

[Lerke]

med at henvise til, hvad den socialdemokratiske ordfører sagde ved denne lejlighed.

Dog vil jeg gentage, at vi erkender behovet for en egentlig færgekonnessionslov for de indenlandske farvande, og vi vil se positivt på forslaget i udvalget.

Ikast (KF):

Der skal ikke herske tvivl om, at det konservative folkeparti fortsat går imod forslaget. Den frie færdsel på havet og i havnene skal fortsat bestå. Vi ønsker ingen styring i den retning, som SF her foreslår. Det har vi gjort opmærksom på før, og det står vi stadig væk ved.

Svend Erik Hovmand (V):

Også fra venstres side har vi under den tidligere behandling af nærværende forslag tilkendegivet vores klare holdning. Vi finder ikke, at en regulering i det omfang, der her er tale om, er vejen at gå. Vi afviser forslaget.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det radikale venstre mener, at der på et eller andet tidspunkt må komme en større planlægning og bedre styring af trafikken mellem landsdelene, men vi mener, at det først fornødne er, at vi får afklaret Storebæltsforholdet. Vi har her for et par dage siden i udvalget om offentlige arbejder modtaget ministerens svar med hensyn til, hvornår vi kan forvente i folketinget at modtage et forslag om bemyndigelse til anlæg, til påbegyndelse af den sammenlagte overfart på Store Bælt, som det radikale venstre fik principtilslutning til i sidste folketingsamling.

Jeg vil godt her i forbindelse med debatten i dag spørge ministeren, om denne bebudelse af et lovforslag i marts måned betyder, at der er sket forrykninger i de tidsplaner, der har været med hensyn til, hvornår en sådan sammenlagt færgefart på Store Bælt kan tages i brug.

Birgith Mogensen (CD):

Jeg har gennemlæst, hvad der blev sagt ved den første førstebehandling for mindre end 3 måneder siden. På denne baggrund kan jeg på CDs vegne oplyse, at vi finder ministerens ret grundige argumentation imod forslaget udtømmende og tilfredsstillende.

Det er herefter faktisk ikke til at få øje på, hvilke tænkelige omstændigheder der skulle gøre en sådan ny lovgivning påkrævet.

Vi skal have de love, der virkelig er brug for, og selve antallet skal ikke skræmme os. På den anden side bør folketingset stræbe efter ikke at gribe ind, når det er inderlig overflødigt. Vi kan derfor ikke være med til at bugsere denne skude i havn.

Dohrmann (FP):

Jeg har tidligere forsøgt at forklare hr. Tommy Dinesen, at statslig styring og statsligt formynderi er et onde. Vi skal den anden vej. Vi skal give det publikum, der benytter transportmidlerne, en god service, og det gør man bedst ved at privatisere og ikke ved det, som hr. Tommy Dinesen her gør sig til talsmand for.

Elisabeth Bruun Olesen (VS):

VS er positivt over for dette forslag og de tanker, der ligger i det. I dag kan alle og enhver jo oprette en færgerute uden særlig tilladelse, hvis man ellers skulle få lyst til det, og mange af dem, der skulle få lyst til det, vil typisk sejle på tidspunkter, hvor der er spidsbelastning, og hvor der er masser af passagerer, og undlade at sejle på tidspunkter, hvor passagerunderlaget er mindre. Derfor vil man selvfølgelig typisk kunne sejle billigere end den kollektive offentlige trafik og på den måde trække passagererne væk fra den kollektive trafik, hvilket selvfølgelig resulterer i et større underskud, som skatteyderne skal være med til at betale. Dette kan af en sparevillig og spareivrig regering bruges til at retfærdiggøre, at der skæres ned på de offentlige trafikmidler og -forbindelser til søs, og det er vi selvfølgelig imod.

Vi skal præcisere, at når tilladelse til sådan en færgefart gives af den ansvarlige myndighed, må det selvfølgelig være en forudsætning, at tilladelsen vedlægges en fartplan, som indeholder afgang og også uden for spidsbelastningstidspunkterne. Det må også være en forudsætning, at fartplanerne ikke kan ændres uden forudgående accept fra den relevante myndighed, og at tilladelsen skal trækkes tilbage, såfremt sejlplanen bliver ændret, uden at den forudgående accept er givet.