo det, at de må supplere hinanden. Derfor er en samtidig udbygning og forbedring af det kollektive trafiknet og vejnettet ikke i modstrid med hinanden.

Spørgeren har naturligvis ret i, at anlæg af cykelstier, stisystemer m.v. er med til at sikre de svage parter i trafikken. Vi har da også i de senere år investeret betydelige beløb i cykelstier og vil også i årene fremover prioritere cykeltrafikken højt.

Spm. nr. S 1529

Til *ministeren for offentlige arbejder* (23/7 87) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvad det er for en human måde, DSB vil bruge til opsigelse af medarbejdere, der bliver fyret, når den faste forbindelse over Storebælt er færdig?«

Begrundelse

I Radioavisen den 21. juli kl. 12 udtalte fhv. minister Arne Melchior bl.a., at Tulip-slagterierne kunne lære noget af DSB ved fyringer, og henviste til en hidtil ukendt aftale mellem de ansatte ved DSB-overfarterne

og ministeren, når der skal fyres ca. 1.700 ansatte ved de eksisterende færgeoverfarter.

Arne Melchior udtalte sig noget uklart, men var dog inde på, at man ville give de ansatte betydelige lønforhøjelser lige inden afskedigelsen for at beholde så mange af de ansatte som muligt, indtil snoren klippes for Storebæltsforbindelsens indvielse.

Svar (3/8 87):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

På baggrund af politisk aftale af 12. juni 1986 om Storebælt har DSB siden efteråret 1986 ført drøftelser med de relevante personaleorganisationer for dels at sikre fastholdelse af personale indtil sidste driftsdag, dels at sikre viderebeskæftigelse/fratrædelsesordninger for personalet herefter. Bemærkningerne til § 7 i lov om fast forbindelse over Storebælt omtaler denne problemstilling.

Der arbejdes med efteruddannelse til andre job, med fratrædelsesordninger og med en form for bonus til de medarbejdere, der bliver ved overfarten, indtil denne indstilles.

Konkrete aftaler er endnu ikke indgået, men sammen med personaleorganisationerne arbejdes der på en række løsningsmuligheder, som skal målrettes efter de konkrete problemer for den enkelte personalegruppe.

Ved de netop afsluttede overenskomstforhandlinger er der primært i søfartsoverenskomsterne optaget protokollat om, at der i overenskomstperioden kan optages særskilte drøftelser om sådanne særlige tiltag, som måtte være nødvendige for at opretholde driften af Storebæltsoverfarten, til den faste forbindelse tages i brug, samt for umiddelbar afvikling derefter.

Spm. nr. S 1530

Til *ministeren for kulturelle anliggender* (23/7 87) af:

Ingerlise Koefoed (SF):

»Vil ministeren oplyse, i hvor mange tilfælde og med hvilken begrundelse staten i de sidste to år har nægtet at kautionere for forsikringsudgifter for udenlandske udstillinger, der var tænkt vist på statsanerkendte og statsstøttede museer?«