

[Helge Mortensen]

steren siger, ikke nået op på samme niveau, men de er også i fremgang i forhold til statistikken sommeren og året igennem.

Med det udgangspunkt finder jeg, at kravet om at vedstå aftalerne om at opretholde ruten langt fra er uberettiget; tværtimod tror jeg, at den ro, som dagsordenen kan skabe om ruten, faktisk nu også giver DSB mulighed for at sælge ruten, at markedsføre ruten, og giver kunderne tillid til, at bådene også vil sejle.

Det er i det billede et glædeligt træk, at ministeren kan sige, at nu er færgerne i hvert fald driftssikre. Jeg mærkede mig, at ministeren tog udgangspunkt i dags dato. Jeg håber selvfølgelig også, at det vil gælde både i dage, måneder og år fremover.

Anden næstformand (Ivar Hansen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Fischer (KF):

Man kan selvfølgelig indledningsvis stille det spørgsmål, hvorfor vi i det hele taget skal have en forespørgselsdebat om denne sag. De oplysninger, vi får frem her, kunne vi udmærket få frem i Folketingets Trafikudvalg og få sagen behandlet dér. Skulle vi til at have forespørgselsdebatter om de forskellige færgeruter her i landet i den kommende tid, får vi unægtelig travlt. Man kan nok spørge, om vi skal have forespørgsler om den slags emner. Tidligere havde vi forespørgsler om større og mere nationale anliggender. Nu har vi altså en forespørgsel, der vel i substansen handler om færgerne »Ask« og »Urd«.

Men jeg vil sige, at det er tilfredsstillende, at der i lang tid ikke har været nævneværdige driftsproblemer med færgerne »Ask« og »Urd«. Det er tilfredsstillende, at det lykkedes at få regelmæssige overfarter, og at passageretallet igen har været stigende. Men det kan jo ikke overskygge de afgørende økonomiske kendsgerninger om den overfart, nemlig at der i år forventes et underskud på omkring 130 mio. kr., og at der også i de kommende år forventes store underskud – måske 100 mio. kr. i 1993.

Det Konservative Folkeparti har ment, at vi ikke kunne forholde os tavse til et så utilfredsstillende driftsresultat, som uundgåeligt må

belaste trafikinvesteringerne i de kommende år. Vi må se i øjnene, at uanset hvor effektiv driften bliver, er det ikke sandsynligt, at vi kan bare nærme os et nulresultat med den rute.

Det skyldes jo ikke mindst, at trafikforholdene på Kattegat har ændret sig hurtigt i de sidste år. Efter færgesalgsloven i 1990 er der sket meget: Konkurrencen på Kattegat er blevet øget, passagererne har fået mere at vælge imellem, og det samme gælder erhvervslivet. Det skal jeg bestemt ikke beklage. Den nye teknologi inden for søfarten med hydrofoil- og andre højhastighedsfartøjer gør, at folk kan komme hurtigere frem og tilbage. Etableres der en helikopterrute mellem Århus og København, kommer der endnu en ny dimension ind, og folk får større valgfrihed. Hvad der så vil vise sig at være eksperimenter, og hvad der vil vise sig at være holdbart, må markedskræfterne afgøre. Det centrale er, at der er kommet mere konkurrence. Det giver bedre service, større komfort og lavere pris for passagererne. De får noget mere at vælge imellem, og det betragter jeg som noget meget tilfredsstillende.

Det må naturligvis give anledning til grundige overvejelser om Århus-Kalundborg-overfarten – hvorfor skal vi i meget lang tid være låst fast? – og derfor lagde trafikministeren jo i foråret op til alternative løsninger, hvoraf én mig bekendt ville betyde, at man fik elimineret underskuddet på denne Kattegatrute, men det kunne ikke samle flertal. Det er rigtigt, som trafikministeren har været inde på – og det vil jeg da gerne bekræfte for den konservative folketingsgruppes vedkommende – at vi ikke går fra indgåede forlig, men vi har da lov til at rette søgelyset mod nogle forhold, som vi betragter som uheldige. Det har vi gjort tidligere, og det får vi lejlighed til i denne debat.

I den forbindelse vil jeg gerne sige følgende til den socialdemokratiske ordfører, hr. Helge Mortensen: Når vi nu her i dag skal samles om en fælles dagsorden vedrørende dette punkt i erkendelse af, at partierne bag færgesalgsloven i 1990 ikke løber fra deres ansvar, synes jeg, det er lidt pudsigt, for nu at sige det venligt, at den socialdemokratiske ordfører tidligere på dagen i en Ritzau-meddelelse fremstår som talsmand for det alternative flertal på dette område. Nu skulle det nødigt blive sådan, at hr. Helge Mortensen kommer til at stå som talsmand for det underskudsgivende flertal.