

Bemærkninger til lovforslaget

DSBs overfart mellem Århus og Kalundborg er siden 1985/86 besejlet med færgerne Peder Paars og Niels Klim, der hver rummer et bildæk med stor højde, et personbildæk og plads til 2000 passagerer.

Færgernes gennemsnitlige kapacitetsudnyttelse er ca. 55% for lastbiler og trailere m.v., ca. 45% for personbiler og ca. 15% for passagerer.

Færgerne indsejler indtægter, der overstiger driftsudgifterne med ca. 25 mio. kr. årligt. I driftsudgifterne er ikke medregnet forrentning og afskrivning. Set i forhold til den investerede kapital i form af færger og havneanlæg – ca 1 mia. kr. – er driftsoverskuddet meget beskedent. Vurderet på forretningsmæssig basis er overfarten underskudsgivende.

Som led i bestræbelserne for at opnå budgetforbedringer i DSB blev det i 1989 besluttet at undersøge mulighederne for at afhænde Peder Paars og Niels Klim. På finanslov 1990 er der under konto 70.11, budgetregulering, optaget 450 mio. kr. som forventet resultat af blandt andet disse undersøgelser.

Som udtrykkelig forudsætning for undersøgelserne er desuden indgået, at DSB gennem indsættelse af erstatningstonnage for Peder Paars og Niels Klim, og eventuelt i et samarbejde med de øvrige Kattegatrederier, opretholder en fortsat besejling af Århus-Kalundborg overfarten i hvert fald frem til 1996, hvor den faste vejforbindelse over Storebælt ibrugtages.

Som resultat af de nævnte undersøgelser blev Peder Paars og Niels Klim den 5. februar 1990 udbudt til salg.

Med en køber blev der den 5. april 1990 indgået en salgsaftale, betinget af de bevilgende myndigheders godkendelse, med en samlet pris for begge færger på 740 mio. kr., som forfalder i 1991 og ikke som forudsat i 1990.

Det er vurderingen, at der ikke i resten af markedet, såvel nu som inden for en overskuelig fremtid, vil kunne opnås en højere salgspris for færgerne.

Med køber er det aftalt, at færgerne først skal leveres med udgangen af maj måned 1991. Det giver tilstrækkelig tid til at få foretaget ombygninger af indchartret erstatningstonnage og til at gennemføre de nødvendige tilpasninger af havne- og landanlæg i Århus og Kalundborg. Herved kan et færgeskift ske op til køreplansskiftet den 2. juni 1991 uden afbrydelse

af sejladsen og uden synderlige ulemper for publikum i overgangsperioden.

Et således tilrettelagt færgeskift til køreplansskiftet 1991, kun godt to år før åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt, vil desuden ske samtidig med, at DSB gennemfører mærkbare forbedringer i IC3-trafikken mellem landsdelene. Således ned sættes rejsetiden for togforbindelsen mellem København og Århus via Storebælt den 2. juni 1991 med ca. 40 minutter og til køreplansskiftet i maj 1992 med yderligere ca. 10 minutter. Når den faste jernbaneforbindelse over Storebælt ibrugtages i 1993, vil rejsetiden København-Århus blive 2½ time mindre, end den er i dag. Et færgeskift på Århus-Kalundborg overfarten op til køreplansskiftet den 2. juni 1991 vil således udgøre første fase i den nødvendige og forudsatte kapacitetstilpasning på Kattegat i takt med udbygningen af landsdelstrafikken over de faste forbindelser på Storebælt.

Som erstatningstonnage til overfarten har DSB mulighed for at chartre to såkaldte RoRo-færger af Heimdal-typen, som DSB i dag anvender på Storebælt og Rødby-Puttgarden overfarterne.

Ligesom disse færger skal også de to nye til Århus-Kalundborg overfarten inden udchartringen til DSB ombygges med faciliteter til at kunne medtage ca. 600 passagerer og med kraftigere motorer, der kan sikre opretholdelse af den nuværende sejltilid.

De to RoRo-færger, hvis søsterskibe på Storebælt og Rødby-Puttgarden overfarten fungerer tilfredsstillende, vil således ombygget kunne sikre en fortsat servicemæssig god betjening på Århus-Kalundborg overfarten i den daglige trafik, ligesom de på passagersiden kapacitetsmæssigt vil være i bedre overensstemmelse med det faldende overførselsbehov på Århus-Kalundborg overfarten som følge af de hurtigere togforbindelser over Storebælt.

Der føres fortsat forhandlinger med de øvrige Kattegatrederier om samarbejde/samsejling på det nordlige Kattegat.

Det er DSBs vurdering, at der også hos de øvrige Kattegatrederier eksisterer en økonomisk begrundet interesse for etablering af et sådant samarbejde, ikke mindst i lyset af konkurrencen fra den kommende faste Storebæltforbindelse.