

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

Da mit partis ordfører, hr. J. K. Hansen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Vel vidende, at vi her i Folketinget i morgen, onsdag, skal have første behandling af et regeringsforslag om salg af de to færger »Peder Paars« og »Niels Klim«, skal jeg her under anden (sidste) behandling af SF's forslag om ikke at sælge de to nævnte færger komme med nogle få bemærkninger.

Vi stemmer naturligvis for forslaget her, men vi vil, når regeringens forslag kommer til første behandling i morgen, komme med en række betragtninger og opklarende spørgsmål, der forhåbentlig vil overbevise det spinkle flertal, der tilsyneladende er for at sælge færgerne, så det ændres til fordel for, at vi skal beholde færgerne.

Specielt må vi på nuværende tidspunkt være meget skuffede over Kristeligt Folkepartis holdning til færgesalget. Ikke ét ord har vi hørt fra Kristeligt Folkeparti i denne sag.

Kristeligt Folkeparti deltog overhovedet ikke i førstebehandlingen af B 26, og jeg mener heller ikke, det har været tilfældet på et senere tidspunkt. Det synes jeg er meget beklageligt, og jeg måtte på et tidspunkt få den opfattelse, at Kristeligt Folkeparti var imod færgesalget på nuværende tidspunkt. Jeg er da også vidende om, at der har været brevveksling mellem Kristeligt Folkepartis ordfører i trafikspørgsmål, fru Inger Stilling Pedersen, og personer, der ønsker at bevare færgerne, og at disse personer havde samme opfattelse som jeg.

Jeg håber, vi får en nærmere afklaring af dette spørgsmål, når vi behandler regeringens forslag i morgen.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg kunne godt tænke mig at stille det samme spørgsmål, for jeg må da indrømme, at det her har været forbavsende.

Først og fremmest kunne man jo få den opfattelse, at der er en masse politikere, der har udtalt sig i denne sag uden at vide ret meget om, hvad der foregår. Og jeg vil da godt tage fru Inger Stilling Pedersen først, som jo var fremme

med, at man ikke ville sælge disse færger for under 800 mio. kr. Det er man løbet fra.

Nu siger man så bare, at der ikke må ske en forringelse på overfarten. Dét vil jeg godt have en garanti for, at der ikke sker nogen forringelse, men den kan man overhovedet ikke give, for det er simpelt hen de to største og bedste, mest moderne færger, man har her i Danmark, og hvorledes vil man erstatte dem? Det kunne jeg godt tænke mig at få at vide.

Der var også fru Kirsten Lee. Hun var fremme med noget om, at nu må vi have nogle andre færger, for de her er ikke miljørigtige – de sviner for meget. Hvordan kan fru Kirsten Lee nu sige, at disse færger sviner mere end dem, man skal have på et senere tidspunkt? Den uddybning vil jeg også meget gerne have.

Hr. Behnke har været så venlig at gå ud og som sædvanlig give regeringen ret i, at færgerne er alt for store, så bare væk med skidtet! Det samme har halvdelen af den radikale folketingsgruppe sagt i Vestsjælland, da den udtalte sig og fik kritik.

Jeg har før prøvet at fortælle nogle af ordførerne her i salen, hvorfor de færger ikke er for store. Det, det drejede sig om, da man lavede disse færger, var at lave nogle færger, der havde kapacitet til, at man de 120 dage om året, hvor der er behov for færger af en vis størrelse, dvs. til højtiderne, kunne tage det, der ikke kunne komme over med Korsør-Nyborg-overfarten.

Dertil kommer, at jeg går ud fra, at ordførerne har læst DSB's regnskab. Hvis man sammenligner Århus-Kalundborg-ruten med de ruter, man konkurrerer med, f.eks. Halsskov-Knudshoved og Korsør-Nyborg, så vil man over en 5-årig periode se, at samtlige belægningsstal på Århus-Kalundborg er steget med godt og vel 33 pct., hvorimod de på samtlige andre ruter er gået ned. Og det var jo det, der var meningen, dengang vi i 1983 vedtog, at disse færger skulle bygges. Samtlige tal – også overskuddet!

Når man ikke kan finde ud af, hvor overskuddet er, så er det jo bl.a., fordi der laves noget maskepi inden for DSB. Man siger nemlig, at hvis man skal over med Århus-Kalundborg, så koster det kun 40 kr. for en rejse. Det er det samme, som det koster på Korsør-Nyborg. Det er en intern afregningsmåde, som man har i DSB, og som ikke viser noget om overskuddet. Overskuddet er reelt i 1989 på 50-60 mio. kr.