

[Ole Donner]

»Selskabets Gråhundbus, der transporterer rederiets passagerer fra Kalundborg til Høje Tåstrup, skal have koncessionen fornyet 1. maj, og det kan blive til et nej. På anbefaling fra netop DSB. DSB truer med at skære de øjeblikkelige togafgange Kalundborg-København ned på grund af konkurrencen fra den private busrute i tilknytning til Citti Ships.« (Århus Stiftstidende, den 27. november 1991).

Svar (19/12 91):

**Trafikministeren (Ikast):**

Ifølge § 4 i lov om buskørsel skal der ved afgørelsen af, om der kan gives tilladelse til rutekørsel, tages hensyn til, om behovet for kørslen er dækket eller vil kunne dækkes af bestående kollektive trafikforbindelser.

Formålet med denne bestemmelse er at sikre en effektiv udnyttelse af de ressourcer, samfundet bruger til kollektiv trafik. Det er en offentlig forpligtelse at sikre kollektiv trafikbetjening også i områder og på tidspunkter, hvor dette ikke er driftsøkonomisk rentabelt. Buslovens § 4 skal derfor sikre, at det driftsøkonomiske grundlag for den nødvendige kollektive trafikbetjening ikke udhules ved, at de overskudsgivende ruter overtages af andre end dem, der skal bære underskuddet ved den øvrige del af trafikken.

Den i begrundelsen for spørgsmålet omtalte Gråhundbusrute mellem Kalundborg og Høje Tåstrup til betjening af Citti Ships' færgefart mellem Århus og Kalundborg er et eksempel på denne problemstilling. DSB betjener Kalundborg med et relativt stort antal togforbindelser. Hvis Gråhundbusruten overtager en del af passagergrundlaget for disse forbindelser, får togtrafikken en dårligere driftsøkonomi. Dette nødvendiggør naturligvis, at DSB må vurdere, om det er nødvendigt at skære ned på den pågældende togtrafik. Oprettelsen af Gråhundbusruten, som måske nok kan give de fjerntrejsende med Citti Ships en god betjening, kan altså indebære, at togbetjeningen af den lokale befolkning på Kalundborgegnen bliver forringet.

Det er dette synspunkt, DSB har gjort rede for i sin udtalelse om ansøgningen til den pågældende busrute. DSB lægger naturligvis buslovens kriterier til grund for sine udtalelser om tilladelse til rutekørsel, og det er da også disse kriterier, DSB har lagt til grund for sin udtalelse i denne sag.

Hvis HT og Vestsjællands Trafikskab, som efter busloven skal træffe afgørelse i denne sag, følger DSB's indstilling om et afslag, kan dette få en utilsigtet indflydelse på driften af Citti Ships' færgerute mellem Århus og Kalundborg. DSB har derfor givet Citti Ships et tilbud om samarbejde for så vidt angår køreplaner og billetter m.v.

**Spm. nr. S 286**

Til trafikministeren (11/12 91) af:

**Ole Donner (FP):**

»Hvilke initiativer vil ministeren tage for at forhindre, at DSB bruger sin anbefalingspligt med hensyn til busruter til af konkurrencehensyn at lægge privatejede konkurrenter hindringer i vejen for en rentabel drift?«

**Begrundelse**

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 285.

Svar (19/12 91):

**Trafikministeren (Ikast):**

Som det fremgår af mit svar på spørgsmål nr. S 285, er DSB's indstillinger i sager om tilladelse til rutekørsel, herunder den i spørgsmålets begrundelse omtalte busrute mellem Kalundborg og Høje Tåstrup, i overensstemmelse med buslovens § 4. Jeg finder derfor ikke anledning til at foretage mig noget for at hindre, at DSB udtaler sig på denne måde.

**Spm. nr. S 287**

Til trafikministeren (11/12 91) af:

**Ole Donner (FP):**

»Vil ministeren indhente Konkurrencerådets udtalelse i forbindelse med DSB's brug af sin anbefalingspligt med hensyn til busruter?«

**Begrundelse**

Der henvises til begrundelsen for spm. nr. S 285.

Svar (19/12 91):

**Trafikministeren (Ikast):**

Da jeg som nævnt i mine svar på spørgsmålene nr. S 285 og nr. S 286 finder, at DSB's