

[Bollgministeren]

Jeg kan oplyse, at jeg har anmodet Realkreditrådet om en redegørelse for, hvorledes realkreditinstitutterne forholder sig i lignende situationer, idet det påpegede problem er af generel karakter. Realkreditrådet er i den forbindelse ligeledes blevet bedt om en nærmere vurdering af problemets karakter og omfang. Når denne redegørelse foreligger, vil jeg vende tilbage til spørgeren.

Lad mig i øvrigt tilføje, at den pågældende situation foruden for låntagerne også rummer problemer for andre långivere med efterstående pant i ejendommen. Der tænkes her eksempelvis på pengeinstitutter, forsikringsselskaber og pensionskasser og private pantebreve, herunder sælgerpantebreve.

Spm. nr. S 880

Til *trafikministeren* (26/5 92) af:

Birthe Hansen (SF):

»Hvorfor er ministeren ikke bekymret ved udsigten til tab af 2.500 arbejdspladser ved etablering af en fast forbindelse Rødby-Puttgarden?«

Begrundelse

Af Radioavisens middagsudsendelse i dag den 26. maj fremgik det, at ministeren ikke var bekymret. Det er spørgeren til gengæld, endda overordentlig meget.

Men spørgeren kan vel så tage ministerens manglende bekymring som udtryk for, at han vil sørge for fuld kompensation for tabet af disse arbejdspladser. Forslag hertil imødeser både spørgeren og borgmestrene i de kommuner, der vil blive berørt af det store tab af arbejdspladser.

Spørgeren imødeser ministerens besvarelse, som jo så må kunne fjerne den store bekymring, som alle vi andre nærer.

Svar (3/6 92):

Trafikministeren (Ikast):

Der er endnu ikke gennemført undersøgelser af en fast forbindelse over Femer Bælt. Jeg har aftalt med min tyske kollega, at vi inden udgangen af 1992 skal have opstillet et fælles program for sådanne undersøgelser, som vil komme til at omfatte både tekniske, økonomiske, trafikale og miljømæssige aspekter, herun-

der naturligvis også lokale beskæftigelseseffekter. Jeg forventer, at gennemførelse af et sådant undersøgelsesprogram vil vare 2-3 år.

DSB beskæftiger i dag ca. 850 medarbejdere på færgeoverfarten Rødby-Puttgarden, og det private forpagtningsselskab DSB færgerestauranter beskæftiger ca. 800 medarbejdere. Tillagt de private og kommunale servicejob, der bortfalder, vil det totale tab af arbejdspladser på den danske side af Femer Bælt ikke overstige 2.000.

Når jeg ikke umiddelbart er bekymret for dette spørgsmål, er det dels med baggrund i den erhvervsudvikling, en fast forbindelse forventes at medføre, og dels skyldes det mine forhåbninger til et samarbejde mellem DSB og organisationerne om særlige omstillingsaftaler for DSB's personale nogenlunde som de aftaler, der findes for Storebælt, og som er anvendt i andre områder af DSB.

Endvidere forventes de lokale erfaringer, som Storebæltkommunerne har gjort vedrørende bestræbelserne på at finde ny beskæftigelse, at kunne anvendes som et element i omstillinger.

Spm. nr. S 881

Til *fiskeriministeren* (27/5 92) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Vil ministeren tage initiativ til at stoppe de tyskejede skibe – sejlene under bekvemmelighedsflag fra Panama, Honduras eller lignende – som med 20-30 udlændinge om bord overfisker eksempelvis Storebælt og Kattegat, ofte inden for tremilegrænsen?«

Begrundelse

På bl.a. et EF-møde på Sejerø, men også andre steder i landet, forstår man ikke, at bekvemmelighedsudflagede fiskerskibe uhindret kan fiske i danske farvande uden hensyn til de fiskerikvotaftaler, som danske fiskere må overholde.

Disse udenlandske fiskerskibe med 20-30 mand om bord kan uhindret fiske hele dagen uanset kvotaftaler.

De danske fiskere generes ofte af, at deres garn, der er sat forholdsvis tæt ved land, er fyldt med pirke, der stammer fra disse fremmede fiskerfartøjer.