

## [Trafikministeren]

Ved aktstykke nr. 476 tiltrådte Finansudvalget den 9. august 1983, at DSB afsluttede kontrakt om levering af to nye færger til indsættelse på Århus-Kalundborg-overfarten i løbet af efteråret 1985/foråret 1986 til en samlet udgift på 993 mio. kr., heri medregnet 110 mio. kr. til investering i havneanlæg i Kalundborg og Århus.

Færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« blev herefter leveret fra Nakskov Skibsværft og indsat på overfarten i november 1985, henholdsvis april 1986.

Det har siden vist sig, at de nye færgers store kapacitet, især hvad angår overførsel af passagerer, er endog meget dårligt udnyttet.

Gennemsnitlig overførte hver færge i 1989 knap 300 passagerer svarende til ca. 15 pct. udnyttelse af færgerens passagerkapacitet på 2.000.

På 10 af de årlige ca. 3.800 afgang er belægningen over 90 pct., dvs. mellem 1.800 og 2.000 passagerer. 110 ture er 2/3 belagt svarende til ca. 1.300 passagerer, og 820 ture er 1/3 belagt med ca. 700 passagerer. På de resterende ca. 2.860 ture er den gennemsnitlige belægning ca. 7 pct. svarende til 130 passagerer.

På person- og lastbilsiden er der tale om mere tilfredsstillende belægningsprocenter på gennemsnitlig 45, henholdsvis 55.

De kommende år vil indebære betydelige strukturændringer i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, i første omgang for passagertrafikken med tog, hvor DSB om godt 3 år ibrugtager den faste jernbaneforbindelse over Storebælt. Allerede i sommeren 1991 begynder DSB for alvor at udnytte de muligheder, de nye IC3-tog giver for at nedsætte rejsetiden mellem landsdelene, som da afkortes med 40 minutter. Et år senere afkortes rejsetiden med yderligere 10 minutter. Med den faste jernbaneforbindelse vil rejsetiden mellem Århus og København i alt være afkortet med 2½ time svarende til en halvering i forhold til rejsetiden i dag.

Når den faste bilforbindelse over Storebælt ibrugtages i 1996, vil også resten af grundlaget for færgetrafikken mellem landsdelene blive ændret radikalt.

I den politiske aftale af 12. juni 1986 mellem regeringen og Socialdemokratiet om den etapevise etablering af en fast forbindelse over Storebælt er det af trafikale og regionale grunde fastsat, at der skal opretholdes mindst én færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kat-

tegat. Såfremt dette ikke kan ske på (privat) driftsøkonomisk grundlag, forpligtes selskabet A/S Storebæltsforbindelsen til at sørge for besejlingen.

Det er blandt andet på baggrund af denne aftale af den daværende trafikminister den 20. november 1986 nedsatte Kattegatudvalg fik som kommissorium blandt andet at overveje mulighederne for at tilrettelægge trafikbetjeningen (på Kattegat) efter ibrugtagningen af den faste forbindelses bane- og vejdel. Endvidere kunne udvalget komme med forslag til, hvordan den foretrukne besejlingsstruktur i givet fald kan etableres gennem en planlagt tilpasningsproces, herunder om processen bør påbegyndes væsentlig før den faste forbindelse står færdig.

Det fremgår af Kattegatudvalgets rapport fra november 1987, at: »Overfarten Kalundborg-Århus vil senest i 1996 skulle ændre skibstype, idet trafikgrundlaget reduceres til 30-40 pct. af dagens trafik. Allerede i 1993, hvor den faste jernbaneforbindelse ventes åbnet, vil rutens to færger have alt for rigelige passagerfaciliteter, idet hovedparten af de tidligere togpassagerer, der udgør omkring halvdelen af overfartens passageral, vil benytte den faste forbindelse.«

Om Århus-Kalundborg-overfartens fortsatte eksistens efter 1996 konkluderer Kattegatudvalget: »Det er tvivlsomt, om der ved siden af Mols-linien vil være grundlag for rentabel færgefart på Grenå-Hundested og Kalundborg-Århus. Med de nuværende færgetyper og sejladsomfang vil færgefarten i hvert fald ikke være rentabel.«

Allerede i november 1987, to år efter indsættelse af »Niels Klim«, forudså Kattegatudvalget således DSB-færgerens overkapacitet, hvad passagerfaciliteter angår, når den faste jernbaneforbindelse ibrugtages.

I takt med DSB's nedsættelse af rejsetiden i IC3-trafikken over Storebælt vil således den gennemsnitlige passagerbelægning på Århus-Kalundborg-overfarten frem til 1993 reduceres fra de nuværende 15 pct. til 7-8 pct. svarende til, at der gennemsnitlig vil opholde sig 150 passagerer i færgerne.

Da samtidig de to færger repræsenterer en nu konstateret betydelig kapital, da der vil blive sikret en kapacitets- og servicemæssig fortsat god betjening på Århus-Kalundborg-overfarten, og da togpassagerer vil blive sikret tilstræk-