

[Trafikministeren]

En af de aftaler, der har været truffet om ruten efter færgesalget, var undersøgelse af mulige alternativer til besejling af ruten på baggrund af den dårlige økonomi og driftsstabilitet. På opfordring fra Trafikudvalget fremlagde jeg således i april to forslag til omlægning af ruten, hvoraf det ene forslag klart ville medføre en bedret økonomi. Jeg skal her blot konstatere, at der ikke kunne opnås tilstrækkelig tilslutning fra partierne til en omlægning af ruten.

En af årsagerne til disse overvejelser var de meget store vanskeligheder med indsejlingen af afløserfærgerne på ruten. Det førte til ekstraordinært store udgifter til reparationer og udbedringer på færgerne i 1991, og det førte også til faldende indtægt. Godt nok var »Ask«'s og »Urd«'s kapacitet mindre end de tidligere færgers, og der var derfor også forventet færre personbiler og passagerer. Nedgangen blev imidlertid langt større end forventet – også på lastbilsiden.

Den negative trend på DSB's overfart fortsatte ind i 1992. Selv om driftsstabiliteten var genvundet og mange kunder vendte tilbage, var det ikke i et omfang som forventet.

DSB har derfor også på baggrund af sommerens trafikalt oplyst, at man ikke når de trafikindtægter i 1992, som der var budgetteret med.

En anden årsag til overvejelserne om at omlægge DSB's rute var den skærpede konkurrence, der har udviklet sig på Kattegat. Lad mig f.eks. nævne »Kattegatbroen« mellem Kalundborg og Juelsminde, der startede i efteråret 1990 først med to færger på ruten og i dag med tre færger i drift. Fra 1990 til i dag har DSB mistet 7 pct. af det samlede lastbilmarked på Kattegat. I den samme periode har »Kattegatbroen« forøget sin andel af lastbiltrafikken fra 1 til ikke mindre end 20 pct.

Det er for mig at se indlysende, at DSB med den konkurrence under alle omstændigheder uanset færgeskiftet i 1991 havde tabt markedsandele på overførelsen af såvel lastbiler som personbiler.

Af betydning for passagernedgangen på DSB's overfart må også nævnes de to hurtigbådsruter mellem Kalundborg og Århus, der er kommet til i henholdsvis 1991 og 1992. Samlet har de to hurtigbådsruter allerede på nuværende tidspunkt sat sig på 4 pct. af passagermarkedet på Kattegat.

I den sammenhæng finder jeg det meget positivt, at DSB har indledt samarbejde med den ene af hurtigbådsruterne, CittiShips, og på den måde vundet flere togindtægter af det større udbud på Kattegat.

Jeg kan ikke se andet, end at det bliver uhyre svært for DSB at vinde terræn på det marked, Kattegat har udviklet sig til. Derfor mener jeg heller ikke, at det er særlig realistisk at forvente øgede indtægter på ruten i de nærmeste år, hvis konkurrencesituationen ikke ændrer sig.

Med vedtagelsen af færgesalgsloven blev den økonomiske gevinst ved færgesalget og med indsættelse af afløserfærger opgjort til mere end 300 mio. kr. Endnu er der en økonomisk gevinst tilbage, men er konkurrencen på Kattegat lige så hård fremover, er der næppe tvivl om, at gevinsten vil være spist op, inden DSB's forpligtelser på overfarten ophører.

I den sammenhæng skal jeg bemærke, at også »Peder Paars« og »Niels Klim« var underskudsgivende. Med den nuværende konkurrence på Kattegat ville også deres økonomiske resultater være blevet forringet.

Da Århus-Kalundborg-overfarten er holdt uden for den nuværende økonomiske rammeaftale med DSB, og da det store underskud på overfarten i længden ikke kan undgå at påvirke DSB's samlede muligheder med de bevilingsmæssige rammer, der er, mener jeg, at ruten under alle omstændigheder må inddrages i de kommende forhandlinger om en ny 4-årig rammeaftale for DSB.

Jeg skal afslutningsvis gentage, at regeringen står ved det, der er besluttet om DSB's besejling af Kalundborg-Århus-overfarten med færgesalgsloven, også selv om forudsætningerne for videreførelsen af ruten har ændret sig således, som jeg har påpeget.

*Forhandling***Helge Mortensen (S):**

Siden beslutningen om at sælge »Paars« og »Klim« blev truffet, og efter at DSB anskaffede »Ask« og »Urd«, har der gentagne gange været rejst tvivl om rutens fortsatte eksistens. Der har været forslag til det, som ministeren nu kalder omlægning af ruten, men i hvert fald ikke en opretholdelse af ruten Århus-Kalundborg, idet ændringen skulle gå ud på, at man sejlede til Odden i stedet for til Kalundborg.