

Allerede fra juni 1991 sker der en betydelig reduktion af rejsetiden i landsdelstrafikken med de nye IC3-tog over Storebælt. Mange af de nuværende bådtoepassagerer på Århus—Kalundborg-overfarten forventes fra dette tidspunkt automatisk at ville foretrække de hurtigere forbindelser over Storebælt. Som følge heraf vil DSB nøje følge udviklingen i togtrafikken over Århus—Kalundborg-overfarten med henblik på at vurdere behovet for de særlige bådtoget til Kalundborg.

Under alle omstændigheder vil der naturligvis blive opretholdt togforbindelser mellem København og Kalundborg, der korresponderer med færgernes afgang og ankomst, og det planlægges tillige, også af hensyn til pendlere i bolig—arbejde-trafikken, at give disse forbindelser hurtigere køretid end de nuværende regionaltogets.

Siden ibrugtagningen af dobbeltsporet mellem Vipperød og Holbæk i april 1989 eksisterer der ingen planer om yderligere udvidelser til dobbeltspor på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

#### Spørgsmål 6:

Den indgåede kontrakt/aftale om den indgåede charter mellem DSB og skibsreder Per Henriksen, Mercandia, bedes tilstillet udvalget.

#### Svar:

Der er endnu ikke indgået kontrakt eller aftale om indchartring af den påtænkte erstatningstonnage til overfarten.

Til gennemsyn for udvalgets medlemmer vedlægger jeg i ét eksemplar kopi af tilbud af 17. maj 1990 fra rederiet Mercandia. Jeg skal anmode om, at tilbudets indhold bevares fortroligt.

#### Spørgsmål 7:

Hvor skal ombygningen af de indchartrede skibe foregå, og hvem påtænker DSB skal bygge de nye motorer til skibene?

#### Svar:

Den planlagte ombygning inklusive installation af supplerende motor kraft forudsættes udbudt til interesserede værfter efter sædvanlig praksis. Økonomiske, tekniske og tidsmæssige aspekter vil herefter på normal vis indgå i vur-

deringen af, hvilket værft og hvilken motorleverandør der skal forestå ombygningerne.

Da ombygningsopgaver på grund af mindre krav om tørdokkapacitet lettere end nybygninger kan indpasses i værfternes byggeprogrammer, forventes det, at flere danske værfter vil tilbyde at ombygge færgerne. Den samlede ombygningsordre er skønnet til ca. 260 mio. kr. for de to færger.

#### Spørgsmål 8:

Salgsdokumentet/kontrakten med tilhørende underbilag mellem staten og køberen af »Peder Paars« og »Niels Klim« bedes tilstillet udvalget. Der henvises i øvrigt til spørgsmål 21 på forslag til folketingsbeslutning om opretholdelse af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« på Kalundborg—Århus-overfarten, der har følgende ordlyd: »Ministeren bedes tilstille udvalget salgsaftaler og salgsbetingelser med hensyn til salget af »Peder Paars« og »Niels Klim« til Stena Line.

#### Svar:

Ved brev af 14. maj 1990 fremsendte jeg i ét eksemplar til gennemsyn for udvalgets medlemmer de mellem DSB og Stena Line indgåede salgsaftaler af 6. april 1990.

#### Spørgsmål 9:

Hvad er baggrunden for, at passagerer, der skal til Århus fra Københavnsområdet, altid bliver sendt dertil over Korsør—Nyborg-overfarten, når nu man har de flotteste og mest moderne færger, DSB endnu ejer, på Århus—Kalundborg-ruten?

#### Svar:

Det er ikke udtryk for nogen bestemt politik fra DSB's side, at publikum ved henvendelse om billetkøb til en rejse f.eks. mellem København og Århus i mange tilfælde ikke spørges om ønsket rejserute.

I landsdelstrafikken over Storebælt er der dagligt tale om 19 togforbindelser mellem København og Århus. Hertil kommer i weekendtrafikken, f.eks. på fredage, yderligere 11 forbindelser, eller i alt 30. Over Kalundborg—Århus er der kun tale om 4 daglige forbindelser såvel på hverdage som i weekender.

Ved billetkøb går DSB's salgspersonale således som regel ud fra, med rette, at det er en bil-