

24. oktober 1996

Aftale vedrørende DSB mellem Regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti

Som supplement til DSB-rammeaftalen af november 1994 er indgået aftale om følgende:

Indledning

I november 1994 indgik Regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti den nugældende aftale om DSB's rammer for perioden 1995-1998. I aftalen tilkendes en målsætning om "at udvikle DSB til en moderne og effektiv transportvirksomhed således, at udbuddet og kvaliteten af DSB's serviceydelser til stadighed modsvarer borgernes og erhvervslivets voksende krav".

I rammeaftalen forudsættes en udskillelse af DSB-rederi og DSB-busser i selvstændige aktieselskaber. Af langsigtede problemstillinger omtales bl.a. DSB's betaling til A/S Storebælt, etablering af kontraktstyring af operatørdelen af DSB fra slutningen af rammeaftaleperioden, samt igangsættelse af en række større anlægsprojekter. I relation til anlægsprojekterne anføres følgende i aftaleteksten:

"Der iværksættes snarest et analysearbejde vedrørende opgradering herunder elektrificering, af DSB's hovedstrækninger i Jylland. Når resultaterne heraf foreligger, optages der forhandlinger med henblik på at påbegynde en opgradering af hovedstrækninger og en videreførelse af elektrificeringen i henhold til lov nr. 206 af 23. maj 1979.

I aftaleperioden gennemføres også undersøgelser af udbygningsbehov og -muligheder for strækningen København-Ringsted. Når resultatet af disse undersøgelser foreligger, optages der forhandlinger herom".

Med henblik på ajourføring af den gældende DSB rammeaftale og for at sikre en fortsat udvikling af den danske jernbanesektor er parterne enige om at supplere DSB rammeaftalen vedrørende nedenstående punkter:

1. DSB's fremtidige struktur
2. Drifts- og anlægstilskud herunder investeringer i S-tog, rullende materiel og ny baneinfrastruktur
3. Betaling for Storebæltsforbindelsen
4. Rammeaftale for Privatbanerne

DSB's fremtidige struktur

Baggrund

[Jernbanerne må effektiviseres, hvis banetransport i fremtiden skal være en levedygtig transportform. Effektive jernbaner har en vigtig rolle at spille som en del af en miljømæssig bæredygtig dansk transportstruktur.](#)

I en række af de lande, Danmark normalt sammenligner sig med, herunder Sverige, Finland, Storbritannien og Tyskland, er allerede gennemført betydelige ændringer i de nationale jernbaneselskabers struktur. Det overordnede sigte hermed har været at effektivisere jernbanesektorens operatør- og infrastrukturside.

Et middel til at effektivisere operatørsiden og opnå en større kundefokusering har været at skabe konkurrence på skinnerne ved at give flere operatører adgang til jernbanenet. Et andet middel har været at opdele operatørsiden i flere selvstændige enheder for at skabe klarhed om forretningsstrategier og gennemsigtighed i økonomien.

Et middel til at effektivisere infrastruktursiden har været at udbyde opgaverne.

Parterne er enige om at ændre strukturen i DSB i en mere markedsorienteret retning i overensstemmelse med de beskrevne initiativer i andre lande og i overensstemmelse med overvejelserne i EU-Kommissionens Hvidbog "A Strategy for Revitalising the Community's Railways" af 30. juli 1996.

Strukturændringerne indebærer øget konkurrence på såvel operatør- som infrastruktursiden og effektivisering af DSB. Samtidig muliggøres påbegyndelsen af betydelige investeringer i den kollektive trafik mellem landsdelene, så jernbanetrafikken yderligere styrkes i konkurrence med bl.a. luftfart.

Regeringen fremlægger snarest en investeringsplan, der nærmere vil præcisere de fremtidige investeringer på jernbaneområdet.

I tilknytning til gennemførelsen af strukturændringerne implementeres Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 95/19/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter.

Organisatorisk udskillelse af baneinfrastrukturområdet fra DSB

[Fra DSB udskilles baneinfrastrukturområdet i en Banestyrelse. DSB's opgave bliver at være operatør.](#)

Banestyrelsen bliver [ej](#) af [jernbaneinfrastrukturen og forvalter af denne, jf. EU's bestemmelser herom. Banestyrelsen](#) oprettes som en statsvirksomhed fra 1. januar 1997.

Med henblik på at effektivisere Banestyrelsens arbejde udbydes en væsentlig del af [opgaverne i forbindelse med anlæg og vedligeholdelse af baneinfrastrukturen](#) i licitation. Nyanlæg udbydes fra styrelsens dannelse. De løbende drifts- og vedligeholdelsesarbejder overgår gradvis til udbud. [Banestyrelsen har adgang til selv at byde.](#)

DSB fortsætter i første omgang - ligeledes pr. 1. januar 1997 - som statsvirksomhed. Senest i 1998 etableres DSB som en selvstændig offentlig virk-

somhed, jf. Post Danmark modellen, med mulighed for en udsvingsordning, d.v.s. kortvarig låneoptagelse til imødegåelse af likviditetsudsving.

Operatøraktiviteterne i DSB

Under DSB etableres hurtigst muligt DSB Intercity og DSB S-tog som to aktieselskaber med egne bestyrelser.

De to aktieselskaber finansierer deres aktiviteter på kapitalmarkedet på samme vilkår som for andre aktieselskaber, dvs. uden statsgaranti.

Trafikministeriet indgår kontrakt med DSB S-tog A/S om levering af trafikale ydelser mod betaling herfor. Betalingen medgår sammen med selskabets passagerindtægter og øvrige indtægter til dækning af selskabets omkostninger, herunder afskrivninger og renteudgifter.

Driftstilskuddet til DSB, der fortsat skal drive den øvrige del af operatørvirksomheden, herunder regional- og godstrafikken m.v., skal senest fra 1. januar 1999 fastsættes med udgangspunkt i kontrakter, hvori aftales omfang, kvalitets- og serviceniveau for de trafikale ydelser samt - eventuelt efter udbud - betalingen herfor.

Strategiplan for gods på skinner

Målsætningen i rammeaftalen for 1995-98 er på grundlag af regnskaber for 1997 og 1998 at vurdere, om de økonomiske forudsætninger er tilstede for at omdanne DSB Gods til aktieselskab. Selv om en omdannelse til aktieselskab er blevet sværere at nå, er det hensigten at foretage de nødvendige strukturtilpasninger for at gøre DSB Gods økonomisk selvbærende, så virksomheden både kan klare konkurrencen fra andre transportformer og den kommende konkurrence med andre jernbaneoperatører. Der vil i den forbindelse blive foretaget strukturtilpasninger inden for godsområderne, herunder stykgods. Med DSB's bestyrelses seneste beslutning herom må påregnes, at en del af

stykgodstransporterne, herunder den del, der foregår på lastvogn, vil blive nedlagt/solgt med fri konkurrence til følge.

Der udarbejdes en strategi for DSB gods, der især sigter på togtransport af gods i store mængder over længere afstande på lige og ikke diskriminerende vilkår, jf. i øvrigt bilag 1.

Udgangspunktet er DSB's nuværende strategiplan vedrørende gods, hvorefter underskudsgivende kunder sorteres fra, og al lastbilkørsel udbydes inden 1. februar 1997. Det forventes, at private vognmænd dermed vil få en større andel af distributionen til og fra godsterminalerne. I den sammenhæng undersøges mulighederne for et tættere organisatorisk samarbejde, gerne økonomisk forpligtende, med andre operatører, f.eks. vognmændene.

Af regionalpolitiske og miljømæssige grunde ydes tilskud til den skinnearbejds godstransport. Den konkrete udformning af tilskuddet undersøges og fastlægges efter drøftelse mellem forligspartierne. Det kan f.eks. ydes pr. ton-kilometer gods kørt på skinner eller til multi- og kombiterminaler. I takt med EU-liberaliseringen inden for jernbanedrift ydes tilskuddet på lige og ikke-diskriminerende vilkår til alle baneoperatører.

Det anførte harmonerer med rammeaftalens forudsætninger om, at DSB Gods i fremtiden skal udforme sit regnskab efter årsregnskabsloven bestemmelser og styres efter en kontrakt. Herved sikres, at alle operatører på danske skinner, herunder også DSB Gods, kommer til at konkurrere på rene markedsvilkår.

Drifts- og anlægstilskud, herunder investeringer i S-tog, rullende materiel og ny baneinfrastruktur

Det udgiftsniveau, som er aftalt i DSB's nuværende rammeaftale til og med 1998, skal overholdes.

Det indebærer, at DSB skal foretage de nødvendige tiltag for at rette virksomhedens økonomi op. Med bestyrelsens beslutning af 12. september 1996 er det første væsentlige skridt hertil taget.

Der iværksættes en række initiativer til omstilling og efteruddannelse m.v. for at nedbringe personaletallet. Afsked af tjenestemænd med rådighedsløn søges begrænset. Der afsættes en pulje på indtil 300 mio. kr. til finansiering af disse initiativer samt til omstillingsomkostninger ved de før omtalte strukturændringer.

Mulighederne for at oprette et statsligt ejendomsselskab, der sammen med en række andre statslige ejendomme også skal søge at afhænde relevante DSB ejendomme, undersøges. DSB kan vælge enten selv at sælge ejendommene inden udgangen af 1998 eller at overdrage dem til det statslige ejendomsselskab. Provenuet ved salg tilfalder DSB i det første tilfælde, og DSB modtager i det andet tilfælde umiddelbart 50 pct. af belåningsværdien af de overdragne ejendomme som betaling. Finansiering af den ovennævnte pulje sker af provenuet af ejendomsafhændelserne.

I forbindelse med den forestående gennemførelse af den politiske aftale af 14. maj 1996 om DSB Rederi A/S nulstilles DSB's arealsalgsmanko med virkning fra den 1. januar 1996.

Ejendomsretten til DSB's havne overgår til DSB Rederi A/S. DSB kompenseres for nettoindtægtstab fra havnene i 1997 og 1998 af provenuet ved salg af aktier i DSB Rederi A/S.

Køb af ny S-tog

Der indkøbes 112 S-tog til erstatning for de nu ca. 25 år gamle S-tog, således at leveringen fremrykkes til perioden 1999-2005. I tilknytning til køb af nye S-tog foretages de nødvendige følgeinvesteringer på op til 900 mio. kr. i S-tognettets infrastruktur fordelt over perioden 1999-2005, således at de nye S-tog kan udnyttes bedst muligt.

Leveringen af de nye S-tog forventes at indebære et betydeligt kvalitetsløft af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. De nye S-tog vil give flere siddepladser og serviceforbedringer til kørestolsbrugere og passagerer, der medbringer cykler, barnevogne og bagage. Hertil kommer større passagertryghed og en reduktion i rejsetiderne med ca. 10-15 pct i forhold til i dag.

I rammeaftalen for 1995-98 var forudsat, at udskiftningen gennemførtes i en takt, der muliggjorde en totalfornyelse år 2008 svarende til 120 togsæt, begyndende med de første 8 togsæt i 1996 (2 sæt) og 1997 (6 sæt).

Der gennemføres nu en sammenpresning af leveringsperioden for de resterende 112 S-tog for bl.a. derved at opnå en prisreduktion på omkring 10% eller godt 800 mio. kr. Det betyder, at leveringen afsluttes allerede i år 2005 i stedet for i 2008.

Herved fremrykkes tidspunktet, hvor alle 120 S-tog er i drift, med 3 år, jf. tabeloversigten i bilag 2.

På baggrund af oplysninger fra DSB, Adtranz og leverandøren er det Trafikministeriets forventning at ca. 25-30 pct. af produktionsværdien vil blive udført af virksomheder i Danmark.

Aftalen om køb af de 112 S-tog forelægges Folketingets Finansudvalg snarest muligt, således at kontrakt kan indgås i år. Når DSB S-tog A/S er oprettet, overtager selskabet det fulde finansieringsmæssige ansvar, herunder vedrørende valg af endelig finansieringsform.

Omdisponering af anlægsmidler

Der skabes derved mulighed for inden for rammeaftalen at finansiere andre investeringer m.v. for i alt ca. 750 mio. kr. i 1997 og 1998.

Det frigjorte beløb anvendes til påbegyndelsen af følgende investeringer:

- Baneudretning og elektrificering i Østjylland (Fredericia-Århus). Der fremsættes snarest muligt forslag til en anlægslov.
- Afhjælpning af kommende kapacitetsproblemer på strækningen København-Ringsted. Der fremsættes snarest muligt forslag til en projekteringslov.

- Udbygning af Frederikssundsbanen. Der fremsættes snarest muligt forslag til en anlægslov.
- Indkøb af rullende materiel til sidebaner og gods.

Trafikministeren vil snarest i forbindelse med fremlæggelsen af regeringens investeringsplan fremkomme med forslag til konkret udmøntning af de om-disponerede anlægsmidler.

Betaling for Storebæltsforbindelsen

Anlægget af en fast forbindelse over Storebælt er forsinket og bliver dyrere end forudsat ved anlægslovens vedtagelse i 1986. Forsinkelserne og fordyrelserne har især ramt jernbanedelen (oversvømmelse af tunnel, brand m.v.), og det oprindelig forudsatte forspring for jernbanedelen på 3 år i forhold til vej-delen bliver nu kun på ca. 1 år. Endvidere har det vist sig nødvendigt at nedjustere prognoserne for det antal passagerer, der vil benytte jernbaneforbindelsen, hvilket reducerer DSB's nettofordele ved den faste forbindelse. Omvendt viser prognoserne, at vejtrafikken bliver større end tidligere forventet. Det betyder, at økonomien i vejdelen ventes forbedret. Beregningerne er behæftet med en væsentlig usikkerhed på grund af usikkerheden om størrelsen af de pågældende anlægs- og driftsudgifter, realrenten og trafikudviklingen.

I lyset af de ændrede forudsætninger og for at fastholde balancen mellem individuel og kollektiv trafik er parterne enige om, at ændre den politiske aftale om Storebælt af 12. juni 1986 og lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt i overensstemmelse med nedenstående retningslinier.

- Den juridiske og økonomiske adskillelse mellem forbindelsens vejdel og jernbanedel ophæves. A/S Storebæltsforbindelsen bliver således ejer af det samlede anlæg. Den nye Banestyrelse forestår drift og vedligeholdelse af de jernbanetekniske anlæg. Det lyslederkabel, som indgår i jernbaneforbindelsen, tilhører dog DSB. Virksomheder, der ønsker at bruge store-

bæltsanlægget som vært for andre transmissionsledninger, eksempelvis elkabler og lyslederkabler, forhandler med A/S Storebæltsforbindelsen herom.

- Takstniveauet for benyttelse af vejdelen nedsættes med 20 pct. i forhold til det i anlægsloven forudsatte (jf. bilag 3). Taksterne reguleres med den almindelige prisudvikling, og niveauet tages op til revision mellem forligspartierne senest 1½ år efter ibrugtagningen. Inden for rammerne af det fastsatte takstniveau kommer selskabet med indstilling til trafikministeren om rabatstrukturen. Rabatstrukturen drøftes mellem forligspartierne. Der kan i den forbindelse bl.a. ydes rabatter til pendlere og storkunder. For lastbiler og busser kan rabatter højst udgøre 10 pct. af takstniveauet. Rabatstrukturen skal være gennemskuelig og offentlig tilgængelig.
- Den nye Banestyrelse, der er infrastrukturforvalter af jernbanedelen, opkræver afgift af jernbaneoperatørerne for benyttelse af forbindelsen og afregner med A/S Storebæltsforbindelsen. For indkøringsårene 1997 og 1998 betaler Banestyrelsen 84 og 129 mio. kr. Herefter er Banestyrelsens årlige betalinger til A/S Storebæltsforbindelsen på det foreliggende prognosegrundlag, jf. bilag 3, opgjort til ca. 525 mio. kr. for årene 1999 og år 2000. Beløbene er angivet i 1997-prisniveau og reguleres med den almindelige prisudvikling. Beløbet tages op til revision senest ved udgangen af år 2000. Betalingen kan opdeles i en fast og en variabel del (afgift) for benyttelsen af forbindelsen til henholdsvis passager- og godstransport. Den variable del af betalingen skal sikre, at A/S Storebæltsforbindelsen opnår en større betaling for benyttelsen af forbindelsen, såfremt togtrafikken vokser mere end forudsat (8 mio. togrejser). Omvendt, opnår A/S Storebæltsforbindelsen en lavere betaling ved en mindre benyttelse af forbindelsen.

Ny rammeaftale for privatbanerne

Den eksisterende rammeaftale for privatbanerne udløber med udgangen af 1996. Parterne er enige om i begyndelsen af 1997 at ville indgå en ny 5-årig rammeaftale (fra 1997 til 2001) baseret på strukturtilpasninger og kontraktstyring af privatbanerne.

Ved kontraktstyring af privatbanerne forstås, at Trafikministeriet indgår kontrakt med hver enkelt bane om levering af trafikydelse, der kan specificeres i en aftalt kvalitet og i en aftalt service.

Bilag 1

Målene for DSB Gods - den besluttede strategiplan og nye initiativer

Målsætningen i DSB rammeaftalen for 1995-98 er på grundlag af regnskabet for 1997 i 1998 at vurdere, om de økonomiske forudsætninger er tilstede for at omdanne DSB Gods til aktieselskab. Selv om en omdannelse til aktieselskab er blevet sværere at nå, er det hensigten at foretage de nødvendige strukturtilpasninger for at gøre DSB Gods økonomisk selv bærende, så virksomheden både kan klare konkurrencen fra andre transportformer og den kommende konkurrence med andre jernbaneoperatører.

Sigtet med rammeaftalens forudsætninger om at DSB Gods i fremtiden også skal opstille sit regnskab efter årsregnskabsloven samt skal styres ved kontrakt er at sikre, at alle operatørene på danske skinner, herunder også DSB Gods, kommer til at konkurrere på rene markedsvilkår.

I den forbindelse er åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund milepæle, som styrker konkurrenceevnen for gods på bane, men samtidig for alvor åbner for konkurrencen såvel fra andre jernbaneoperatører som fra de øvrige transportformer.

Bestyrelsens strategiplan

Gennemførelsen af bestyrelsens strategiplan fra december 1995 som revideret i september 1996 intensiveres.

Det betyder, at delopgaver udbydes, og at produktionen rationaliseres og løbende tilpasses markedet. Underskudsgivende kunder vil blive sorteret fra, og produktionen vil blive tilpasset i takt hermed. Kundebetjeningen skal styrkes, og organisationen skal gøres mere markedsorienteret.

Foreløbig er ca. 13 % af den del af DSB Gods' lastbilkørsel, som hidtil er foregået med egne biler, blevet udbudt. Målet er, at hele lastbilkørselen har været i EU-udbud inden februar 1997. DSB kan selv byde efter reglerne herom.

DSB Gods åbner således for et øget samarbejde med private vognmænd og andre på markedsmæssige vilkår, og det forventes, at private vognmænd dermed vil få en større andel af distributionen til og fra godsterminalerne, både i tilslutning til inden- og udenlandske godstransporter på skinner. Særligt undersøges mulighederne for et samarbejde med private vognmænd om transport af DSB-gods til og fra udenlandske terminaler.

DSB Gods har flere steder, f.eks. i Aalborg, foreslået de øvrige operatører, herunder vognmændene, at der oprettes fælles driftsselskaber for terminaler. I forlængelse af arbejdet med strategiplanen videreføres bestræbelserne for at opbygge et snævrere organisatorisk samarbejde, gerne økonomisk forpligtigende, med andre operatører.

DSB Gods vil udbyde mest mulig af vedligeholdelsen af det rullende materiel, som DSB Gods selv har råderetten over.

Nye initiativer

I tilslutning til bestyrelsens strategiplan fra september udarbejdes en strategi for DSB Gods, der især sigter på togtransport af gods i store mængder over længere afstande, og hvor det er samfundsøkonomisk begrundet, f.eks. i kraft af miljøfordele.

Strategien skal bygge på, at DSB Gods skal konkurrere med andre jernbaneoperatører på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

Af regionalpolitiske og miljømæssige grunde begunstiges den skinnebårne godstransport over for andre transportformer, ved at give tilskud til f.eks.:

- omladning på terminaler (uanset ejerskab) for derved at gøre de forskellige former for miljøvenlige kombinerede transportere mere konkurrencedygtige.

Tilskuddet gives til kombi-transporter og vil således ikke være et tilskud specielt til banevirksomhederne,

- andre kombinerede transporter så som “rullende landeveje”, hvor lastvognstog mv. transporteres med tog over lange afstande,
- godstransport, f.eks. pr. ton-km, på regional- og sidebaner.

Kontraktstyringen af DSB Gods påbegyndes hurtigst muligt for at fremme en effektiv økonomistyring.

Trafikministeriet vil fremskynde undersøgelserne af mulighederne for at gennemføre en godspolitik, som fremmer de miljømæssige løsninger mest muligt inden for de nævnte rammer.

Bilag 2

Leveringsplan og finansieringsmuligheder for de 112 S-tog

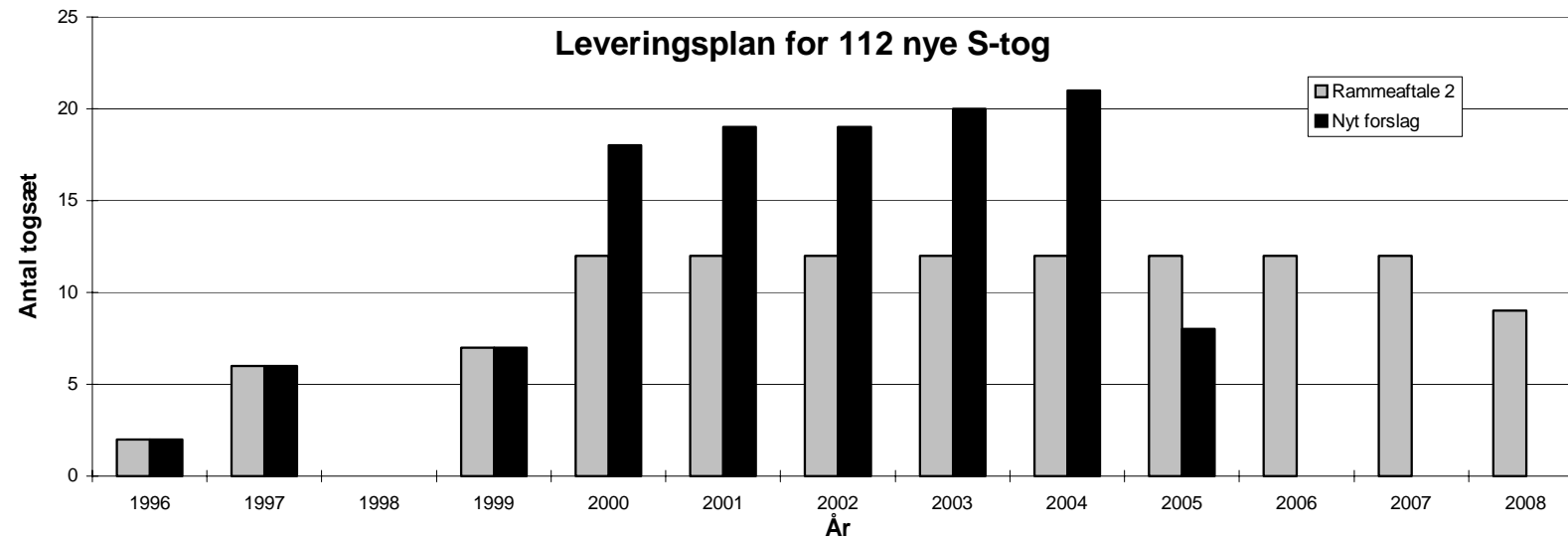
Som uddybning af teksten følger 2 skemaer med tabeller samt en grafisk fremstilling.

Af det første skema fremgår de forventede årlige betalinger til leverandøren for de 112 S-tog. Der er som et eksempel anført de årlige ydelser ved en 20-årigt lån med en realrente på 4,5 pct. i årlig realrente. Den endelige finansiering overlades til det nye selskabs bestyrelse.

Af det andet skema fremgår den leveringsplan som ligger til grund for rammeaftalen, samt den nye leveringsplan som indebærer at leveringen afsluttes ca. 3 år før.

Antal togsæt leveret ifølge rammeaftale 2 hhv. nyt forslag:

Leveringsplan \ År	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Rammeaftale 2	2	6		7	12	12	12	12	12	12	12	12	9
Nyt forslag	2	6		7	18	19	19	20	21	8			



Bilag 3

Visse effekter af en nedsættelse af biltakster på Storebæltforbindelsen

Sammenhængen mellem takstnedsættelse og tilbagebetalingstid

Det vil være muligt at nedsætte de billetpriser, som bilisterne skal betale for at køre over Storebæltforbindelsen, hvis der accepteres en vis forlængelse af projektets tilbagebetalingstid.

Billetpriserne er i øjeblikket i henhold til Lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt fastlagt til normalpris 250 kr. for personbiler, 1.000 kr. for lastbiler og 1.100 kr. for busser incl. moms.

I det følgende er beregnet den mulige takstnedsættelse under forskellige antagelser om tilbagebetalingstiden. Det er i alle tilfælde forudsat, at DSB's betaling udgør 525 mill. kr. årligt fra år 2000 og frem, at Storebælt A/S' aktuelle trafikprognoser realiseres, og at realrenten andrager 4 pct. p.a.

Hvis tilbagebetalingstiden sættes til 28 år, kan alle biltaksterne nedsættes med 8 pct. Med 8 pct's rabat vil den oprindeligt fastsatte billetpris for personbiler på 250 kr. kunne sættes ned med 20 kr., hvilket betyder, at billetprisen vil være 230 kr., jf. tabel 1.

Tabel 1. Nedsættelse af biltakster og billetpriser for personbiler på Storebæltsforbindelsen ved forskellige tilbagebetalingstider. ¹⁾

Tilbagebetalingstid	Nedsættelse af biltakster i pct.	Billetpriser for personbiler i kr. incl. moms
28 år	8	230
29 år	12	220
30 år	16	210
31 år	20	200

Hvis tilbagebetalingstiden er 31 år, kan biltaksterne nedsættes med 20 pct. Det vil give en billetpris for personbiler på 200 kr.

Tilsvarende beregninger er i tabel 2 vist for lastbiler og busser.

Tabel 2. Nedsættelse af biltakster og billetpriser for lastbiler og busser på storebæltsforbindelsen ved forskellige tilbagebetalingstider ¹⁾

Tilbagebeta- lingstid	Nedsættelse af bil- takster i pct.	Billetpriser for lastbiler i kr incl. moms.	Billetpriser for busser i kr incl. moms.
28 år	8	920	1012
29 år	12	880	968
30 år	16	840	924
31 år	20	800	880

1) Beregningerne er baseret på A/S Storebælts nuværende trafikprognoser som indebærer, at der i åbningsåret vil være en årsdøgnstrafik på 14.000 personbiler, 2.100 lastbiler og 90 busser. Dette er knap dobbelt så meget som den nuværende trafik over Storebælt. I de følgende år er forudsat en årlig trafikvækst på ca. 1 pct. p.a.

Virkningen for Kattegattrafikken af en takstnedsættelse

Der sker i disse år markante ændringer i Øst-Vest trafikken over både Kattegat og Storebælt. En nedsættelse af taksterne på Storebæltsforbindelsen vil skærpe markedstilpasningen på Kattegat.

Indførelsen af hurtigfærger på Kattegat på ruterne Århus-Kalundborg (Catlink) og Odden-Ebeltoft (Molslinien) har forbedret konkurrencesituationen for Kattegattrafikken væsentligt.

Med åbningen af den faste forbindelse for biltrafik sker der igen en markant ændring i Øst-Vest trafikken. Prognoserne peger på, at der vil ske en væsentlig overflytning af trafik fra Kattegat til Storebælt, og at der på Kattegatruterne vil ske en reduktion af sejlplanerne eller en samsejling mellem flere ruter.

I Trafikministeriets rapport "Færgefart på Kattegat" fra 1995 konkluderes det, at det ikke entydigt kan fastlægges, hvilken eller hvilke af Kattegatruterne, der vil blive opretholdt efter Storebæltsforbindelsens åbning.

Det er forbundet med meget stor usikkerhed at fremkomme med præcise vurderinger af effekten af takstnedsættelserne for Kattegattrafikken. For det første er Trafikministeriet ikke i besiddelse af tilstrækkelig information om de enkelte færgereдеровs økonomi til at vurdere deres udsathed i en skærpet konkurrencesituation. For det andet er Storebæltsforbindelsen endnu ikke åbnet, så man har foreløbigt kun prognoser at holde sig til. For det tredje er A/S Storebæltsforbindelsens trafikmodel ikke opbygget til at kunne foretage deciderede takstberegninger, dvs. forudsigelser vedr. effekten på trafikmønstret af takstændringer.

Efter åbningen af Storebæltsforbindelsens vejdel i 1998 vil sejlads med hurtigfærger kunne opnå en samlet trafikefterspørgsel på Kattegat svarende til 1993-niveauet, jf. tabel 3. Man er med andre ord tilbage på den trafikmængde, der forelå, før hurtigfærgerne blev introduceret. Det skal understreges, at

disse tal er prognosetal. Hvorvidt hurtigfærgerne kan fastholde en højere markedsandel på baggrund af deres aktuelle succes, vil først vise sig, når Storebæltsforbindelsen er åbnet, ligesom en generelt højere øst-vest trafik end forventet i prognoserne vil kunne forøge antallet af personbiler, der overføres via hurtigfærgerne.

Tabel 3: Beregnet trafik i 1998

	Storebælt (mio. personbiler)	Kattegat (mio. personbiler)
Trafik 1993	2,4	1,1
Trafik 1998 (Ingen bro, ingen hurtigfærger)	2,8	1,3
Trafik 1998 (Bro, ingen hurtigfærger)	5,2	0,5
Trafik 1998 (Bro, hurtigfærger)	4,7	1,1

Kilde: Iflg. rapporten om "Færgesfart på Kattegat" har A/S Storebælt beregnet trafikken i 1998.

Man skal i den forbindelse være opmærksom på, at Kattegatruterne i væsentlig udstrækning betjener den trafik, som geografisk går fra Århus til Nordjylland, mens Storebæltstrafikkens tyngdepunkt ligger syd for Århus. Man konkurrerer således ikke om helt den samme trafik. Specielt for de trafikanter, der skal til videre nordpå må det vurderes, at en væsentlig del af dem ikke vil være så følsomme over for mere marginale ændringer i prisrelationerne.

Ved en takstnedsættelse på Storebæltsforbindelsen kan man ikke udelukke, at rederierne helt eller delvist vil foretage tilsvarende nedsættelser. Den prisforskel, der er for overførsel af personbiler på henholdsvis Storebælt og Kattegat, jf. tabel 4, afspejler således nok i lige så høj grad den betalingsvillighed, der er tilstede, som størrelsen af det dækningsbidrag, der er nødvendigt for at Kattegat-rederierne kan opnå en rimelig indtjening.

Tabel 4: De aktuelle enkeltbilletpriser incl. moms for at sejle over Storebælt og Kattegat:

		Personbiler (inkl. 4-5 personer)	Lastbiler (<10 m)
Molslinien:	Hurtigfærge: Kombifærge:	395,00kr. 350,00 kr.	1.220,00 kr.
Kalundborg-Århus:	CatLink: Ask/Urd:	390,00kr. 330,00 kr.	1.383,00 kr.
Storebælt:	Halsskov-Knudshoved:	290,00 kr.	1.050,00 kr.

For lastbilerne skal en takstnedsættelse på Storebælt vejes op mod de fordele, der fortsat vil eksistere på Kattegat f.eks. ved anvendelse af løstrailere, som frisætter lastbilenheden og chaufføren til andre opgaver, ligesom takstnedsættelsen skal opvejes med den længere rute, der skal køres med dertil hørende ekstraudgifter, krav om hviletider m.v.

Situationen vil i øvrigt kunne ændres, hvis der indføres brændstofafgifter på færgetrafikken. Det vil selvsagt - alt andet lige - forværre konkurrenceforholdene for Kattegattrafikken.

Sammenfattende må det konkluderes, at der pt. består ganske betydelig usikkerhed omkring fremtiden for Kattegattrafikken. En takstnedsættelse på Storebælt vil selvsagt ikke være til fordel for Kattegattrafikken, men der er også forhold der taler for, at der er en vis robusthed i Kattegattrafikkens trafikunderlag.