

[Trafikministeren]

Jeg har som forudsætning for disse undersøgelser klart tilkendegivet, at overfarten skal opretholdes i hvert fald frem til 1996, hvor den faste vejforbindelse over Storebælt ibrugtages. Der er altså ikke tale om, at regeringen vil nedlægge Århus-Kalundborg-overfarten, men alene om at erstatte »Peder Paars« og »Niels Klim« med mindre færges, der bedre svarer til overfartens behov.

Færges af Heimdaltypen vil være velegnede hertil og vil fortsat være et godt tilbud til togpassagerer, til bilister og til fragtkunder.

Storebæltsaftalen berøres ikke af disse ændringer for overfarten. Der er ingen forpligtelser til at sikre opretholdelsen af Århus-Kalundborg-overfarten og endnu mindre til, at overfarten skal besejles netop af »Peder Paars« og »Niels Klim«.

Når jeg går ind for en fortsat besejling af overfarten, men med mindre færges, skyldes det således ikke Storebæltsaftalen. Det skyldes alene ønsket om at imødekomme de trafikale behov, som faktisk eksisterer, hverken mere eller mindre.

Samtidig undersøger DSB mulighederne for at etablere samsejling med de private Kattegat-rederier, eventuelt inden for rammerne af et fælles driftsselskab.

Under den ene eller den anden form vil der således blive sikret de nødvendige overfartsmuligheder på det nordlige Kattegat, samtidig med at der kan opnås en afgørende reduktion af DSB's samlede tilskudsbehov i 1990 og dermed en forbedring af statens finansielle situation.

Jeg ville ønske – og det mener jeg – at forslagsstillerne bare en gang imellem kunne udvise den samme fantasi og den samme energi, når det gælder om at finde rimelige og fornuftige besparelser, som de i dette og andre tilfælde udviser for at fastholde regeringen på udgifter til et trafikalt serviceniveau, der åbenlyst ligger højere, end efterspørgslen berettiger til.

Det vil være fremgået, at jeg ikke på nogen måde kan støtte forslaget. Udvalgsarbejdet og den efterfølgende behandling vil, håber jeg da, afsløre, at der heller ikke i de øvrige partier kan findes støtte for det. Ikke desto mindre skal jeg tilsige min positive medvirken ved behandling af de spørgsmål, som måtte blive stillet under udvalgsarbejdet.

J. K. Hansen (S):

Som det vil være regeringen bekendt, er vi i Socialdemokratiet imod, at de to færges »Peder Paars« og »Niels Klim«, som sejler på Århus-Kalundborg-overfarten, bliver afhændet. Det er der flere grunde til.

For det første mener vi, at det er ravende galt, at DSB bliver tvunget til at sælge ud af sit produktionsapparat for at være med til at dække et hul i regeringens finanslov, idet der jo i finansloven er anført en budgetreguleringskonto, hvor disse færges tænkes at kunne indbringe til statskassen 450 mio. kr. Det er vi bestemt imod.

For det andet må jeg sige, i modsætning til ministeren, at det her vil være direkte i strid med aftalen af 1986 om den faste forbindelse over Storebælt. Må jeg bare referere til aftalens § 7, hvor vi siger, at der mindst skal være én færgesforbindelse over Kattegat, når forbindelsen står færdig. Så kan man ikke på nuværende tidspunkt begynde at pille ved den forbindelse, der er mellem Århus og Kalundborg. Så har man jo på forhånd bortrationaliseret den. Det kan man altså ikke.

Vi har nemlig, da vi indgik aftalen, med vilje undgået at sætte navn på, hvilke ruter der eventuelt skulle eller ikke skulle kunne sejle efter 1996. Det vil først kunne ske, når vi skal til at vurdere resultatet. Det har vi i øvrigt god tid til. Når den faste jernbaneforbindelse er klar, har vi god tid til at vurdere det sammen, og først på dette tidspunkt kan man begynde at forhandle med det private rederi, der sejler på Kattegat på de to andre ruter, om en eventuel samsejling.

Det er et meget dårligt signal at sende ud på nuværende tidspunkt, at man vil forringe kapaciteten på den rute, man selv driver, og gå ind i en samsejlingsaftale. Ja, det er næsten at give de andre alt for gode kort på hånden. Det vil jeg i hvert fald kalde meget, meget dårligt købmændskab, hvad det jo også er. Så det var den anden grund, og den var da meget væsentlig.

For det tredje synes vi også, at det er en aldeles uvenlig handling at foretage over for de to byer, som færgesne sejler imellem, Århus og Kalundborg. Mig bekendt har regeringen end ikke forhandlet med de to kommuner om salg af færgesne. De to kommuner har jo oven i købet investeret i specielle landanlæg til disse to færges. Så det var en tredje grund.

Hvis vi så tænker på Kalundborgs meget ubehagelige situation i øjeblikket med lukning