

Besvarelse (18/6 81):

Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):

DSB har over for såvel Tyske Forbundsbaner (DB) som det tyske selskab Kombiverkehr KG, der har eneret på huckepack-transport i Vesttyskland, udtrykt ønske om at være aktivt engageret i huckepack-forbindelsen Flensburg-Bochum Langendreer. Ved tredsidede forhandlinger herom meddelte DSB, at man ønskede at medvirke til og få indflydelse på markedsføringen af den nævnte forbindelse over for danske kunder for herved at sikre en indflydelse på den videre udvikling af denne transportform og i særdeleshed for at sikre en evt. videreførelse af forbindelsen til/fra Danmark.

Kombiverkehr har til opgave at forestå transport af lastbiler og veksellad på jernbane for vognmænd og lastbilspeditører, og Kombiverkehr betragter det på denne baggrund som en hovedopgave at varetage alene vognmændenes og lastbilspeditørernes interesser.

Med begrundelse heri meddelte man, at man – da forbindelsen fra Flensburg er en ren tysk forbindelse, som drives i henhold til tyske regler – alene ønskede sig repræsenteret på det danske marked ved organiserede danske vognmænd.

I samme forbindelse nævnte Kombiverkehr, at en forlængelse af forbindelsen til/fra Danmark kun kunne komme på tale, hvis det skulle vise sig, at der ikke kunne genereres trafik nok fra Flensburg, hvilket en indkøringsperiode måtte vise.

DSB har derfor accepteret, at Foreningen af Danske Eksportvognmænd (FDE) gennem et særligt selskab, FDE-Kombi AmbA, alene repræsenterer Kombiverkehr KG i Danmark.

Det er dog fra alle sider klart tilkendegivet, at man forudsætter DSBs deltagelse i et dansk »Kombiselskab«, når en huckepack-trafik etableres til/fra Danmark. DSB har uden stemmeret adgang til deltagelse i FDE-Kombi AmbAs bestyrelsesmøder og generalforsamlinger.

Med hensyn til planerne for huckepacktrafik i Danmark, kan jeg oplyse, at der i DSBs planovervejelser indgår en huckepackforbindelse Frederikshavn-Padborg med tilslutning til det vesttyske net.

En sådan forbindelse kræver en betydelig ressourceindsats til anlægsarbejder, som kræves for at tilvejebringe det nødvendige fritrumsprofil, og den kan derfor tidligst etableres i 1985. Hovedparten af disse anlægsarbejder ligger dog nord for Fredericia, således at der med mindre ressourceindsats på relativ kort tid kan etableres en huckepackforbindelse fra trekantområdet til Vesttyskland.

En foreløbig markedsundersøgelse blandt eksportvognmænd har imidlertid vist, at en del af kunderne for en forbindelse fra trekantområdet vil foretrække Flensburgforbindelsen, bl. a. på grund af eksportvognmændenes mange faciliteter i Padborg. Men DSB arbejder videre med planen.

DSBs planovervejelser omfatter også huckepackforbindelser Ringsted-Esbjerg og København-Esbjerg, baseret på transport af lastbiltrailere til/fra England. Skitseplanerne til disse forbindelser er blevet til i et samarbejde med de potentielle brugere, der er indbudt til de afsluttende prisforhandlinger, som skal vise, om projekterne er økonomisk bæredygtige.

Spm. nr. 1047

Til *ministeren for offentlige arbejder* (26/5 81) af:

Dohrmann (FP):

»Har ministeren eller andre medlemmer af regeringen undersøgt muligheden for gennem EF at opnå økonomisk støtte til en fast forbindelse over Store Bælt, og hvor store beløb forventes det at Danmark må yde til bygningen af en tunnel under Kanalen mellem England og Frankrig?«

Begrundelse

Der henvises ti Europa-Parlamentets skrivelse til folketinget af 15. maj 1981, hvoraf det fremgår, at Europa-Parlamentet helhjertet støtter en fast forbindelse under Kanalen.

Da det forekommer helt urimeligt, at bl. a. danske skatteydere skal betale til den slags projekter, finder spørgeren det interessant at få oplyst, om den danske regering samtidig har henledt opmærksomheden på en fast forbindelse over Store Bælt eller blot har givet sin støtte til omtalte projekt.

Besvarelse (4/6 81):