

[Janne Normann]

Jeg vil lige gøre en bemærkning mere til fru Margrete Auken. Jeg har nu ikke sagt, det var synd for forsikringsselskaberne. Jeg sagde, der ikke var noget at sige til, at de vægrede sig ved at betale noget helt uforudsigeligt. Vi har hørt så mange pæne ord om solidaritet, om, at vi er ansvarlige, om, at det er en samfundsopgave, osv., men det er nu en sølle form for solidaritet, at man bare udskriver andre til at betale. Jeg mener, vi skal fastholde, at det er en samfundsopgave, altså en skatteyderopgave, og jeg var glad for, at det i øvrigt var den holdning, der prægede hele debatten.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

### Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

*Forslag til folketingsbeslutning om fremrykning af bygning af 2 færger til Århus-Kalundborgoverfarten. (Styrkelse af beskæftigelsen på danske skibsværfter).*

Af Erling Jensen (S) m.fl.  
(Fremsat 18/1 83).

Forslaget sættes til forhandling.

### Forhandling

### Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg kan faktisk begynde under dette andet dagsordenspunkt som ved det første med at sige, at jeg opfatter forslaget som en slags fødselshjælp, og et sådan tilbud skal man altid være glad for, især når det, der ventes at komme til verden, er noget, man glæder

sig til. Nu ved jeg godt, der skal lidt ekstraordinær fødselshjælp til, når ungen skal være så stor som en færge, og denne fødsel er altså heller ikke gratis. Men ideen er god, det skal jeg absolut erkende. Det er forslagsstillerne bekendt, at regeringen igennem et par måneder har arbejdet med denne sag, og jeg kan oplyse, at vi arbejder grundigt og alvorligt med den for at bringe den til en fornuftig løsning.

De nuværende to færger på den nævnte overfart er fra henholdsvis 1960 og 1964. De lader en hel del tilbage at ønske med hensyn til den standard, man bør kunne forvente. Det drejer sig både om komfort, om kapacitet og om tekniske omstændigheder. Det må i almindelighed betegnes som utilfredsstillende, at færgerne er i denne tilstand. Det har meget at gøre med de krav, samfundet stiller i dag til befordringsmidler af denne art, i forhold til, hvad der var tilladt og hvad der var normen, da disse færger for 18-22 år siden blev bygget. Det har vel også lidt at gøre med de forventninger, den enkelte rejsende stiller, med den yderligere velstand – eller skal vi sige forkælelse? – og dermed de øgede forventninger om, hvor godt man skal have det på sådan en tur, som borgere i dag stiller, og jeg vil sige ikke ganske uberettiget stiller.

Det er naturligvis meget utilfredsstillende, at rejsende, som har betalt det samme for billetten, får en ganske forskellig service, alt efter hvilken overfart de er med. Det er nu ikke noget nyt, og det er ikke noget, man nogen sinde vil kunne gøre endeligt op med, men det bør være tåleligt, således at også de, der kommer sent til en færge – forudsat altså, at der endnu er plads på den – og som sagt betaler den samme billetpris, får en overfart og en service af en standard, som er lige så god som den, de, der kom først, får.

Nu ved jeg godt, at der er mange, der har været med de færger og har kunnet rapportere, at de stort set var halvtomme eller noget deromkring. Det forekommer også rigtig mange dage af året og på rigtig mange af turene. Men det er en kendsgerning – selv om vi ikke altid kan disponere efter spidsbelastninger – at der er op imod 140 dage om året, på hvilke den nuværende kapacitet og standard er utilstrækkelig. Det tal mener jeg er stort nok til, at vi alvorligt må overveje,