

rofærger. De egentlige driftsudgifter på de resterende ca. 105 mio. kr. fordeler sig med ca. 64 mio. kr. til driften af færgerne, ca. 13 mio. kr. til havneafgifter, ca. 18 mio. kr. til terminaldriften og uændret ca. 10 mio. kr. som andel af fællesudgifterne.

#### *Spørgsmål 14:*

Hvilken DSB-rute – Storebælt eller Kattegat – har haft de største stigninger i overførslerne af passagerer, lastbiler og personbiler?

#### *Svar:*

For alle 3 trafik kategorier gælder det, at Århus–Kalundborg-overfarten siden indsættelsen af »Peder Paars« og »Niels Klim« i 1985–86 har haft større fremgang end biloverfarten mellem Halsskov og Knudshoved. En væsentlig baggrund herfor er imidlertid den store konkurrence, Vognmandsruten i de senere år har udsat DSB's Storebæltsoverfart for. En tilsvarende skærpet konkurrencesituation har ikke eksisteret på det nordlige Kattegat, hvor også de private rederier har haft fremgang i overførslerne.

#### *Spørgsmål 15:*

Når bådtoget til Kalundborg–Århus-overfartens færger forsvinder, vil der så blive sat hurtigtog ind på strækningen af hensyn til de mange pendlere?

#### *Svar:*

Vedrørende dette spørgsmål vil jeg tillade mig at henvise til min besvarelse dags dato af spørgsmål 5, stillet af udvalget i brev af 10. maj 1990 (L 229 – bilag 1).

#### *Spørgsmål 16:*

Ser ministeren ikke et problem ved, at man charterer færger fra Mercandia, der får et fast beløb om året for at besejle Kalundborg–Århus-overfarten, uanset hvor mange der er med færgerne, samtidig med at den samme reder starter sejlads på Kalundborg–Juelsminde, eftersom kundefundlaget må anses for at være det samme?

#### *Svar:*

Det er endnu ikke endeligt afgjort, om erstatningsfærgerne til Århus–Kalundborg-overfarten skal chartres af rederiet Mercandia. I forhandlingerne herom indgår også spørgsmålet om Mercandias påtænkte sejlads mellem Kalundborg og Juelsminde.

Eftersom der eksisterer fri sønæring, vil ethvert rederi på ethvert tidspunkt kunne etablere færgeoverfart mellem Kalundborg og Juelsminde. Jeg anser det derfor ikke som noget særligt problem, at netop rederiet Mercandia påtænker en sådan sejlads.

#### *Spørgsmål 17:*

Hvorledes vil regeringens forslag indvirke på lovforslaget om de faste forbindelser, hvor der påregnes mindst én Kattegatrute i fremtiden, forstået således, at DSB må anses for at være ude af stand til at gøre krav på besejlingen og indflydelse i de forhandlinger, der skal være om færdiggørelsen af den såkaldte Kattegatrapport?

#### *Svar:*

I den politiske aftale om Storebælt er det fastlagt, at der skal opretholdes mindst én færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat. Såfremt dette ikke kan ske på driftsøkonomisk grundlag, forpligtes A/S Storebæltsforbindelsen til at sørge for besejlingen.

Jeg anser DSB's muligheder for i et samarbejde med de øvrige Kattegatrederier at besejle overfarten mellem Århus og Kalundborg også efter 1996 for langt bedre, såfremt der allerede nu indsættes mere markedstilpasset tonnage, end hvis »Peder Paars« og »Niels Klim« skulle opretholdes på overfarten frem til 1996.

Der er således ikke tale om, at DSB ikke kan gøre krav på besejlingen eller ikke kan få indflydelse på forhandlingerne om den fremtidige rutestruktur på det nordlige Kattegat. Tværtimod anser jeg DSB's forhandlingsposition for styrket, når der indsættes erstatningstonnage med en lastbilkapacitet, som er 50 pct. større end den nuværende med »Peder Paars« og »Niels Klim«.