

[Fischer]

Den foreliggende dagsorden udtrykker som sagt, at vi i den konservative folketingsgruppe ikke bryder noget forlig. Vi betragter det som et skridt i den rigtige retning, at finansieringen af underskuddet på Århus-Kalundborg-ruten kommer til at indgå i den kommende tids politiske aftaler om DSB's økonomi, og vi kan stemme for dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når hr. Fischer siger, at man vil eliminere underskuddet, vil hr. Fischer så ikke bekræfte, at selv om man havde fulgt forslaget om, at »Djursland« skulle sejle mellem Århus og Sjællands Odde osv., havde man opskruet – har vi i hvert fald fået at vide – passager- og biloverførslerne ganske gevaldigt; de kunne slet ikke nå at overføre så mange biler, som der var?

Men der stod også i det, at hvis »Urd« var blevet flyttet et andet sted hen, var man parat til at chartre den væk for noget, der gav et underskud på 10-15 mio. kr. om året.

(Kort bemærkning).

Fischer (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at jeg ikke har nogen grund til at anfægte de oplysninger, vi har fået om alternativerne. En ting står tilbage om »Ask« og »Urd«, uanset hvor gode færger de er blevet efter reparation og alt det dér, og det er overfartstiden. Den er temmelig lang, og det kan ingen ændre. Det betyder, at passagerer, der gerne vil hurtigt over, søger alternative muligheder, og det er da også noget, vi må forholde os til. Jeg har også set artikler i dagspressen og sådan noget, der udtrykker en vis romantik, når det gælder den rute. Jeg forstår det udmærket, men det er de hårde økonomiske kendsgerninger, og de hænger også sammen med overfartstiden.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

For mig er det ikke så meget romantik. Det her drejer sig om mange andre ting. Det drejer sig om, at der er et vist behov, som regeringen sådan set har ødelagt ved at sælge »Peder Paars« og »Niels Klim«. Når jeg kommer op senere og skal være ordfører, så skal jeg gerne

tage historien op, for den har hr. Fischer i hvert fald ikke omtalt.

Så er der konkurrencen. Der var i sidste måned 67.000 passagerer, der brugte ruten. Det må da være tegn på, at der er behov for ruten. Der var 11.000 enheder i personbiler, og der var 25.000 enheder i lastbiler. Hvis ikke ruten var dér, så skulle de nogle andre steder hen og ville være med til, at der blev dårligere plads andre steder. At der er et underskud, det vil jeg aldrig løbe fra, og der bliver måske også et i fremtiden, men det er da, fordi regeringen har underskrevet en aftale om, at man giver Blaesbjerg 70 mio. kr. om året, og det underskud kommer man aldrig uden om, og den dag, man leverer de dér færger tilbage, så får Blaesbjerg nogle dejlige moderne skibe, som man kan sælge til det dobbelte. Det er, fordi man laver en form for privatisering i det her, hvad der er den største fejl, der er lavet i dansk trafikpolitik i mange år.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Hr. Fischer sagde i sit indlæg, at han fandt ikke, at det var vigtigt, at vi skulle være låst fast. Det var vigtigere, at vi ikke var låst fast i en bestemt løsning på Kattegatforbindelserne, uanset at vi har en Storebæltsaftale, som jo også omfatter besejlingen på Kattegat, indtil den faste forbindelse ligger klar.

Jeg vil godt spørge hr. Fischer, om hr. Fischer er opmærksom på, at det, at der er stabiliseret på en rute, faktisk har ret stor betydning, når virksomheder skal vælge deres transportveje, og at det også kan være afgørende for, hvor man lægger sin transport. Er hr. Fischer opmærksom på, at den uro, der har været på Århus-Kalundborg, har medført, at flere virksomheder har måttet overveje at flytte deres transport og investere i nye transporttyper, nyt transportmateriel, for at kunne få løst deres transportopgaver over Kattegat på en stabil måde?

I forlængelse af det vil jeg også gerne have hr. Fischer til at bekræfte, at man nu ikke længere fra konservativt hold, fra regeringspartierne side, vil sætte spørgsmålstegn ved rutens fortsatte eksistens, i hvert fald indtil vi har Storebæltsforbindelsen.

(Kort bemærkning).