

[Svend Heiselberg]

ger, betale lejen af de to færger, som man skal have. Det er også et svar til hr. Duetoft.

Derfor er det helt uforståeligt, at man vil forsøge at tvinge regeringen til at fastholde to færger, som har en stor, stor overkapacitet. Ti gange i 1989 havde vi en overkapacitet på 90 pct., og så mener man, at man skal bibeholde sådan to færger. Det er dog fantastisk, at man i det hele taget vil gøre sig til talsmand for det, men det vil man altså gøre. Jeg finder, at det er meget beklageligt.

Men det er trods alt glædeligt, at der er et flertal – selv om det er spinkelt – som har et fornuftigt syn.

Kofod-Svendens (KRF):

Indledningsvis vil jeg gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at fru Inger Stilling Pedersen og jeg begge var optaget af andre møder, så vi kunne ikke deltage i førstebehandlingen. Det er, hvad der kan ske for en lille folketingsgruppe: det var ikke, fordi vi ikke ønskede at deltage. Vi havde regnet med, at en af os kunne være til stede, men de møder, vi deltog i, trak ud, så det er den ganske enkle forklaring på det af hr. Tommy Dinesen rejste spørgsmål.

Vedrørende dette salg er der to ting, jeg gerne vil gøre gældende. Den ene er, hvordan befordringsmulighederne bliver efter salget, og det andet er økonomien.

Der er nogle ting, vi har lagt stærkt vægt på og er blevet imødekommet i under forhandlingerne. Den ene er, at salget ikke sker nu. Vi har lagt vægt på, at det tidligst kan ske i maj 1991. Hvorfor netop da? Fordi rejsetiden mellem København og Århus på det tidspunkt nedsættes med ca. 40 minutter og til årsskiftet 1991-92 med yderligere 15 minutter. Der sker altså noget, når vi får IC3-togene. Når vi så får endelig ibrugtagning af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt, vil rejsetiden komme ned på 2½ time mindre end i dag, altså en halvering af tiden for at rejse København-Århus, Århus-København. Det, at der sker et serviceløft hos DSB, har vi lagt vægt på, og det er først da, salget sker.

For det andet har vi lagt vægt på, at sejliden bliver uændret. Det koster noget øget motor-kraft. Det gør selvfølgelig, at økonomien bliver knap så god, men hr. Tommy Dinesen spurgte om det trafikmæssige, og her har vi lagt vægt på, at sejliden bliver uændret.

For det tredje har vi lagt vægt på, at færgerne ikke skal kunne medtage 500, men 600 passagerer. Men er det så nok? Ja, det mener vi.

Der kan blive enkelte problemer i højtiderne indtil 1993. Jeg tror ikke, det vil være tilfældet efter 1993, og det er et spørgsmål, hvor store problemer der reelt vil være i højtiderne. Her tror jeg det kan være svært at skønne. Jeg vil tro, at adskillige, når man allerede fra 1991 kan komme hurtigere fra Århus til København og fra København til Århus, vil vælge den sydgående forbindelse.

Det er de tre ting, vi har lagt vægt på: Uændret sejltid, at færgerne i stedet for 500 kan tage 600 passagerer, og endelig at det først bliver i maj 1991, at salget effektueres.

Der tales om ikke at sælge før end 1996. Her må jeg udtrykke min overraskelse over, at man vil bevare færgerne efter 1993, når man har fået den faste jernbaneforbindelse. Så synes jeg nok, at man opererer med en overkapacitet. Vi er da vel også sat til at forvalte offentlige midler bedst muligt.

Det er klart, at vi kan have en lang række ønsker. Det kan vi have med hensyn til øget ulandsbistand, på det sociale område, på sundhedsområdet osv., men der er da nogle grænser. Derfor har jeg vanskeligt ved at se, at man skal opprioritere dette område, så man, efter at man har fået den faste jernbaneforbindelse, hvor tiden for at komme fra København til Århus og fra Århus til København bliver halveret, vil opretholde nogle færger, som – det viser da alle undersøgelser, også i den daglige drift – på personområdet har overkapacitet.

Når det så gælder økonomien, har jeg gået de forskellige tal igennem, og jeg kan ikke sige andet, end at med den pris, som nu er budt, og hvor jeg ikke har mødt nogen, som har sagt, at det er et dårligt pristilbud – tværtimod har jeg fra alle sider mødt, at her har man altså et godt tilbud – tror jeg, at det er klogt købmandskab. Ud fra en samlet vurdering er det min overbevisning, at det er klogt købmandskab.

Men jeg mener selvfølgelig, når dette er sagt, at alle detaljer skal undersøges, og vi må virkelig have klarhed over de enkelte økonomiske poster. Derfor vil jeg gerne bede finansministeren forklare, hvad man kan læse i Jyllands-Posten den 23. maj, og som også står i Århus Stiftstidende den 23. maj. Overskriften er: »Færgeombygning vil koste DSB 290 mio. kr.