

let til de hyppige forbindelser over Storebælt, som ønskes. Da en enkeltbillet på en normal rejsedag på 2. klasse over Århus-Kalundborg er 33 kr. billigere end over Storebælt, vil salgspersonalet ved ønske om billigere rejsemulighed naturligvis udstede billet over Århus-Kalundborg.

*Spørgsmål 10:*

Hvad er efter ministerens vurdering årsagen til, at Korsør-Nyborg-overfarten har mistet ca. 1 million passagerer i de sidste 5 år?

*Svar:*

På jernbaneoverfarten mellem Korsør og Nyborg blev der i 1985 overført 4.312.000 togpassagerer. I 1989 var antallet af overførte passagerer 4.345.000. Der er således ikke tale om, at Korsør-Nyborg-overfarten i de sidste 5 år har mistet passagerer, tværtimod.

På biloverfarten mellem Halsskov og Knudshoved har imidlertid konkurrenten fra Vognmandsruten siden 1987 medført en betydelig nedgang i DSB's overførsel af personbiler og dermed også i passagertallet på overfarten, som er faldet med ca. 1,4 millioner.

*Spørgsmål 11:*

Forventer DSB at kunne flytte Kalundborg-Århus-færgernes 1.120.000 passagerer (1989) til Korsør-Nyborg-overfarten?

*Svar:*

Af Kalundborg-Århus-overfartens samlede passagertal på 1.112.000 i 1989 udgjorde landgangspassagererne, dvs. for størstepartens vedkommende togrejsende, ca. 600.000. De øvrige godt 500.000 pasagerer udgøres af rejsende i bil.

I takt med nedsættelsen af rejsetiden i IC3-trafikken over Storebælt fra sommeren 1991 forventes en betydelig andel af de 600.000 togrejsende over Århus-Kalundborg automatisk at foretrække de hurtigere forbindelser over Storebælt. Når den faste jernbaneforbindelse over Storebælt ibrugtages i 1993, påregnes hele landsdelstrafikken med tog at foregå over Storebælt. Dog vil der fortsat, i hvert fald frem til ibrugtagningen af den faste vejforbindelse over Storebælt i 1996, være et betydeligt antal bilrejsende på Århus-Kalundborg-overfarten.

Der er således ikke tale om, at samtlige passagerer på Århus-Kalundborg-overfarten skal flyttes til Korsør-Nyborg-overfarten, men at en over årene frem til 1993 voksende andel af de 600.000 togrejsende af sig selv vil benytte den hurtigere rejsemulighed over Storebælt.

*Spørgsmål 12:*

Hvor mange forhyrede er der ansat på de 2 nuværende færger på ruten Kalundborg-Århus, og hvor mange forventes der at være på de påtænkte færger på ruten?

*Svar:*

Der er i forbindelse med overfarten i dag beskæftiget 660 medarbejdere, hvoraf 186 er tjenestemænd, for hovedpartens vedkommende forhyrede på færgerne. 500 af medarbejderne er stationerede i Århus, de resterende 160 er stationerede i Kalundborg. Hovedparten af tjenestemændene er stationerede i Århus.

Af de i alt 660 beskæftigede udgør cateringpersonalet ca. 340, hvoraf 130 er fuldtidsbeskæftigede, mens 210 er deltidbeskæftigede.

Med indsættelse af mindre færger på overfarten vil behovet for medarbejdere blive reduceret med mellem 60 og 80, hovedsagelig på cateringsiden. Reduktionen svarer til 10 pct. af det nuværende totale antal beskæftigede på overfarten. Den nødvendige personalereduktion kan ske planlagt og ved naturlig afgang som følge af, at færgeskiftet først skal finde sted til næste sommer.

*Spørgsmål 13:*

Hvad er driftsomkostningerne vedrørende de nuværende færger, og hvad forventes driftsomkostningerne at blive på de påtænkte?

*Svar:*

De nuværende driftsomkostninger vedrørende Århus-Kalundborg-overfarten udgør til sammen ca. 121 mio. kr. årligt. Heraf koster selve færgedriften ca. 76 mio. kr. Havneafgifterne udgør ca. 15 mio. kr., driften af terminalerne ca. 20 mio. kr. og overfartens andel af DSB's fællesomkostninger vedrørende færgedriften ca. 10 mio. kr.

Ved indsættelse af chartret erstatningstonnage påregnes årlige driftsudgifter på ca. 160 mio. kr. inklusive 55 mio. kr. i såkaldt bareboatcharterhyre (uden besætning, olie m.v.) for de 2 ro-