

[Bilgrav-Nielsen]

interesserede i at have en så decentral overfartsstruktur som overhovedet muligt, så hyppige afgange som overhovedet muligt, så få problemer med lastning og losning som overhovedet muligt, men i et notat, som vi har fået fra ministeren – det hedder »Tredje udkast til notat til regeringens økonomiudvalg om Storebælts- og Kalundborg-Århus-overfarterne«, og det siger måske lidt om situationen i regeringen – er der givet en fremstilling af de problemer, der kan være forbundet med at satse på andre typer færger end netop de to typer, der har været under forberedelse. Jeg må erkende, at det er en saglig bedømmelse, som vi ikke uden videre er i stand til at omstøde, men som jeg mener vi har en række spørgsmål at stille til.

Men sagen må ikke forsinkes. Det er vigtigt, at vi fremmer den nu, men det er også vigtigt – og det vil jeg gerne have en socialdemokratisk anerkendelse af – at vi erkender, at selv om dette arbejde går i gang, har vi ikke reddet de danske skibsværfter. Sådan må det ikke se ud, for sådan bliver resultatet ikke. Det kan blive en lille hjælp i en akut situation.

Så vil jeg godt gøre en ekstra bemærkning i anledning af dels ministerens bemærkninger, dels adskillige regeringsordførere, som siger, at nu må det her afvente diskussionen om øst-vest-forbindelser – underforstået: diskussionen om Store Bælt. Jeg forstår ikke, at ministeren siger det, for ministeren har jo i det notat, jeg lige har omtalt, sagt følgende:

»Denne beslutning...« – altså om Århus-Kalundborg – »... kan træffes uafhængigt af beslutningen om den faste forbindelse.«

Det begrundes selvfølgelig med, at selv om man måtte beslutte sig for en fast forbindelse over Store Bælt, vil der gå ti år, og i den tid er det i hvert fald nødvendigt, at DSB forny sin kapacitet. Det kan godt blive en periode, hvor de private investorer i overfarter holder sig noget tilbage, mere end DSB måske kan tillade sig, og derfor mener jeg, det bør ske under alle omstændigheder.

Men dertil skal jeg føje, at det radikale venstres holdning til denne sag om at bygge disse færger svarer fint til vores holdning til Storebæltsproblemet. Vi er imod en fast forbindelse over Store Bælt.

Anne Grete Holmsgård (VS):

VS støtter forslaget fra socialdemokratiet, ligesom vi støttede de to ændringsforslag, der blev stillet af henholdsvis SF og socialdemokratiet under finanslovdebatten om igangsættelse af bygning af 2 færger til overfarten Kalundborg-Århus. Materiellet på overfarten er meget gammelt, og alle, der har rejst med ruten, ved, hvilke problemer det giver i form af overbelægning på mange af ruterne og fuldstændig uacceptable forhold.

Jeg mener, at regeringens holdning, som den er kommet frem her gennem ministeren for offentlige arbejder og fra regeringspartierne side, mest af alt, hvis man skal sige det lidt mildt, ligner en forhalingstaktik. Hvis man for det første ser på selve det kollektive trafikproblem, er der ingen tvivl om, at færgerne må fornys under alle omstændigheder, lige meget hvad man mener om en fast forbindelse over Store Bælt eller ej. De er gamle, og de er fuldstændig utilstrækkelige til at sikre en rimelig kollektiv trafikforbindelse, og hr. Bilgrav-Nielsen har jo lige på udmærket vis citeret fra ministerens notat om, at man, uanset hvad man beslutter sig til om en fast forbindelse eller ej over Store Bælt, alligevel skal have bygget færgerne.

Det andet argument, der er blevet brugt fra regeringens side, er det økonomiske argument. Det blev allerede brugt under finanslovdebatten, nemlig at der i den nuværende situation ikke er råd til at sætte færgebyggeriet i gang. Det virker jo mildest talt noget hyklerisk, når man samtidig ved, at dele af regeringen går ind for at bygge en bro over Store Bælt, som, hvis vi nu tager det i den mest optimistiske ende, i hvert tilfælde koster 10 mia kr. i dagens priser, og som, hvis man ser på, hvad der er sket med andre store økonomiske prestigeprojekter her i landet, i hvert tilfælde vil komme til at koste betydelig mere, når den endelig står færdig, men hvis vi bare tager de 10 mia kr. for ikke at overbyde og for ikke at blive beskyldt for det, vil det i hvert tilfælde betyde en årlig forrentning på 2 mia kr. Det er det firdobbelte af, hvad det koster at sejle såvel færger som biler frem og tilbage over Store Bælt i dag, og det vil så igen få den konsekvens, lige meget hvordan man vender og drejer det, at taksterne vil blive betydelig højere over Store Bælt, end de er i dag. Men som sagt betragter jeg regeringens to hovedargumenter som