

[Ministeren for offentlige arbejder]

Omkostningerne ved nærbanens etablering blev delt mellem DSB (sporændringer, nyt sikkerhedssystem samt materiel) og kommunerne (perroner, forpladser og parkeringspladser).

DSB skulle herefter dække omkostningerne ved nærbanens drift. Århus Sporvejes takstsystem skulle anvendes på strækningen, og Århus og Rosenholm kommuner skulle refundere DSB et beløb svarende til DSBs indtægt, såfremt DSBs takster havde været gældende.

Det er for så vidt korrekt, at nærbanen blev en passagermæssig succes. Dette forhold havde dog også sammenhæng med, at de kraftige stigninger på benzinpriser netop fremkom samtidig med nærbanens start. I 1983 har der derimod været tale om en markant nedgang i passagertallet på ca. 8 pct. i forhold til 1982.

På det økonomiske område kan der ikke tales om succes for nærbanen. DSB skønner, at det årlige driftsunderskud er af størrelsesordenen 4-6 mill. kr. For at billiggøre driften indføres i løbet af 1984 enmandsbetjening af togene. Billetsalg skal ske fra automater i togene, og togrevisorer vil stikprøvevis kontrollere billetter og kort.

For yderligere at bedre på strækningens økonomi har DSB anmodet de lokale myndigheder om at ændre buskørslen i området. I dag forekommer i vid udstrækning parallelkørsel mellem tog og busser. DSB har foreslået bussernes ruter ændret, således at de kommer til at fungere som fødelinjer for nærbanetogene.

På trods af, at togtrafik som den omtalte, der er af lokal og regional karakter, bør varetages i amtskommunal regie, har Rosenholm kommune i april 1983 af økonomiske grunde opsagt overenskomsten om takst samarbejde.

Den eneste umiddelbare virkning heraf er, at DSBs takster bliver gældende ved rejser til og fra Rosenholm kommune. Det er selvsagt ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere, hvilke konsekvenser det vil få for nærbanens økonomi. DSB vil nøje følge udviklingen og overveje en tilpasning af driftsomfanget på strækningen, såfremt strækningens økonomi ikke bedres. Dette har DSB meddelt Rosenholm kommune i juli 1983.

Overenskomsten om nærbanedrift forpligter DSB til at opretholde nærbanedriften på

den del af strækningen, der ligger i Århus kommune. Overenskomsten kan i givet fald opsiges med ét års varsel.

Spm. nr. S 34

Til *ministeren for offentlige arbejder* (8/2 84) af:

Agnete Laustsen (KF):

»Hvad agter ministeren at gøre for at sikre og forbedre trafikken mellem København og Malmø?«

Begrundelse

I sjældent stærke vendinger rejses der især fra svensk side gentagen kritik af flybådsforbindelsen København-Malmø.

Kritikken gælder såvel dårlig drift, service som prisniveau, og der trues med andre sejladsmuligheder.

Mange arbejdspladser og store indtjeningsmuligheder for København står på spil, og der må derfor tages et øjeblikkeligt initiativ til at forbedre forholdene væsentligt.

Svar (21/2 84):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Trafikken på det sydlige Øresund, der varetages i samarbejde mellem DSB og de svenske jernbaner, har desværre været ramt af en række tekniske problemer på overfarten mellem København og Malmø i januar og i begyndelsen af februar 1984.

I perioden fra 1. januar til 9. februar 1984 er således 300 ud af de planlagte 1550 ture blevet aflyst. Årsagen hertil er, at flere nyreoverede motorer er havareret, samtidig med at nogle af de ældre flyvebåde var på planlagte værftseftersyn. Situationen er helt ekstraordinær, og som følge af havariernes tekniske karakter har den ikke kunnet forudses. Det kan således oplyses, at der i 1983 kun blev aflyst 12 ture ud af 17.000 på grund af tekniske vanskeligheder.

Da det ikke har været muligt at chartre lignende både, har D/S Øresund i perioden 2.-9. februar chartret et konventionelt passagerskib (M/S Hannover) til suppleringssejlad. Skibet har været indsat i bolig-arbejdssteds-trafikken med 4 daglige ture.