

Begrundelse

Det er fortrinsvis erhvervslivet på begge sider af Grenaa-Hundested-ruten, som har oplevet et tab af færgeforbindelsen. Nu har et privat foretagende meldt sig med mulighed for at genåbne færgeruten. Denne mulighed for at få en hurtig etablering af trafikforbindelsen bliver imidlertid hindret af Hundested Havn.

Svar (19/1 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Idet jeg i øvrigt skal henvise til min besvarelse af spørgsmål nr. S 606 vedrørende Hundested Havns modtagepligt, er det som nævnt i besvarelsen af spørgsmål nr. S 328 min opfattelse, at konkurrencen på Kattegat må ske på almindelige markedsøkonomiske vilkår. Jeg nævnte også som min opfattelse, at det vil være meget uensigtsmæssigt bl.a. i forhold til rederiernes dispositioner, hvis staten forsøgte at styre, hvilke af Kattegatruterne der skal besejles f.eks. med færger med gods og lastbiler.

Spm. nr. S 608

Til trafikministeren (11/1 95) af:

Kim Behnke (FP):

»Hvad er ministerens kommentar til, at det nu har vist sig, at der vil være en langt større miljøbelastning pr. transportret enhed fra den nye hurtigfærge mellem Hundested og Grenaa end fra en traditionel bilfærge?«

Begrundelse

Den hurtigfærge, som er planlagt indsat på ruten mellem Grenaa og Hundested, har vist sig at give en større miljøbelastning pr. transportret enhed end de traditionelle bilfærger, som den private rute vil indsætte på overfarten.

Svar (19/1 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Målsætningerne i regeringens trafikplan »Trafik 2005« er, at transportområdet skal baseres på

princippet om bæredygtig vækst. Målet er, at man søger at fremme de miljøvenlige transportformer på de områder, hvor det er muligt og relevant.

Med trafikplanen lægges imidlertid ikke op til at forbyde bestemte transportformer på grund af f.eks. deres miljøbelastning. Derimod bør økonomiske styringsmidler (afgifter) anvendes i det omfang, miljøbelastningen i hele transportsektoren overstiger de miljømæssige målsætninger.

Som det fremgår af regeringens energipolitiske redegørelse 1994, er man indstillet på at overveje afgiftsstrukturen for den kollektive trafik, herunder færgefart, for på den måde at opmuntre til energibesparelser.

Hvad angår forskellen mellem hurtigfærger og traditionelle færger, skal den øgede miljøbelastning fra hurtigfærger vejes op mod de fordele, som færgerne giver med hensyn til kortere overfartstid og flere afgang.

Formålet med Storebæltsforbindelsen er i øvrigt netop at sørge for, at en stor del af den fremtidige transport mellem Øst- og Vestdanmark sker over den faste forbindelse. Dette vil således også i mange tilfælde være den energi- og miljømæssigt set fornuftigste transportvej mellem Øst- og Vestdanmark.

Spm. nr. S 609

Til trafikministeren (11/1 95) af:

Kim Behnke (FP):

»Finder ministeren ikke, at det vil være uden problemer at finde plads til en såkaldt Superflexfærge på havnen i Grenaa såvel som på havnen i Hundested?«

Begrundelse

Superflexfærgerne kræver meget lidt plads. DSB benytter dem på Storebælt, Mercandia benytter dem på Juelsminde-Kalundborg-ruten, og et privat foretagende har tilbudt at benytte dem på Grenaa-Hundested-ruten. Imidlertid har man specielt fra Hundested Havn hævdet, at der ikke er plads til en sådan færge. Med en færgefrekvens på 5-6 afgang i døgnet oven i den eventuelle anden hurtigrutes 5-6 afgang i døgnet bliver der næppe tale om kødannelse, såfremt sejlplanerne bliver koordineret.