

[Ministeren for offentlige arbejder]

lede årlige timeforbrug på ca. 45 mill. timer udgør tilgodehavendefrihed således 1,93 pct.

Det er ikke muligt at omsætte tilgodehavendetimetallet til arbejdspladser, dels fordi timerne er spredt på mange tjenestesteder, dels fordi afviklingen af frihed sker i perioder med svag trafik og lavt fravær blandt medarbejderne. Ansættelse af flere medarbejdere vil derfor betyde en overbemanding i disse perioder.

Som nævnt i mit svar på spørgsmål nr. S 306 er postkontorerne til stadighed opmærksomme på at tilpasse personalestyrken, så tilgodehavendefrihed kan afvikles uden opsamling af uforholdsmæssig megen tilgodehavendefrihed. Der ansættes således afløsere i det omfang, der ved de enkelte posthuse er mulighed for en kontinuerlig og rimelig beskæftigelsesgrad.

Spm. nr. S 393

Til *ministeren for offentlige arbejder* (11/12 86) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvornår starter Frederikshavn—Göteborg-overfarten, og hvem betaler hvad, samt hvilke konsekvenser får den for DanLink?«

Begrundelse

Det må forventes, at en nyoprettet, konkurrerende rute på Frederikshavn—Göteborg må få konsekvenser for de investeringer, der er foretaget ved oprettelsen af DanLink.

Svar (22/12 86):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

I forbindelse med den stadig stigende interesse for transport af gods med jernbane, som gennem de sidste par år har bevirket en øget interesse for jernbanefærgetrafik mellem Sverige og kontinentet, som er svensk industris hovedmarked, har Göteborg Havn og Stena Line meddelt, at de i foråret 1987 åbner en jernbanefærgeforbindelse mellem Göteborg og Frederikshavn. Da skibsfart som bekendt er fri næring, står det enhver frit for at etablere en sådan forbindelse.

Den endelige startdato er endnu ikke fastlagt, så vidt DSB er informeret.

Der har været en række kontakter om oprettelsen af ovennævnte færgerute, hvorunder det er meddelt såvel Stena Line som Göteborg Havn, at der ikke fra dansk side – dette gælder såvel Statshavnen som DSB – kan eller vil blive anvendt investeringsmidler til oprettelse af en jernbanefærgeforbindelse mellem Göteborg og Frederikshavn.

Resultatet er herefter blevet, at Göteborg Havn og Stena Line afholder alle nødvendige investeringer for gennemførelse af dette projekt. Der bliver altså ikke tale om investeringer fra dansk side.

Færgeprojektet Göteborg-Frederikshavn satser på én færge, som maksimalt vil kunne overføre omkring 600.000–800.000 t pr. år.

Det kan selvfølgelig ikke afvises, at en del gods vil flytte fra DanLink til Göteborg-Frederikshavn-ruten.

Herved er, som det fremgår af ovenstående, intet at gøre, men Statens Järnväger og DSB vil selvfølgelig gøre, hvad der er muligt for, at DanLink kan stå sig bedst muligt i konkurrencen.

Spm. nr. S 394

Til *ministeren for offentlige arbejder* (11/12 86) af:

Henning Nielsen (S):

»Mener ministeren, at den hurtigt arbejdende gruppe vedrørende mulighed for en ændret slusepraksis ved Hvide Sande kan afgive rapport inden den 31. december 1986?«

Begrundelse

Alle er enige om, at det vil være muligt at forbedre de miljømæssige forhold i den iltfattige Ringkøbing Fjord, hvis saltindholdet i fjorden øges.

Miljøministeren, repræsentanter for Ringkøbing og Ribe Amter samt repræsentanter for fjordkommunerne samlet til et seminar den 15. september 1986 var enige om, at det vil være rigtigt at tillade en større gennemstrømning af havvand til fjorden. Alle forventede, at det kunne ske allerede i efteråret 1986.

Svar (18/12 86):