

[J. K. Hansen]

passager – så passer det jo med passagerantallet, hvis der er 600 biler – eller at det er en bil med 2, 3 eller sågar 5 passagerer? Kan man risikere at holde på kajen i henholdsvis Kalundborg eller i Århus med sin bil med 5 passagerer i og så få besked på, at kun de to kan komme med?

Hvordan har man egentlig tænkt sig man ville kunne markedsføre en sådan rute, og hvilke oplysninger har man egentlig tænkt sig der skulle ud til befolkningen, for at man i det hele taget kan bruge ruten?

Trafikministeren (Ikast):

Vi har fra DSB's side gjort alt muligt for at trække bedst mulig færgkapacitet til Århus, for at passagererne skulle lide mindst muligt. Det er meget sjældent, man bliver ramt af så stort et uheld, at begge færger, der skulle leveres, bliver forsinkede, og at den ene oven i købet udsættes for et uheld den dag, den prøvesjles. Det er jo ikke noget, man kan kalkulere med. Jeg synes, at DSB alligevel har gjort en stor indsats ved at kalde andre færger over og har fået det etableret bedst muligt. Der har været meget stor kontakt til de faste kunder, lastbilerne, så der er blevet aftalt sejltider, som var afpasset med vognmændenes behov.

Den kundebetjening, der har været indtil nu, har ikke været god nok – det ved DSB godt – men vi har undskyldt og gjort det bedste, der overhovedet kunne gøres i en sådan situation. Jeg kan sige til hr. Hjortnæs, at vi forventer, at de to nye, særdeles gode skibe antagelig er sejlklares fra weekenden.

Til hr. J. K. Hansen: Jeg mener, at de to færger er særdeles gode færger. De er beregnet til den kapacitet, der vil være behov for i fremtiden. Århus er jo den by i Danmark, der har flest togforbindelser, flest IC3-forbindelser, og jeg var lige ved at sige også de billigste priser. Det er nok ikke helt rigtigt, men næsten. Der er specialtilbud fra Århus, og dermed mener jeg, at DSB som helhed og den kollektive trafik står stærkt i Århusområdet. Vi har fået to skibe, der virkelig kan tage den vognmasse, der kommer. Og det problem med de 600 sæder tror jeg afpasses. De 200 sæder er forhåndsreserverede til togpassagerer, og de skal hente en pladsbillet, så man nøjagtig ved, hvor mange der skal med.

Hjortnæs (S):

Noget tyder på, at der ikke har været en tilstrækkelig kontrol med dette projekt. Det overrasker mig, at DSB og ministeriet ikke på forhånd har været klar over, hvilke krav der ville blive stillet til skibene. Og det overrasker mig også, at man ikke har sikret, at disse krav på forhånd var opfyldt, før man overhovedet havde forestillet sig at skulle sætte disse skibe ind i sejladsen og trække de gamle færger væk fra ruten.

Derfor må jeg sige, at sådan som billedet står for mig, har der ikke været tilstrækkelig styring og kontrol med dette projekt, og det får så efterfølgende de ubehagelige virkninger, at der er passagerer, der bliver afvist. Jeg vil gerne bede ministeren udtale sig om, i hvor stort omfang det er sket, at passagerer er blevet afvist i den periode, der er forløbet. Hvis det er sket i et ikke ubetydeligt omfang, er det klart, at så svækker det rutens konkurrenceevne generelt. Derfor må jeg supplerende stille ministeren det spørgsmål: Hvad vil man gøre for efterfølgende at markedsføre ruten, således at den relativt hurtigt kan genoprette sit ry?

J. K. Hansen (S):

Jeg vil gerne spørge ministeren, om ikke ministeren frygter, at Århus-Kalundborg-ruten, som i dag drives af DSB, går en udsultningsperiode i møde. Ministeren ved jo, at vi i aftalen om den faste forbindelse over Storebælt har aftalt, at når Storebæltbroen tages i brug, skal der være mindst én rute over Kattegat. Bliver det ikke således, hr. minister, med de kapacitetsproblemer, der er her, med de mange afvisninger, der måtte være, at når vi kommer frem til at skulle træffe beslutninger om, hvilke ruter der skal besejle Kattegat, er Århus-Kalundborg-ruten forlods skubbet ud i mørket?

Trafikministeren (Ikast):

Jeg kan ikke oplyse hr. Hjortnæs om det helt konkrete tal, men jeg skal selvfølgelig sende det til hr. Hjortnæs, når jeg får en opgørelse fra DSB over, hvor mange der er afvist. Der har været gjort usædvanlig meget for at informere om det både i fjernsynet, i radioen og i alle medier, når der har været taget en færg ud, og der har været henvist til specielle tog, således at man kunne komme frem til målet. Og jeg vil gerne have lov til her at sige, at de ansatte på