

**[Arbejdsministeren]**

Konventionens krav om, at arbejdsformidlingen skal ledes af en national myndighed, betyder efter det for Arbejdsministeriet oplyste ikke nødvendigvis, at der skal være tale om en statslig myndighed. Således har flere medlemslande (f.eks. Belgien og Italien), der har ratificeret konventionen, lagt deres arbejdsformidlinger ud til kommunerne, uden at det har givet anledning til bemærkninger fra ILO's side.

Det må herefter være min vurdering, at der ikke efter ILO's konvention nr. 88 vil være noget til hinder for, at man i Danmark placerer arbejdsformidlingen i kommunalt regi.

Jeg vil gerne i anledning af det stillede spørgsmål sige, at det er min opfattelse, at svaret for formidlingen bedst placeres hos en central myndighed, fordi man dermed kan sikre grundlaget for en harmonisering af arbejdsformidlingen og sikre sammenhæng i opgavevaretagelsen på landsplan. En central placering af ansvaret sikrer bedst faglig og geografisk mobilitet på arbejdsmarkedet, og det er min opfattelse, at vi i Danmark har fundet en fornuftig balance mellem den statslige arbejdsformidling og kommunerne.

**Spm. nr. S 1781**

Til *trafikministeren* (9/8 94) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Vil ministeren på baggrund af beboerklagerne fra naboer til Øresundsbyggeriet foretage en uvildig undersøgelse af, hvorvidt husene, der støder op til byggeriet, har tabt i værdi i tilfælde af handel, og i givet fald give erstatning derfor?«

**Begrundelse**

Beboere, der er naboer til Øresundsbyggeriet, er plaget af støj- og støvgener, luftforurening m.v. i forbindelse med byggeriet, ligesom de er urolige for, at husenes placering vil betyde en forringelse af husenes handelsværdi. Derfor ønsker de erstatning for disse gener og værdiforringelser, der er blevet dem påført af samfundet.

**Svar** (18/8 94):

**Trafikministeren (Trøjborg):**

Ekspropriationslovgivningen rummer ikke mulighed for erstatning til ejendomme, der

ikke bliver direkte berørt af den faste forbindelse over Øresund, ligesom anlægsloven heller ikke indeholder bestemmelser herom. Jeg finder derfor ikke, at der er grundlag for at iværksætte den i spørgsmålet nævnte undersøgelse.

Spørgsmålet om kompensation for gener fra byggepladsen vil i alle tilfælde være omfattet af erstatningspligt efter de almindelige erstatningsretlige regler. Det må således henvises til domstolene, hvor der allerede findes en omfattende retspraksis vedrørende grænserne for, hvilke ulemper der kan udløse erstatning.

Det skal bemærkes, at det i forbindelse med etableringen af store trafik anlæg som Øresundsforbindelsen desværre kan være vanskeligt at undgå gener for de omkringboende i form af støj og støv m.v. fra byggepladsen. Uanset at disse gener i sagens natur alene er af forbigående varighed, skal de naturligvis søges begrænset mest muligt. Jeg er sikker på, at dette også er tilfældet for Øresundsforbindelsens vedkommende.

**Spm. nr. S 1807**

Til *trafikministeren* (15/8 94) af:

**Tommy Dinesen (SF):**

»Vil ministeren tage initiativ til, at DSB's rederiafdeling optager forhandling om et eventuelt samarbejde med et eller flere af de private rederier, der har bestilt nye hurtigfærger til beejling af Kattegat?«

**Begrundelse**

Der er stor risiko for, at DSB ender som taber i slaget om, hvem der fortsat skal sejle på Kattegat, efter at den faste forbindelse over Storebælt er færdig.

På nuværende tidspunkt har Grenå-Hundested bestilt en katamaranfærge til passagerer og biler.

Molslinien har bestilt to katamaranfærger til passagerer og personbiler samt to færger til lastbiloverførsler.

På Århus-Kalundborg er der bestilt en katamaranfærge til passagerer og personbiler, den såkaldte Cat-Link. Som bekendt besejles denne overfart for øjeblikket af DSB's »Ask« og »Urd« samt katamaranen »Søbjørnen«, der har forbindelse med IC3-tog mellem Kalundborg og København.