

**[Larsen-Ledet]**

vitet, og at der sker en udvikling, så allerede om kort tid er rejsetiden fra Århus til København forbedret med 40 eller 50 minutter, samtidig med at det her sker. Det er i hvert fald også et skridt i den rigtige retning, hvis jeg må have lov til at sige det på den måde.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Jeg vil da godt have at vide, hvad det egentlig er for indrømmelser, De Radikale mener de har fået. Hvis det er en indrømmelse, at man har fået 60 mio. kr. for lidt, o.k., så lad det være en indrømmelse, men hvad er det for andre indrømmelser? Jeg ved godt, at det står i lovforslaget – og det skulle jo så også være en radikal indrømmelse – at færgerne først tages ud ved sommerkøreplansskiftet i 1991.

Så opstår der her med det samme nogle alvorlige kapacitetsproblemer, som hr. Tommy Dinesen i øvrigt har redegjort for. Der vil blive store kapacitetsproblemer på Århus-Kalundborg-overfarten. Vi er tilbage til, da de gamle prinsessebåde sejlede, og det kan da ikke være nogen indrømmelse, eftersom vi var enige om dengang, at der skulle sættes nye skibe ind for at forbedre kapaciteten.

Det andet er, at der også bliver et kapacitetsproblem på Storebælt for passagererne.

Selv om man taler om nye tog, kommer der altså ikke nye togfærger på Storebælt.

Det tredje er så, hvad der egentlig sker med jernbanen mellem København og Kalundborg.

Det bliver faktisk en jernbane, der vil sygne hen. Har man slet ikke fra De Radikales side tænkt på den del af landet, som nu får en meget dårlig service på jernbaneområdet?

(Kort bemærkning).

**Larsen-Ledet (RV):**

Der var en række punkter, som var led i vores aftale. De er bogstavelig talt opfyldt alle sammen på dette punkt her. Vi mangler 60 mio. kr. i at nå de 800 mio. kr. Men så har vi til gengæld fået hurtigere skibe, end der var opræk til på det daværende tidspunkt. Vi har fået bedre passagerforhold på de gensejlingsmuligheder, der var tale om på det tidspunkt. Endvidere sker overførslen af skibene et år senere, end vi havde regnet med. Det er nogle af de ting plus en masse andre ting, som jeg ikke vil bruge Folketingets tid på.

**Formanden:**

Hr. Tommy Dinesen for en kort bemærkning, og så bliver det snart trafikministerens tur.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. Larsen-Ledet må da gerne bruge tid på det. Jeg er da meget interesseret i præcist at få at vide, hvad det er for nogle færger, siden de er bedre. Det var det samme fru Kirsten Lee før ud med i pressen om, at de store færger forurenedede for meget.

Er det medlemmernes tarv, man tager op, hr. Larsen-Ledet? I Holbæk Amts Venstreblad, der er radikalt, stod der i hvert fald en stor artikel om, at De Radikale i Vestsjællands Amt var meget utilfredse – det er der ikke noget at sige til – med det, man havde lavet. Jeg kan ikke se, det er medlemmernes tarv, man har tilgodeset.

Men hvad er det for nogle Mercandiafærger? Det kunne jeg godt tænke mig at vide, hvis det da er Mercandia. Der er en af dem, der for 14 dage siden trillede rundt nede ved Gibraltar, fordi den skulle lave en brat krængning. 17 mand blev tilfældigvis reddet. Derfor har det ikke stået nogle steder i pressen. Er det den slags gode færger, man vil have? Det kunne jeg da godt tænke mig at få at vide, for hr. Larsen-Ledet må da vide noget, som jeg ikke ved noget om.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

Det undrer mig en lille smule, når man nu ser Socialdemokratiet og SF kæmpe for, at det skulle være så god en rute. Hvis vi tager 10 pct., det er forrentningen om året, af 740 mio. kr., er det 74 mio. kr. Hvis vi tager en afskrivning over 20 år på færgen, er det 37 mio. kr. om året på færgen. Lægger vi de to tal sammen, giver det 111 mio. kr. Vi trækker overskuddet fra i driften, det er 25 mio. kr., så er der ca. 86 mio. kr. tilbage i underskud. Hvis man tager et normalt driftsregnskab for sådan en færge, hvorfor skulle der så være noget forkert af ministeren i at sælge den til 740 mio. kr., når det reelt giver et overskud til staten på 86 mio. kr. om året?

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**