

[Industriministeren]

frivilligt og ideelt grundlag. I disse tilfælde vil det hverken være rimeligt eller stemmen- de med loven at anse hytterne for erhvervs- drivende fonde.

I øvrigt kan jeg bemærke, at en bestående fond ved registrering i aktieselskabs-registeret skal betale et registreringsgebyr på 1.800 kr., der betales en gang for alle. Endvidere beta- les en årlig afgift på 800 kr. med tillæg af $\frac{3}{4}$ promille af egenkapitalen. For tilvejebringel- se af en grundkapital på 300.000 kr. gælder, at bestående fonde har en frist på 3 år til at opfylde dette krav, og at overregistrator har mulighed for helt at undtage en fond fra ka- pitalkravet.

Spm. nr. S 1291

Til *ministeren for offentlige arbejder* (13/6 85) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvad er baggrunden for den forringelse, som DSB planlægger til efteråret, ifølge hvil- ken man i vinterkøreplanen vil udtage afgan- ge og ankomster, der har forbindelse med de nye færger på Århus-Kalundborg-ruten?«

Begrundelse

I forbindelse med flere spørgsmål til mini- steren stillet igennem udvalget om offentlige arbejder vedrørende forbedringer for de rej- sende, når de nye færger på Århus-Kalund- borg-ruten igangsættes, har det været frem- ført, at der ville ske forbedringer for passager- erne, bl.a. ved forbedringer, når færgerne kom i gang, men det, der nu sker, er, at man udtager afgange, således at det ikke vil være muligt for folk at komme med færgerne om aftenen.

Ligeledes vil det betyde en klar forringelse for togpassagerer, der bor på strækningen Holbæk-Kalundborg, hvis man udtager af- gange om aftenen og netop nogle af de tog, som er hurtige, og som benyttes af en hel del mennesker, der har deres arbejde i Køben- havn, og som ikke har haft mulighed for at tage de tog, der kører ved almindelig ar- bejdstids ophør.

Det var ikke meningen, at de nye færger skulle medføre forringelser for passagererne; tværtimod var det modsatte meningen.

Svar (3/7 85):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Mel- chior):

De to nye færger til Kalundborg-Århus- overfarten forventes leveret, så den første kan indsættes i drift i november 1985 og den anden i april 1986. I den anledning har DSB i øjeblikket den mest hensigtsmæssige ind- sættelsesstrategi for de to færger og de heraf afledte konsekvenser for vinterkøreplanen 1985-86 og sommerkøreplanen 1986 ude til høring.

Det udarbejdede forslag til sejl- og køre- plan tager hensyn til den kapacitetsudvidelse, den første af de nye færger tilfører overfar- ten fra køreplansskiftet den 30. september 1985.

Forslaget indebærer, at den nuværende sejlplan opretholdes med undtagelse af et par afgang *mandag-torsdage*, hvor afgangstiden fra Århus ændres fra kl. 20.15 til kl. 21.00 og afgangstiden fra Kalundborg ændres fra kl. 23.40 til kl. 1.00.

Disse forslag til justering af sejlplanen er begrundet i, at det er på de her nævnte af- gange, der overføres flest biler, især lastbiler. Med den øgede færgekapacitet vil det derfor være nødvendigt at forlænge liggetiden i havnene fra de nuværende 25 minutter til mindst 60 minutter.

Antallet af togpassagerer på disse afgang- er meget beskedent. Derfor foreslås kørepla- nen ændret med henblik på inddragelse af det nuværende togpar:

København H afgang kl. 21.49, Kalund- borg ankomst kl. 23.14, Kalundborg afgang kl. 23.21, København H ankomst kl. 0.42.

Passagerer til Århus kan dog fortsat opnå forbindelse med færgen Kalundborg afgang kl. 1.00 ved at benytte regionaltoget Køben- havn H afgang kl. 23.03, ankomst Kalund- borg kl. 0.44.

På fredage og søndage sker der ingen æn- dringer.

Der er endnu ikke truffet endelig beslut- ning om forslaget til sejl- og køreplan for vinteren 1985-86.

Spm. nr. S 1292

Til *undervisningsministeren* (13/6 85) af:

Ebba Strange (SF):