

[Sonja Mikkelsen]

stopmuligheder virke til fremme for brugen af den kollektive trafik og af en effektiv udnyttelse. Specielt i yderområder bør DSB have et særligt ansvar for, at befolkningen betjenes tilfredsstillende.

Svar (15/12 83):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

DSB-busruten Struer-Thisted var i mange år en »almindelig« busrute, som var stærkt underskudsgivende, bl.a. fordi der var alt for mange busruter på strækningen Hurup-Thisted. I 1973 ændredes ruten efter forhandlinger med de implicerede parter til en egentlig »togbilrute«, dvs. en rute, der har til formål at erstatte tog eller supplere toggangen, og som derfor principielt kun bør standse ved jernbanestationerne. DSB gik efter stærkt lokalt ønske ind på at standse efter behov i Thyholm og Struer kommuner, idet der her reelt ikke var andre busruter.

Kørslen på togbilruten har for DSB nøje sammenhæng med mulighederne for at indføre en forbedret køreplan på banestrækningen Struer-Thisted, og buskørslen vil i takt med disse muligheder muligt kunne reduceres eller evt. helt bortfalde.

Skulle togbilrutens ture som nu ønsket standse efter behov overalt, vil det betyde, at rutens køretid forlænges fra nuværende ca. 95 min. til ca. 120 min. Dette vil – også fordi ruten er en »lang« rute, hvor EFs restriktive bestemmelser for chaufførernes hviletider gælder – medføre, at de forbindelser, som i dag findes til/fra tog i Struer, og som det er bilrutens primære opgave at etablere i en række tilfælde, må brydes eller opretholdes ved at indsætte yderligere materiel.

Der er, som det vil ses, ikke tale om, at DSB med rette kan anlages for forskelsbehandling af beboere langs ruten. DSB afstod fra betjeningen af en række lokaliteter i området til fordel for private ruter ved den nævnte rutesanering i 1973. DSBs del i aftalen skulle altså være togbilruten langs banestrækningen, hvortil så kom den – ikke af DSB foreslåede – undervejsbetjening i Thyholm og Struer kommuner.

Spørgsmålet har i øvrigt været genstand for korrespondance mellem Viborg amts fælleskommunale trafikelskab (VAFT) og DSB i slutningen af 1982. DSB fremførte dengang

over for VAFT de samme synspunkter som ovenfor anført med tilføjelse om, at skal togbilerne standse overalt, bør kørslen betragtes som en almindelig regional busrute og indgå i DSBs kørselsaftale med amtskommunen.

VAFT, som er koncessionsgiver, og under hvis kompetence forholdet sorterer, forlængede herefter den 7. marts 1983 DSBs tilladelse til togbilkørsel på uændrede vilkår indtil køreplansskiftet i sommeren 1985.

På denne baggrund finder jeg ikke, at det vil være formålstjenligt at søge kørslen ændret.

Spm. nr. S 274

Til *undervisningsministeren* (5/12 83) af:

Marianne Bentsen-Pedersen (SF):

»Hvordan ser en prognose over behovet for folkeskolelærere i 1990erne ud, såfremt den beregnes ud fra en 35 timers uge på arbejdsmarkedet?«

Svar (13/12 83):

Undervisningsministeren (Bertel Haarder):

Ifølge undervisningsministeriets seneste prognose vedrørende efterspørgslen efter seminarieuddannede lærere i folkeskolen vil behovet falde fra godt 53.000 beskæftigede i dag til 43.300 i skoleåret 1990-91 og 40.000 i skoleåret 1995-96. Det forudsættes her, at normerne for timeforbrug og lærernes arbejdstid m.v. ikke har ændret sig i prognoseperioden i forhold til situationen i dag. Faldet i behovet skyldes derfor alene de faldende elevtal i folkeskolen. Såfremt det øvrige arbejdsmarkeds arbejdstid nedsættes med 12,5 pct. fra 40 timer til 35 timer om ugen og den relative ændring finder tilsvarende anvendelse på folkeskolelærernes ugentlige timetal, vil dette medføre, at efterspørgslen efter disse lærere forøges i de 2 nævnte prognoseår med henholdsvis 6.200 og 5.700 lærere.

Spm. nr. S 275

Til *boligministeren* (5/12 83) af:

Pelle Voigt (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at KAB i forbindelse med den indgåede aftale om statsgarantien i medfør af aktstykke nr. 182 af 27. januar 1983 påtog sig at stå inde for, at samt-