

[Trafikministeren]

diskuteret. Der er nemlig betydelig bedre plads til bilerne på de to nye færger, men der er kun de godt 600 pladser til passagererne, 600 faste pladser, og om sommeren derudover liggestolene m.v. ovenpå.

Jeg mener, at vi har fået to virkelig gode færger, og jeg tror ikke, at vi skal begynde at rakke dem ned, før vi nu har set, hvad de kan præstere.

Og hvad enten de har et kort eller et langt navn: Jeg ønsker dem alligevel held med sejladsen!

Poul Erik Dyrland (S):

Nu har det i mange år været en kendt sag, at der er nogle gode og stærke relationer imellem de to havnebyer Kalundborg og Århus, og det har været lige så almindeligt, at århusianere er smuttet en tur over på den anden side af vandet, som kalundborgensere er smuttet den modsatte vej. Nu siger jeg ikke hermed, at kalundborgensere eller århusianere skal favoriseres frem for andre befolkningsgrupper, absolut ikke, men hvordan skal jeg som kalundborgenser fremover forholde mig, hvis jeg vil smutte over vandet til Århus? Jeg kan forstå på ministeren, at de 200 pladsbilletter er reserveret til togpassagererne; hvordan skal den lokale befolkning fremover kunne benytte færgerne i spidsbelastningsperioder?

Hjortnæs (S):

Når vi nu er inde på nogle af de interessante spørgsmål: Hvad med sommerens mange cyklister, som var vant til lige at køre om bord på færgen, smutte med over og køre videre? Jeg har forstået på ministerens svar, at man kan og vil komme i den situation, at man må afvise togpassagerer og sige, at der ikke er plads til flere. Kan man også komme i den situation, når det drejer sig om biltrafikanter, altså at man må afvise dem, fordi der er for mange personer i bilerne?

Trafikministeren (Ikast):

Jeg vil tillade mig at sige til dem, der bor i Kalundborg, og dem, der bor i Århus, at de skal gøre, ligesom de plejer. De skal bare hente en pladsbillet sammen med deres almindelige billet, de får den gratis udleveret. Der vil ikke være nogen forskel, for det er så få gange om året, vi har haft mere end 600 passagerer, så der vil me-

get sjældent blive tale om de situationer, der trækkes frem her. Men man kan jo altid finde sådanne små yderligheder.

Til hr. Hjortnæs vil jeg sige: Min kollega kirkeministeren bygger jo heller ikke kirkerne, så de passer i størrelsen til juleaften. Vi kan heller ikke have færger, hvor vi til daglig kun udnytter 13 pct. af kapaciteten, fordi der én eller to dage om året er et andet behov. Så cyklisterne kommer altså med. Der er rigelig plads til dem om bord, og hvis de har pladsbillet, er der ingen problemer dér.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 602

8) Til trafikministeren af:

Hjortnæs (S):

»Hvilke oplysninger kan ministeren give om økonomien i de ændringer, der er foretaget i Århus-Kalundborg-overfarten?«

Skriftlig begrundelse

Der ønskes en redegørelse for de faktiske omkostninger ved de foretagne ændringer, og hvilke forventninger der nu er til de fremtidige regnskabstal.

Trafikministeren (Ikast):

Hr. Hjortnæs har bedt om en oplysning om økonomien i de ændringer, der er foretaget på Århus-Kalundborg-overfarten.

Jeg kan i den anledning oplyse, at DSB som baggrund for beslutningen om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« foretog en vurdering af den samlede økonomi i perioden 1991-96 ved fortsat sejlads og derefter salg af færgerne i 1996.

Denne vurdering blev sammenlignet med et alternativt salg nu sammenlignet med indchartring af to roll-on-roll-off-skibe. Den økonomiske mergevinst blev beregnet til ca. 300 mio. Ved en efterfølgende vurdering er det skønnet, at den samlede værdi ved fortsat sejlads med »Peder Paars« og »Niels Klim« forudsat salg i 1996 er 227 mio. kr., mens den tilsvarende værdi ved salg nu og indchartring af skibe er 507 mio. kr. Mergevinsten er således opgjort til 280 mio. kr.