

[Tommy Dinesen]

Nu havde vi en debat i formiddags, hvor der var nogle, der mente, at DSB skulle give overskud. Hvis DSB skal give overskud, så kan vi godt nedlægge hele butikken, for der er kun to steder, der giver overskud. Det ene er ved passagertrafikken fra København til Århus og den anden vej, og så er det rederiafdelingen på Halsskov-Knudshoved. Det er de eneste steder, der giver overskud. Så derfor opfatter jeg da Folketinget sådan, at vi erkender, at det at drive kollektiv trafik – og det gør de også i alle andre lande – det koster altså noget, og derfor giver vi 1,2 mia. kr. om året til DSB bl.a. for ikke at få folk ud på vejene, hvor der ikke ville være plads.

DSB vil blive ved med at give underskud, og skulle man bruge den anden model, var der som sagt ikke ret meget tilbage. Så kunne folk ikke komme til Samsø eller Læsø, de kunne dårligt komme med IC3-færgerne ovre ved Korsør-Nyborg, for det giver heller ikke overskud.

Ole Donner (FP):

Forespørgslen i dag lyder: »Har regeringen planer om ændringer i DSB's besejling af Århus-Kalundborg-ruten?».

Jeg synes, det er en ejendommelig tekst, for der kan da ikke være nogen tvivl om, at både DSB og regeringen har andre planer med »Ask« og »Urd«. Vi har stort set en gang om måneden i det forløbne år fået en ny plan. Trafikministeren har været i samråd, han har fremsendt forslag til, hvordan man nu kunne ændre på denne trafik, så det er da helt sikkert, at der er nogle planer. De har selvfølgelig bare ikke været gode nok.

Men det er sjovt: Først på året starter trafikministeren med at fortælle, at nu er færgesejlsden regelmæssig, der er stigende passager-tal, der kommer flere biler, og det ser vældigt godt ud. Efterhånden som månederne så er gået, må man konstatere, at så bliver der 10 mio. kr. mere i underskud, og så bliver der 20 mio. kr. Og nu har man så konstateret, at der er 127,8 mio. kr. i underskud, og det svarer til 350.000 kr. om dagen. Tænk, hvad de penge kunne være blevet brugt til andre steder!

Nu er trafikministeren optimistisk igen her ved indledningen til forhandlingerne om finansloven, og ministeren var lidt inde på det her i sin tale: Nu er der regelmæssighed, og

kunderne er ved at begynde at vende tilbage. Det ser jo alt sammen godt ud, og derfor tror man på, at nu vil man stabilisere hele økonomien. Men det går såmænd nok, ligesom det gjorde sidste år – i løbet af kort tid vil vi få at vide, at nu går det lidt dårligere på grund af det og det, og vi har lige her i september måned 1992 fået at vide, at der i år bliver overført 39.000 biler færre, end man har regnet med, og 6.000 trailere færre, end man har regnet med. Så kan hr. Tommy Dinesen selvfølgelig godt sige, at der er en stigning på 25 pct., men i forhold til hvad?

Man gør altså det, at man forudsiger nu, at man vil have 50 til 100 mio. kr. i underskud fremover. Jeg tror ikke, at det tal holder stik. Jeg tror, det bliver af mindst samme størrelse som i år.

DSB har erkendt, at man ikke evner at få Århus-Kalundborg-overfarten til at fungere på tilfredsstillende måde, og det fremgår af bilag 371 fra 5. maj 1992, at man havde planer om en alternativ løsning. Man ville indgå et samarbejde med Difko Holding A/S for at lave et færgeselskab, hvor man ejede 50 pct. hver. Og så ville man lave en ny rute fra Odden til Århus, og så ville man chartre færgen »Djursland«.

Samtidig forelagde man to andre forslag, nemlig for det første, at man fortsat besejlede Århus-Kalundborg med seks dobbeltture med »Ask« og »Urd«, og at det ville give 50-100 mio. kr. i underskud. Og man forelagde en anden løsning: Århus-Kalundborg med fire dobbeltture med »Ask« og »Urd« og tre dobbeltture med CittiShips, og det ville ligeledes give et underskud på 50-100 mio. kr. Men løsningen med Århus og Sjællands Odde skønnede man ville være i balance, selv om man skulle indregne de investeringer på 30-40 mio. kr., der ville være nødvendige.

Efter Fremskridtspartiets mening manglede der et alternativ, der hedder, at man udbyder sejlsden til private rederier. Hvis man virkelig ønsker at opretholde den rute mindst til 1997, så ville der jo ikke være noget til hinder for, at man kunne udlicitere selve sejlsden. Vi kunne her i Folketinget udstikke kravene om, hvilken service der skulle være, hvor mange afgang, og hvor meget overfartstid man kunne acceptere, og så kunne man udbyde den.