

[Tommy Dinesen]

går. Jeg kan se, der er nye ordførere i dag, og det kunne jo være, at nogle af argumenterne kunne bruges af ordførerne til at omgøre dette lovforslag.

Jeg skal ikke gøre så meget ved Kalundborgområdet. Det får en over nakken, som det i hvert fald kan mærke. Der vil blive nedskæringer af togafgangene i hvert fald fra Holbæk til Kalundborg, og eftersom området i forvejen har stor arbejdsløshed – og den vil komme op på 60-70 pct. inden for Kvindeligt Arbejderforbund – kan man jo nok se, at dette her får en enorm betydning. Og tager man den kollektive trafik væk, er det i hvert fald ikke nemt at få nogen til at etablere sig i området.

Det har i andre sammenhænge flere gange været sagt, at færgerne er for store. Jeg har prøvet at argumentere imod den påstand, men skal prøve at gøre det én gang til: Da færgerne i sin tid blev bygget, var det meningen, at de skulle have en overkapacitet, således at de skulle kunne tage noget af trafikken på de dage, hvor der var stor trafik mellem landsdelene.

Det har de også gjort. Som jeg fremhævede i går, har DSB jo lavet en beretning, hvor man tager de sidste 4-5 år med, og dér er det interessant at se, at den eneste rute, der er gået frem – i hvert fald af dem, som konkurrerer med f.eks. Halsskov-Knudshoved og Korsør-Nyborg – er Århus-Kalundborg. Den er gået frem f.eks. med lastbilenheder fra 64.000 til 109.000. Også med hensyn til passagerer er der sket en fremgang fra 869.000 passagerer i 1985 til 1.112.000 passagerer i 1989. Det viser i hvert fald, at der er behov for ruten.

Når DSB – og ministeren – nu gerne vil sælge disse færger, så er det selvfølgelig for at få nogle penge – det ved jeg godt – og de skal så bruges på Helsingør-Helsingborg-linjen.

Men der ligger også det i det, tror jeg, at DSB er ude på at flytte passagerer fra Århus-Kalundborg-ruten ned på Korsør-Nyborg-ruten, fordi det har vist sig, at færgetrafikken på Korsør-Nyborg og Halsskov-Knudshoved stagnerer og i nogle tilfælde går tilbage.

Og så kunne man jo få den mærkelige tanke, om det har noget at gøre med den faste forbindelse over Storebælt. Jeg vil godt sige til hr. J. K. Hansen, at jeg synes, man skulle prøve på at undersøge det – jeg skal også nok gøre det – i udvalget. Hvis det er sådan, at tallene går tilbage, er der jo ikke den samme begrundelse for at

lave den faste forbindelse. Det hænger jo sammen.

Det trafikspring – og jeg har slået det efter – som man snakker så meget om, er der jo slet ikke. I de mange rapporter, vi fik i 1982-83, da vi alle sammen skulle overbevises om, at der var behov for en fast forbindelse, ligger prognoserne som en opadgående linje. Det er jo slet ikke det, der er sket. Man kan sige, at beslutningen om de faste forbindelser over Storebælt er truffet på et helt, helt forkert grundlag. Det er der nu ikke noget nyt i for mig.

Jeg synes, det er fantastisk, at regeringen bare kan sige: nu smider vi ¼ mia. kr. ud. Det er jo sådan, at ruten i fremtiden vil komme til at give underskud. Det er Mercandia, der profiterer af det her. Jeg kaldte det i går »en privatisering med statsstøtte«. Det er komplet tåbeligt, selv i Danmark, at Mercandia skal gå ind og sejle mellem Århus og Kalundborg. De får godt og vel 60 mia. kr. om året, de ryger bare ind, de har ikke nogen udgifter. Det er til at forrente og til at give skibsrederen et pænt afkast hvert år.

Samtidig har Mercandiarederierne indgået en aftale med Juelsminde-Kalundborg-linjen om at besejle ruten fra oktober. Det vil de gøre alene. Det er det samme kundegrundlag, der ligger til grund. Det vil sige, at Mercandiarederierne på JKL konkurrerer med Århus-Kalundborg, og de kan være ligeglade, hvor mange biler der kommer med på Århus-Kalundborg, det betyder ikke noget, de får deres penge alligevel. De kan bruge de penge, som de får på Århus-Kalundborg, til at dumpe prisen, og det er jo den måde, man skaffer sig kunder på.

Jeg synes, det er helt fantastisk, at man kan gøre den slags ting. Jeg vil godt bede om ministerens kommentar til, om det er den nye form for privatisering.

Jeg skal slutte af med at sige, at SF ikke har nogen del i finanslovsforliget, og i tilfælde af, at den glædelige nyhed skulle komme, at regeringen går af inden maj næste år, så vil vi forsøge at annullere dette salg. Jeg vil i den forbindelse godt spørge Socialdemokratiet, om de vil gøre det samme.

**Svend Heiselberg (V):**

Venstre har den opfattelse, at vi på alle trafikområder skal have den nødvendige passagerkapacitet. Det gælder på alle kollektive befordringsområder: fly, tog, busser og færger.