

len i 1986 fastsat, at der skal opretholdes mindst én færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland over Kattegat. Det siges videre heri, at hvis det ikke viser sig muligt for enten DSB eller de private rederier eller et nyt fælles Kattegatrederi at opretholde en rute på driftsøkonomisk grundlag, er A/S Storebæltsforbindelsen forpligtet til at sørge for besejlingen.

I øvrigt er færgenæringen fri her i landet. Der skal ikke særlig tilladelse til at etablere en færgerute.

I denne forbindelse skal jeg gøre opmærksom på, at offentlige trafikhavne – herunder den privatejede Hundested Havn – har modtagepligt for skibe i det omfang, pladsforholdene tillader det.

Spm. nr. S 326

Til trafikministeren (28/11 94) af:

Kim Behnke (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvorledes gældende lov, herunder EU-regler, forholder sig til færgesejlads mellem havnene Grenå og Hundested?«

Begrundelse

På en række andre danske færgeruter har både EU og Konkurrencerådet været indblandet for at sikre fri konkurrence på ruterne. I det konkrete tilfælde med Grenå-Hundested-ruten besejles den ikke i øjeblikket, hvorfor spørgeren gerne vil vide, hvilke regler der findes for alternativ besejling af ruten af f.eks. private rederier.

Svar (5/12 94)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som nævnt i min besvarelse af spørgsmål nr. S 325 er færgenæringen her i landet fri. Der skal ikke særlig tilladelse til at etablere en færgerute mellem Grenå og Hundested Havn, der som offentlige trafikhavne har modtagepligt for skibe i det omfang, pladsforholdene tillader det.

Spm. nr. S 327

Til trafikministeren (28/11 94) af:

Kim Behnke (FP):

»Finder ministeren det rimeligt, at kommunerne

Grenå og Hundested direkte og/eller indirekte er økonomisk aktive i en færgeforbindelse mellem de to byer og samtidig modarbejder et privat initiativ på ruten?«

Begrundelse

Til bevarelse af færgeforbindelse på ruten Grenå-Hundested er kommunerne Grenå og Hundested halv- og heldirekte bl.a. gennem byernes havne involveret i et projekt, hvorefter der skal sejles med nye hurtigfærger på ruten.

De nye hurtigfærger vil imidlertid ikke være til gods og lastbiler. Nu søger en kreds af private initiativtagere at skabe en godsfærge på ruten. Imidlertid er der behov for at supplere med private biler for at få økonomi i ruten. De to kommuner kan nu direkte og indirekte gennem deres havne forhindre det private selskab i at blive realiseret.

Det er denne situation, spørgeren beder ministeren give en grundig rimelighedsvurdering af.

Svar (5/12 94)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg kan oplyse, at Indenrigsministeriet i februar 1994 har godkendt Grenå og Hundested Kommuners engagement i færgeruten Grenå-Hundested.

I øvrigt kan jeg henvisse til besvarelserne af spørgsmål nr. S 325 og nr. S 326.

Spm. nr. S 328

Til trafikministeren (28/11 94) af:

Kim Behnke (FP):

»Finder ministeren ikke, at der er miljø- og trafikpolitiske argumenter for at have en færgerute fra Grenå til Hundested, som kan medtage gods og lastbiler?«

Begrundelse

Uanset hvornår Storebæltsforbindelsen bliver åbnet, så er der god miljø- og trafikpolitik i at lade gods og lastbiler fra Nordjylland og Djursland, som skal til Nordsjælland, foretage transporten med færge til Hundested i stedet for at skulle belaste motorvejssnettet hele vejen gennem Jylland, over Fyn og tværs over Sjælland.