

[Bjørn Westh]

fikken styrkes ved etablering af den faste togforbindelse over Storebælt.

Banens betydning for den fremtidige erhvervsudvikling i Himmerlandsområdet må også tillægges stor vægt, når jernbanestrækningens fremtid skal afgøres.

Svar (8/12 87):

Trafikministeren (Nør Christensen):

DSB er for øjeblikket i gang med at analysere driftsøkonomien på Viborg-Løgstør-godsbanestrækningen, som i de sidste par år er blevet væsentligt forringet.

Dette skyldes dels stigende vedligeholdelsesomkostninger, dels faldende godsmængder.

På trods af en aktiv salgsindsats fra DSB's side er det ikke lykkedes at skaffe nytrafik på banen. Tværtimod har trafikken især til og fra Års og Løgstør været faldende.

Banen er i dag klart underskudsgivende, og med en trafik på kun 2-3 vogne pr. dag må jeg umiddelbart sætte spørgsmålstegn ved, om driften af banen fortsat bør opretholdes.

DSB er derudover i gang med at indhente de berørte amters og kommuners holdning til en indstilling af driften på Løgstørbanen. Det er herefter planen at udarbejde en endelig rapport omkring alle forhold vedrørende banen. Denne rapport forventer jeg at få fra DSB først i det nye år, og når jeg har fået den, vil jeg tage endelig stilling til, hvad der skal ske med Løgstørbanen.

Spm. nr. S 265

Til *industriministeren* (26/11 87) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Mener ministeren – hvis der bliver flertal for et Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) – at danske færger og indenrigsruter skal have mulighed for at blive tilknyttet et eventuelt DIS?«

Begrundelse

Søfartsorganisationerne siger alle klart fra over for etablering af et Dansk Internationalt Skibsregister. Baggrunden herfor er naturligvis, at det vil betyde et farvel til tusinder af danske arbejdspladser til søs, idet der gives mulighed for at lave overenskomster med f.eks. asiatiske søfolk til en hyre, som ligger langt under

det danske niveau, som besætningsmedlemmerne oppebærer ifølge overenskomster mellem de danske redere og organisationerne.

Ligeledes vil arbejdsmiljøreglerne, sikkerheden om bord, arbejdstidsregler, arbejdsgiverbidrag og andre »snærende bånd« for rederne blive bortelimineret ved en vedtagelse af et DIS.

Såfremt reglerne for et DIS og en vedtagelse heraf i Folketinget kommer til at gælde for færger og indenrigsruter, vil det reelt betyde, at ingen danskere får mulighed for et job til søs, og uddannelsen vil naturligvis stoppe automatisk. Dette vil igen betyde, at navigations- og søfartsskolerne i løbet af få år kan nedlægges.

Svar (4/12 87):

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Ifølge det lovforslag, jeg har fremsat i Folketinget om et Dansk Internationalt Skibsregister, må skibe i dette register ikke gå i fart, der overvejende finder sted mellem danske og øvrige havne inden for et område, der i Nordsøen og Den Engelske Kanal begrænses af meridianen 3° vest og breddeparallellen 61° nord og i Østersøen af breddeparallellen 58° nord. Det gælder dog ikke fart til og fra havanlæg. Endvidere må skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister ikke transportere passagerer eller gods mellem danske havne.

Færger i danske indenrigsruter og færger, der overvejende går i fart mellem danske havne og øvrige havne inden for de nævnte områder – det vil sige bl.a. Englands-, Norges- og Østersøfærgerne – vil således ikke kunne være i Dansk Internationalt Skibsregister.

Spm. nr. S 266

Til *undervisnings- og forskningsministeren* (26/11 87) af:

Stillinger (SF):

»Vil ministeren bekræfte, at en kommunal ekspeditionstid på 4 måneder for at godkende en lokaleansøgning fra en aftenskole er for lang?«

Begrundelse

En aftenskole på Sydøstfyn ansøgte den 15. maj 1987 om benyttelse af lokaler. De første lokaler skulle benyttes den 14. september 1987.