

[Trafikministeren]

Det var da også en væsentlig begrundelse for, at et bredt flertal i Folketinget for blot få måneder siden i rammeaftalen for DSB for årene 1990-93 tillod DSB lidt flere frihedsgrader end tidligere til at handle kommercielt i den konkurrence, virksomheden er udsat for.

Jeg omtalte til at begynde med skibsværfterne, hvis situation på ganske få år har ændret sig afgørende. Det kunne man ikke vide, dengang et flertal i Folketinget uden om regeringen i 1983 traf beslutning om de nye færger. Jeg nævner ikke dette som eksempel på, at man kan tage fejl, men derimod som et eksempel på, at én gang truffne beslutninger ikke bliver rigtigere af, at man for enhver pris prøver at fastholde dem.

På 4-5 år er der sket meget, tingene er forandret. Hvad vi ikke vidste om værfterne dengang, ved vi derimod langt bedre om landsdels-trafikken i de kommende år. Vi ved, at den faste jernbaneforbindelse over Storebælt ibrugtages i 1993, vi ved, at bilforbindelsen åbner 3 år senere, vi ved, at der er meget små muligheder for at opretholde mere end én rute på det nordlige Kattegat efter 1996, vi ved, at muligheden for en fortsættelse af Århus-Kalundborg-overfarten – og læg nu mærke til, hvad jeg siger – vil være større med de påtænkte erstatningsfærger end med de nuværende alt for store færger, vi ved, at DSB i de kommende år, startende næste sommer, skærer rejsetiden mellem landsdelene betydeligt ned med de nye, komfortable IC3-tog, og vi ved, at et stort antal togrejsende – og i øvrigt også bilister – vil foretrække de hurtigere togforbindelser over Storebælt frem for færgeruterne over Kattegat. Alle disse ting, ved vi, vil ændre forholdene afgørende for landsdels-trafikken i de kommende år.

Samtidig har vi fået konstateret, at »Peder Paars« og »Niels Klim« kan indbringe et betydeligt beløb, større, end mange i rederikredse havde troet på for blot få år eller få måneder siden.

Alligevel er der mange, der fortænker regeringen i at finde, at tidspunktet nu er det rigtige til at igangsætte den forudsatte og nødvendige kapacitetstilpasning på Kattegat. Udviklingen kan ikke bremses og slet ikke ved stædigt at holde fast i én gang truffne beslutninger, som udviklingen er i fuld gang med at overhale for øjnene af alle os andre.

Jeg skal endnu en gang understrege, inden jeg kommenterer de få rejste spørgsmål, at År-

hus-Kalundborg-overfarten videreføres i hvert fald frem til 1996, blot med mindre og mere markedstilpassede færger. De rejsende i landsdels-trafikken vil blive sikret fortsat gode og servicemæssigt tilfredsstillende befordringsmuligheder. Der vil i videst muligt omfang blive taget særligt hensyn til de togrejsende på overfarten, og at fæggeskiftet først sker i disse dage om 1 år. Det bliver planlagt og koordineret med den helt nye og på afgørende områder forbedrede IC3-køreplan. De personalemæssigt mindre omstillinger på overfarten kan ligeledes foregå planlagt og afbalanceret. Disse forhold er blevet drøftet i en frugtbar dialog mellem en række partier i og uden for regeringen.

Jeg vil gerne takke for disse drøftelser og nævne, at de har resulteret i, at de nye færger, som hr. Larsen-Ledet berørte, får plads til 600 passagerer mod oprindelig 500, at færgernes motorkraft suppleres, så den nuværende sejltid på 3 timer kan opretholdes, og at fæggeskiftet som nævnt først sker med udgangen af maj måned næste år i forbindelse med den nye IC3-køreplan, og efter at de nødvendige ombygninger af færger og havneanlæg er foretaget.

Jeg forstod på hr. J. K. Hansen, at der var en række spørgsmål, som vil blive stillet under udvalgsarbejdet: om lejer i Århus og Kalundborg, om togtrafik, om kontrakten med clearing af RoRo-færgerne og om salget til Stena Line. Selvfølgelig vil jeg stille mig til rådighed med besvarelse af alle de spørgsmål, som måtte blive ønsket.

Hr. Tommy Dinesen ønskede en kommentar til privatiseringen. Jeg forstod, at det drejede sig både om Århus-Kalundborg, men også i tilknytning til den nye linje, som bliver en realitet: Kalundborg-Juelsminde. Det er markedets vilkår; det er retten til at besejle havene, det er også den ret, som et privat firma har til at kunne gå nedenunder og hjem, hvis det ikke kan klare det. Jeg synes, det er dristigt at starte en rute op på Juelsminde-Kalundborg. Men det er ikke min sag. Den risiko løber det rederi, som har taget chancen.

Så vil jeg gerne sige til hr. Svend Heiselberg, som havde nogle betragtninger om Bornholms-trafikken, at selvfølgelig vil vi se på det. Jeg er selvfølgelig villig til også dér at gå ind i en drøftelse, selv om det vel ikke lige nøjagtig hører hjemme i denne sammenhæng.