

[Jytte Hilden]

»Ligger der planer om ændringer af togtrafikken mellem København, Holbæk og Kalundborg, og ligger der også ideer om ændret status for togtrafikken på ruten fra Holbæk til Nykøbing S., Odsherredsbanen?«

Svar (26/6 89):

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Der foreligger ikke planer for større ændringer af togtrafikken mellem København, Holbæk og Kalundborg. Fra sommerkøreplanskiftet er der sket en mindre ændring, idet materiellet i regionaltrafikken på strækningen forbedres med højere komfort, 1. klasse, handicapfaciliteter og plads til at medtage cykler og barnevogne.

I forbindelse med det omfattende analysearbejde, som der er redegjort for i »Rapport om DSB-økonomi«, Finansministeriet, Trafikministeriet og DSB, juni 1989, er blandt andet bådtogetrafikken mellem København og Kalundborg vurderet.

Bådtoget, som i dag kun har en beskeden belægning, overvejes indstillet. Senere, når strækningens fjerntrafik naturligt flytter til ruten via Storebælt, må videreførelsen af nuværende bådtoget overvejes på ny.

For så vidt angår privatbanestrækningen mellem Holbæk og Nykøbing S., skal jeg henvise til »Rapport om trafikøkonomi«, juni 1989, der er sendt til Folketingets partier. Her er der stillet forslag om ændringer i privatbanernes finansiering.

Begge rapporter vil indgå i regeringens videre arbejde på det trafikpolitiske område og i udarbejdelsen af forslag til finanslov for 1990.

**Spm. nr. S 905**

Til trafikministeren (12/6 89) af:

**Jytte Hilden (S):**

»Er der i Trafikministeriet planer om at ændre på vægningen mellem gods- og persontransport mellem Kalundborg og Århus?«

Svar (26/6 89):

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Det er DSB's opgave på Århus-Kalundborgoverfarten som andre steder at give markedet såvel for godstransport som for passagertransport de bedst mulige transporttilbud til lavest mulige omkostninger. Det sker i konkurrence

med andre overfarter, som alle må søge at tilpasse sig markedssituationen.

Med indsættelsen af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« på Kalundborg-Århusoverfarten er der god kapacitet til både gods- og passagerprodukterne. Efterspørgslen efter lastbiloverførsel har siden indsættelsen udviklet sig stærkere end efterspørgslen efter passager- og personbiloverførsel.

Den ændrede sammensætning af kundegrupper medfører naturligt, at det overvejes, om de nuværende færger er de mest hensigtsmæssige. Først når alternativer til de nuværende færger er nærmere belyst, kan det klarlægges, om en anden løsning på spørgsmålet om rutens færgebehov vil ændre vægningen mellem gods- og persontransport på ruten – og om en sådan ændring er acceptabel.

**Spm. nr. S 906**

Til undervisnings- og forskningsministeren (12/6 89) af:

**Jytte Andersen (S):**

»Vil ministeren oplyse, om de reelle sparekrav på landets børnehave- og fritidspædagogseminarier fortsat er i fuld overensstemmelse med de ved finanslovvedtagelsen angivne økonomiske rammer?«

**Begrundelse**

Det oplyses fra Landsforeningen af bestyrelser for børnehave- og fritidspædagogseminarier, at besparelseskrav nu er anmeldt til 19,3 mio. kr. i stedet for 5,1 mio. kr., hvilket vil betyde afskedigelse af gennemsnitligt én lærer pr. seminarium eller 25 på årsbasis allerede i 1989.

Svar (22/6 89):

**Undervisnings- og forskningsministeren (Ole Vig Jensen, fg.):**

Jeg kan bekræfte, at det reelle sparekrav til børnehave- og fritidspædagogseminarierne i finansåret 1989 har vist sig at være betydelig større, end det måtte forventes ud fra de forudsætninger, der blev lagt til grund for finanslovsforslaget for 1988 og dermed også for budgetoverslagsrammen for 1989. Det reelle sparekrav – forstået som den nødvendige reduktion af undervisningstimerforbruget pr. hold eller studerende – blev dengang opgjort til ca. 6 mio. kr. (svarende til ca. 8 pct. i forhold til 1987-niveau-