

*Forespørgsel til trafikministeren [om regeringen har planer om ændringer i DSB's besejling af Århus-Kalundborg-ruten].*

Af Helge Mortensen (S), Tommy Dinesen (SF) og Arne Melchior CD

(Forespørgslen anmeldt 21/10 92. Fremme af forespørgslen vedtaget 27/10 92).

### *Begrundelse*

**Helge Mortensen (S):**

På forespørgernes vegne vil jeg gerne sige, at motiveringen for denne forespørgsel er, at der på trods af politiske aftaler og beslutninger gentagne gange er rejst tvivl om Århus-Kalundborg-rutens fortsatte beståen. Den er ligesom blevet en kastebold imellem i hvert fald tre politiske aftaler: aftalen om Storebæltsforbindelsen, aftalen om færge salg og aftalen om DSB's økonomi og økonomiske rammer.

Det er utilfredsstillende for ruten, for dens kunder, for dens ansatte og også for de politiske partier, som har deltaget i beslutningsprocessen både i den ene og den anden sammenhæng, at der fortsat rejses tvivl om rutens beståen, og derfor finder forespørgerne, at vi her i folketingsalen må få taget stilling til, om ruten skal bestå, eller den ikke skal bestå. Derfor har vi spurgt ministeren om, hvilke planer regeringen har for ændringer i DSB's besejling af Århus-Kalundborg-ruten.

### *Besvarelse*

**Trafikministeren (Ikast):**

Hvis jeg indledningsvis skal gøre status over Kalundborg-Århus-overfarten her ved starten af november måned og godt halvandet år efter færgekiftet, må følgende fremhæves:

Færgernes driftsstabilitet er nu helt tilfredsstillende. Der har ikke på ruten i 1992 været flere aflysninger, end hvad der gennemsnitligt forekommer på DSB's overfarter. Ruten lever samtidig fuldt og helt op til de målsætninger for regularitet, der gælder for DSB's færger, og sådan har det været det meste af 1992. Ruten har også fået mange af sine kunder igen i 1992, hvilket giver grund til en vis optimisme, for det viser, at offentligheden tilsyneladende har genvundet noget af tilliden til overfarten i denne sommer.

DSB oplyste allerede ved årsskiftet, at man ville igangsætte handlingsplan nr. 2 til forbed-

ringer af færgerne i 1992. Resultatet af handlingsplanen, som vil blive afsluttet i december, er især den meget bedre regularitet, der er opnået ved ruten. Mange tilbagemeldinger fra passagerer på overfarten viser imidlertid også, at der nu er en mere positiv holdning til færgernes indretning og faciliteter. De forbedringer, der er foretaget, har altså båret frugt.

En malurt i bøgeret er økonomien i overfarten. På alle andre områder lever overfarten i dag stort set op til de forventninger og forudsætninger for færgekiftet, som blev udtrykt ved vedtagelsen af loven om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«, men ikke på det økonomiske område. Rutens driftsunderskud vil i 1992 være større, end det var forudsat, og det vil også være tilfældet i 1993.

Et lyspunkt er der imidlertid også her. DSB har i dialog med personaleorganisationerne arbejdet intenst med forskellige ideer til at nedbringe omkostningerne ved bemanning af færgerne og til reduktion af landpersonalet. Resultatet foreligger nu med et oplæg til reduktion af bemanningen, der har fuld opbakning fra overfartens ansvarlige skibsførere og skibsmaskinchefer.

Tilbage står at opnå myndighedernes godkendelse af oplægget, hvilket sker i forbindelse med forhandlingerne i bemanningsnævnet. Hvis oplægget godkendes, vil det betyde en samlet reduktion af bemanningen på 40-60 medarbejdere, og det er en årlig besparelse på ca. 10-15 mio. kr. på overfarten.

Rammerne for DSB's nuværende besejling af Kalundborg-Århus-overfarten blev i det væsentlige lagt fast med vedtagelsen af lov nr. 430 om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«. Af bemærkningerne fremgik det bl.a. som forudsætning for færge salget, at DSB gennem indsættelse af erstatningsfærger og erstatningstonnage for »Peder Paars« og »Niels Klim« og eventuelt i samarbejde med de øvrige Kattegatrederier skulle opretholde fortsat besejling af Århus-Kalundborg-overfarten i hvert fald frem til 1996, hvor den faste forbindelse over Storebælt forventes ibrugtaget.

Naturligvis står regeringen fortsat ved det, men jeg vil meget gerne understrege, at mange forhold i forbindelse med Kalundborg-Århus-overfarten har ændret sig siden da. Derfor har det også været yderst velbegrundet at gøre sig overvejelser om overfartens fremtid i det 1½ år, der er gået siden færgekiftet.