

[Helge Mortensen]

Der har så sent som for en måneds tid siden på grundlag af passagertal og oplysninger om rutens økonomi været rejst tvivl af den konservative trafikpolitiske ordfører, hr. Fischer, som må forment at stå regeringen ganske nær, om, hvorvidt ruten fortsat kunne drives.

Til det vil jeg gerne sige, at det er lidt unfair at drage passagertallet ind i billedet med den udvikling, som ministeren i øvrigt selv har henvist til der har været, siden man skiftede færgerne og konkurrencen er kommet på passagerområdet. Jeg kunne da stille det spørgsmål, om der overhovedet ville være plads til på »Ask« og »Urd« at have det passagertal, som »Paars« og »Klim« havde i overfarten. Det tror jeg for det første ikke, fordi der simpelt hen ikke er plads til dem, og for det andet fik vi at vide allerede i forsommeren, hvordan økonomien ville se ud på ruten, og det svarede meget nøje til de oplysninger, som den sidste forespørgsel fra hr. Fischer byggede på.

Set i bakspejlet har denne rute været genstand for utallige samråd i Trafikudvalget. Vi har gang på gang kunnet dokumentere regeringens og DSB's opgave og ansvar i aftaler – i forbindelse med Storebæltsaftalen, i forbindelse med færgealgsloven – om, at ruten skulle opretholdes. Alligevel bliver dens eksistens diskuteret, og forslag kommer frem. Vi har også i forbindelse med færgealgsloven det samspil til DSB-aftalen, at færgealgsloven ikke er omfattet af rammerne for DSB. Det har betydet, at man ved salg af »Paars« og »Klim« og anskaffelse af »Ask« og »Urd« har strøget fortjenesten til statskassen, men samtidig lagt udgifterne over på DSB's rammer – det underskud, ruten giver – og det betyder, at ruten nu også får en direkte negativ indflydelse på DSB's økonomiske muligheder på de øvrige felter. Også det er en utilfredsstillende sammenhæng.

Om konkurrencen fra CittiShips og KatExpress vil jeg gerne sige, at jeg faktisk mener, DSB her havde haft en mulighed for at matche konkurrencen med hensyn til at bringe passagerer hurtigt – og hurtigere – fra Århus til Kalundborg ved selv aktivt at gå ind i den del af søfarten, den del af rederitjenesten, som man jo i øvrigt har erfaringer for på Øresund netop med de hurtigtgående ruter. Jeg synes, man forspildte den chance, overså den eller lod den ligge og bagefter bruger konkurrenceforholdet til at underbygge en nedlæggelse af ruten.

Jeg er glad for, at de tre partier har rejst denne forespørgsel. Jeg er også glad for, at den resulterer i, at de tre partier sammen med regeringspartierne, sammen med Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, som stemte for færgealgsloven i sin tid, kan fremsætte følgende forslag om motiveret dagsorden, som jeg skal tillade mig at læse op:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Idet Folketinget konstaterer, at DSB-ruten Århus-Kalundborg i medfør af Storebæltsaftalen fra 1986 og lov nr. 430 af 13. juni 1990 opretholdes, indtil den faste forbindelse over Storebælt tages i brug, pålægger Folketinget regeringen:

- at sejladsen skal give befordring til gods, biler og passagerer,
- at rutens nuværende driftsøkonomi skal forbedres, og
- at finansieringen af underskuddet skal indgå i en kommende politisk aftale om DSB's økonomi.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 6).

Jeg vil gerne i tilknytning til dette dagsordensforslag sige, at jeg er yderst tilfreds med, at trafikministeren i sin medvirken til denne dagsorden nu får forenet de i hvert fald tre aftaler, der spiller ind i diskussionen om »Ask« og »Urd« – de tre aftaler, jeg tidligere har nævnt – og ikke mindst det sidste punkt på dagsordenen, hvor vi er enige om, at vi som konsekvens af, at der er og hele tiden har været politisk enighed om, at ruten skal opretholdes, også finder en løsning på de økonomiske aspekter, der følger af en sådan konsekvent beslutning.

Man kan sige, at regeringen kunne have taget konsekvensen af det på et tidligere tidspunkt, men bedre sent end aldrig. Man kunne vel nok have administreret kendsgerningerne i aftalerne på en bedre måde, så der ikke over for kunderne, over for personalet, over for de politiske partier gang på gang skulle rejses spørgsmål om det.

Afslutningsvis vil jeg sige, at selv om passagerantallet ikke vender tilbage, er fragten i dag oppe på samme niveau – måske endda godt og vel – som »Peder Paars« og »Niels Klim«s bedste år på overfarten. Bilerne er, som mini-