

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jamen det var også noget med underskud. Det viste sig, at »Urd« gav overskud, og den ville man godt chartre til noget med et underskud på 15 mio. kr., som godt kunne blive endnu større.

Sagen er, at DSB og regeringen har chartret de to færger i 8 år til en sum af godt og vel 70 mio. kr. om året. Uanset om de sejler eller ej, så ryger der en halv milliard kroner. – Undskyld, det var vist for meget, men der er rundt i hjørnerne! (*Munterhed*).

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Ja, det er jo store tal, vi jonglerer med i øjeblikket! Men jeg er da godt klar over, at man har den aftale, at man har chartret disse skibe, men så lad os da genchartre dem til andre. Lidt penge får man da ud af det, og alt andet lige må det da være bedre, at de giver 15 mio. kr. i underskud, end at de som nu giver 127 mio. kr.

**Sonja Albrink (CD):**

Allerede ved indgåelsen i 1986 af aftalen om den faste forbindelse over Storebælt var det en klar forudsætning, at Århus-Kalundborg-ruten skulle være i drift mindst frem til åbningen af den faste forbindelse.

Dette blev også udtrykkeligt fastslået, da salg af »Niels Klim« og »Peder Paars« blev besluttet. CD talte og kæmpede hårdt imod dette salg. Vi følte os fortsat overbevist om, at afhændelsen af de to fortræffelige skibe var baseret på forkerte beregninger. Havde man ikke forringet ruten så betydeligt, som det skete ved salget, ville konkurrencesituationen i dag have været en anden og meget bedre for DSB.

Den skete skade kan vi ikke ændre, men vi kan lade være med at føje spot til skade. Færgerne »Ask« og »Urd« har bogstavelig talt været ude i hård storm, men nu har de som bekendt i ca. et halvt år holdt en meget fin regularitet, ligesom en række forbedringer om bord har højnet oplevelsen ved at benytte denne rute. Dermed er der skabt den væsentligste forudsætning for rutens rimelige fortsættelse, hvilket jo også har givet sig udslag i stærkt stigende benyttelse.

Alligevel tvivler mange af de potentielle brugere endnu på rutens egnethed. Det skyldes først og fremmest, at der igen og igen skabes tvivl om dens fortsatte beståen. DSB selv, såvel som visse politikere, bidrager til denne tvivl, bl.a. med nok så velmente planer om ændringer.

Baggrunden for dagens forespørgsel er derfor at tilvejebringe den anden forudsætning for rutens fremtid, nemlig én gang for alle at fjerne enhver tvivl om dens fortsatte beståen. Når dagens debat giver 100 procent sikkerhed for, at vi i de næste 4-5 år slipper for gentagelser af de mange aflivningsrygter, er forudsætningen endelig til stede for, at det vil være forretningsmæssigt rimeligt at få foretaget en bastant markedsføring af denne rute. Derved vil den stigende tillid til rutens kvalitet og beståen være skabt, og så vil investering i markedsføring omsider blive retfærdiggjort.

Så længe den faste forbindelse ikke er taget i brug, er situationen jo ikke ændret i forhold til tidligere. Lad os ikke glemme, at det drejer sig om at indarbejde en meget nødvendig rute mellem landets to største byer og mellem de landsdele, i hvilke hver for sig ca. halvdelen af landets befolkning bor. En sådan rute kan man ikke bare skalte og valte med efter forgodtbefindende.

Det er lykkeligt, at DSB og trafikministeren omsider har indset dette, ligesom de i nyere tid har medvirket til at genoprette tilliden til denne forbindelse. Så er der da i det mindste noget, der ligger fast, og det er nok også værd at fastslå.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Fru Sonja Albrink siger her fra talerstolen, at der er stærk stigning i brugen af færgerne »Ask« og »Urd«. Jeg vil gerne bede fru Sonja Albrink om at forklare mig, hvordan man kan sige, at der er stærk stigning, når der over et år overføres 39.000 færre personbiler og 6.000 færre trailere, end man havde forudsat.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det, der er blevet sagt i argumentationen, har hele tiden været, at efter at færgerne er benyttet at sejle – det var omkring juni-juli må-