

[Kallesøe]

(Beslutningsforslag nr. B 94).

Jeg skal i øvrigt henvise til de bemærkninger, der ledsager forslaget.

Skriftlig redegørelse:

Redegørelse af 15. februar 1979 vedrørende den indenlandske færgetrafik på Kattegat.
(Redegørelse nr. III).

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

1. Indledning.

Jydsk Færgefart A/S og Mols-Linien A/S indgik i slutningen af november 1978 en samarbejdsaftale, der bl.a. indebærer, at sejladserne på Hundested-Grenå-overfarten indskrænkes, idet den mindste af de nuværende to færger tages ud af drift. Desuden etableres der et samarbejde om ledelse, markedsføring og drift i øvrigt mellem de to selskaber.

Regeringen har siden modtaget en række henvendelser med opfordring til at søge sejladserne opretholdt i hidtidigt omfang.

Der blev i december afholdt orienterende møder mellem repræsentanter for regeringen, Grenå og Hundested kommuner samt de to færgeselskaber, ligesom sagen blev drøftet ved samråd i folketingets trafikudvalg.

Regeringen overvejede derefter situationen og fandt ikke baggrund for at tage initiativer med hensyn til den aftale, der er truffet mellem de to færgeselskaber.

Den ene af Grenå-Hundested-overfartens to færger er som aftalt taget ud af drift ved årsskiftet.

I denne redegørelse skal den nærmere baggrund for regeringens holdning og spørgsmålet om de videre perspektiver for den indenlandske færgetrafik på Kattegat på baggrund af den nuværende trafikale situation og de henvendelser, regeringen har modtaget, behandles.

2. Baggrund.

Trafikken mellem Øst- og Vestdanmark betjenes af syv forskellige færgeforbindelser. Spodsbjerg-Tårs er den sydligste. Der er to forbindelser over Store Bælt, og fra Kalundborg udgår to forbindelser til henholdsvis

Juelsminde og Århus. Endelig er der de to nordlige forbindelser, som er omfattet af aftalen mellem de to rederier. Forbindelserne over Store Bælt og forbindelsen Kalundborg-Århus drives af DSB. Jydsk Færgefart besejler foruden Grenå-Hundested-ruten også Kalundborg-Juelsminde, mens Sjællands Odde-Ebeltoft drives af Mols-Linien A/S. De to rederier er datterselskaber af henholdsvis A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab og DFDS.

Den samlede trafik mellem Øst- og Vestdanmark har kun været svagt stigende siden 1970. De to forbindelser Hundested-Grenå og Sjællands Odde-Ebeltoft har sammenlagt siden 1970 haft en markedsandel af øst-vesttrafikken på ca. en fjerdedel med Sjællands Odde-linien som den største rute. Betragtes den samlede trafik på de to ruter, har Grenå-Hundested-overfarten siden 1970 haft en voksende andel af personbiltrafikken og en faldende andel af lastbiltrafikken.

Grenå-Hundested-ruten og Sjællands Odde-Ebeltoft er hidtil hver besejlet af to færger. De nuværende færger er alle bygget i perioden 1972-74, og indsættelse af disse færger indebar en betragtelig kapacitetsforøgelse i forventning om en fortsat trafikstigning.

I et samarbejde mellem DSB, Mols-Linien og Jydsk Færgefart udarbejdedes i maj 1978 en redegørelse for konsekvenser og ressourceforbrug ved alternative trafikstrukturer for den indenrigske Kattegattrafik. En udførlig redegørelse for baggrunden for indskrænkningen af Hundested-Grenå-overfarten fremgår af denne rapport.

I konklusionen anføres således, at DSB og de to rederier er enige om, at det vil være en betingelse for fortsat økonomisk overlevelse af den private færgetrafik på Kattegat, at der sker en reduktion af kapaciteten. I rapporten forudsættes dette at ske ved reduktion i antallet af overfarter, mens der i praksis er sket en trafikindskrænkning gennem en reduktion af antallet af færger på nogle af ruterne.

Det fremgår videre af rapporten, at Jydsk Færgefart A/S ikke siden 1972 har haft tilfredsstillende resultater. Årene 1974 til og med 1976 har endog givet driftunderskud mellem 2,1 og 7,1 mill. kr. Det bemærkes, at disse regnskabstal omfatter både Kalundborg-Juelsminde-ruten og Grenå-Hundested-ruten.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Regeringen er ikke i stand til at fremlægge særskilte regnskaber og budgetter for Hundested-Grenå-linien.

Da biltrafikken mellem Øst- og Vestdanmark som nævnt har været stagnerende, har udviklingen i taksterne været afgørende for indtægterne. Ifølge rapporten er den udbudte kapacitet for stor i forhold til efterspørgslen, hvorfor det kun har været muligt at gennemføre takstforhøjelser i det omfang, der skete tilsvarende reguleringer hos de konkurrerende rederier. Endelig konstateres det, at for den betragtede periode har de foretagne takstforhøjelser ikke tilnærmelsesvis kompenseret for de stedfundne omkostningsstigninger og tab.

Det, der nu er sket, er således ikke uventet.

3. Samarbejdsaftalen.

Samarbejdsaftalen mellem Mols-Linien A/S og Jydsk Færgefart A/S indebærer, at kapaciteten på Grenå-Hundested-linien begrænses ved, at den mindste af færgerne tages ud af drift, mens Sjællands Odde-Ebeltoft-linien som hidtil besejles af to færger, at der etableres fælles overfartsledelse, markedsføring og billetbestilling, som skal foregå fra Mols-Liniens kontor i Ebeltoft, og at der sker en fordeling af indtægter og udgifter for de to overfarter mellem de to selskaber på basis af driftsresultatet fra 1978.

Aftalen trådte i kraft den 1. januar 1979.

Ved aftalen opnår Jydsk Færgefart A/S bl.a. ekstraordinære indtægter ved det forventede salg af én færge, som kan benyttes til nedbringelse af selskabets gæld. Endvidere sker der en mindskelse af driftsomkostningerne som følge af mandskabsreduktion og det aftalte driftsmæssige samarbejde med Mols-Linien A/S. Endelig håber man på en forbedret kapacitetsudnyttelse af den resterende færge på Grenå-Hundested-linien.

Mols-Linien A/S vil kunne påregne en øget trafikmængde som følge af reduktionen af kapaciteten på Grenå-Hundested-linien. Endelig bidrager aftalen til en formindsket konkurrence mellem rederierne og giver dermed bedre mulighed for, at takstforhøjelserne kan følge med omkostningsstigningerne.

4. Konsekvenserne af aftalen.

Regeringen blev først underrettet om aftalen ved dens offentliggørelse, men det skal dog i den forbindelse bemærkes, at de to rederier efter offentliggørelsen har givet regeringen de oplysninger, den har ønsket, i det omfang oplysningerne forelå, således at en nøjere vurdering af aftalen og dens konsekvenser har været mulig.

Indskrænkningen af kapaciteten på Grenå-Hundested-overfarten ved, at den mindste af overfartens to færger tages ud af drift, indebærer en reduktion af kapaciteten på denne overfart med 25-33 procent. Sammenholdes kapacitetsnedgangen med den hidtidige kapacitet på Grenå-Hundested-overfarten og Mols-linien tilsammen, er der alene tale om nedgang i den samlede kapacitet på ca. 10 procent. Sammenstilles kapacitetsindskrænkningen på Grenå-Hundested-overfarten endelig med den samlede kapacitet på bilfærgeruterne mellem Øst- og Vestdanmark, er der alene tale om en kapacitetsnedgang på nogle få procent.

På baggrund heraf finder regeringen ikke, at indskrænkningen på Grenå-Hundested-linien giver anledning til kapacitetsproblemer for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Der er således ikke nogen trafikal nødvendighed, som har kunnet betinge skridt fra regeringens side til at søge den indgåede samarbejdsaftale mellem de to rederier ændret.

Aftalen indebærer en nødvendig justering af færgeruternes kapacitet, uden at der sker en ændring i overfartsstrukturen. Samtidig medfører aftalen ikke nogen væsentlig indskrænkning i regeringens muligheder for at overveje og eventuelt på et senere tidspunkt træffe foranstaltninger med hensyn til overfartsstrukturen.

Det må antages, at aftalen, der er uopsigelig i 5 år, giver en vis sikkerhed for, at de to forbindelser kan videreføres fremover. Dog er det herved forudsat, at det nuværende takstniveau på Storebæltsoverfarten og forholdet mellem dette og de private takster ikke forrykkes. Det vil bl.a. sige, at f.eks. en nedsættelse af takstniveauet på statsbanernes færgeforbindelser over Store Bælt fremdeles må antages at kunne bringe de private overfarter i fare.

Samarbejdsaftalen medfører en vis serviceforringelse for de trafikanter, der hidtil har benyttet Grenaa-Hundested Linien.

[Ministeren for offentlige arbejder]

For de bilister, der hidtil har benyttet Grenaa–Hundreded Linien, vil aftalen således indebære den ulempe, at der sker en reduktion i antallet af færgeafgange. Det vil formodentlig betyde en vis omlægning af færgetrafikken fra Grenaa–Hundreded Linien til andre færgeruter, formodentlig især til Sjællands Odde–Ebeltoft, hvilket vil indebære en merkørsel navnlig på Sjællandssiden.

Omlægningen af færgetrafikken fra Grenaa–Hundreded til andre færgeruter, men formentlig fortrinnsvis til Sjællands Odde–Ebeltoft, vil forårsage en vis forøgelse af belastningen af visse vejstrækninger. Ud fra kendskabet til de nuværende vejes kapacitet forventes denne trafikforøgelse ikke at ville få væsentlig betydning set ud fra de nuværende kapacitetsreserver.

5. Regeringens overvejelser om initiativer med hensyn til samarbejdsaftalen.

Fra en række forskellige kredse er der fremkommet opfordringer om at gribe ind over for samarbejdsaftalen mellem de to rederier.

Efter indenrigsministeriets opfattelse er det ikke en kommunal eller en amtskommunal opgave at yde støtte til Grenaa–Hundreded Linien i form af aktieopkøb eller lignende.

Hvad angår spørgsmålet om et statsligt initiativ, vurderer regeringen, at aftalens ulemper ud fra trafikale betragtninger må anses som ret begrænsede, og at den blandt andet giver en vis sikkerhed, som ellers ikke vil være til stede, for opretholdelse af det nuværende rutenet over Kattegat. Regeringen har derfor ikke i den foreliggende situation fundet anledning til af trafikale hensyn at søge de to rederiers disposition ændret ved en særlig aftale mellem staten og rederierne.

Aftalen har ifølge de foreliggende oplysninger medført afskedigelse af ca. 130 personer, og det er i den henseende især Hundestedområdet, som rammes. I den nuværende beskæftigelsessituation må det naturligvis vække alvorlig bekymring, når indskrænkningen af en betydelig erhvervsvirksomhed, som har fundet, at grundlaget for dens hidtidige aktivitetsniveau er udhulet, får den følge, at der nedlægges arbejdspladser. Det må imidlertid erindres, at Grenaa–Hundreded Linien drives som almindelig erhvervsvirksomhed uden anden offentlig regulering end

den, rederier i almindelighed er undergivet, og på den baggrund har regeringen af hensyn til konsekvenserne fundet det afgørende betænkeligt at gå ind i en støtteaktion af hensyn til beskæftigelsen.

6. Videregående overvejelser vedrørende færgefarten mellem Øst- og Vestdanmark.

Allerede i den redegørelse, der i oktober 1978 blev givet folketinget om Storebæltsprojektets udskydelse, blev det anført, at færgefarten på Kattegat efter broens udskydelse ville blive gjort til genstand for fornyede overvejelser som et led i de supplerende undersøgelser af trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark, som regeringen påtænkte. Den foretagne indskrænkning af driften på Hundested–Grenaa-linien har selv sagt aktualiseret behovet for sådanne overvejelser.

Gennemførelsen af analyser vedrørende færgeruterne over Kattegat mellem Jylland og Sjælland vil derfor indgå som en væsentlig del af det samlede program for disse supplerende undersøgelser. Programmet, som er under udarbejdelse, vil om kort tid blive forelagt folketingets udvalg om offentlige arbejder.

Den seneste udvikling i Kattegattrafikken giver efter regeringens opfattelse anledning til at overveje, om der på længere sigt er behov for indseende, regulering og/eller medvirken fra det offentliges side med hensyn til privat færgetrafik mellem landsdelene, der som bekendt kun i yderst begrænset omfang er genstand for samfundsmæssig styring. Der foreligger her en lang række forskellige muligheder, som til dels har været fremført i den debat, som har fundet sted i forbindelse med indskrænkningen på Grenaa–Hundreded-linien: Nødvendigheden og karakteren af sådanne eventuelle foranstaltninger, der i givet fald skal kunne virke hensigtsmæssigt på længere sigt, kan der ikke umiddelbart tages stilling til, men spørgsmålet vil sammen med en grundlæggende trafikal behovsvurdering indgå i de kommende undersøgelser.

Blandt de teoretisk mulige foranstaltninger, som har været draget frem i debatten, er der som et yderpunkt dette, at staten overtager færgetrafikken mellem landsdelene. Som en noget mindre vidtgående mulighed har

[Ministeren for offentlige arbejder]

den tanke været fremført, at der med statslig dominans kunne dannes et driftsselskab til at varetage al færgetrafik mellem Øst- og Vestdanmark, således at dette selskab chartrede det nødvendige færgemateriel. Endelig har man blandt andet i Kattegatrapporten været inde på, at der også kunne tænkes andre former for drifts- og takstmæssig samordning mellem samtlige de nævnte færgeruter, hvad enten de drives af staten eller private.

Tanken med disse forslag er at opnå stabilitet med hensyn til rutestruktur og serviceniveau og at drage de fordele med hensyn til rationel tilrettelæggelse af driften, som kan være forbundet med at have den samlet under ét. Da den nuværende kapacitet på de omhandlede færgeruter efter alt at dømme må anses for tilstrækkelig både i dag og i de nærmest kommende år, må det ud fra en realistisk vurdering samtidig påpeges, at der er en stor sandsynlighed for, at sådanne arrangementer vil betyde væsentlige statslige merudgifter eller tilskud.

Allerede af denne grund kan regeringen naturligvis ikke tage standpunkt til noget sådant før efter nøje undersøgelser og overvejelser. Og et trafikalt behov for umiddelbare skridt af denne art foreligger som tidligere nævnt ikke.

Det har også været bragt frem fra forskellig side, at en koncessionslovgivning for færgetrafik ville være på sin plads for derigennem at skabe grundlag for en vis samfundsmæssig styring af aktiviteten på dette område. Der henvises blandt andet til, at det både af hensyn til den trafikale planlægning og til de forskelligartede offentlige investeringer, som har deres udspring i det mønster for færgetrafikken, som foreligger, eller som kan forventes, er rimeligt med et sådant indseende fra det offentliges side.

Den gældende færgelov fra 1874 har stort set kun teoretisk betydning som regulerende faktor vedrørende færgetrafikken mellem landsdelene. Som udgangspunkt kan alle og enhver etablere færgefart, uden at særlig tilfaldelse er nødvendig. Kun hvis det pågældende rederi selv ønsker en beskyttelse mod andre, kan det gennem amtsrådet søge ministeriet for offentlige arbejder om eneretsbevilling. En sådan bevilling giver imidlertid kun beskyttelse mod, at andre etablerer lignende færgefart inden for en meget begræn-

set geografisk afstand fra vedkommende færgesteder.

En koncessionslov for indenlandsk færgetrafik efter sædvanligt mønster vil være et væsentligt mere effektivt virkemiddel, idet den vil gøre færgefart, som staten ikke selv vælger at varetage, betinget af koncession på bestemte vilkår og med bestemt tidsmæssig gyldighed. En sådan ordning må nøje overvejes, og det må ske i sammenhæng med en vurdering af lands- og regionplanlægningen.

Ved overvejslen af de her nævnte og andre løsningsmuligheder på længere sigt må der anlægges den hovedbetragtning, at de enkelte landsdele får en rimelig trafikal betjening med hensyn til både ruter og afgangsfrekvenser. Dette må dog ske således, at der i så vid udstrækning som muligt sikres den enkelte rute et trafikalt underlag, der muliggør en tilfredsstillende rentabilitet. Hensynet til at sikre en hensigtsmæssig sammenhæng med lands- og regionplanlægningen må derfor også tillægges væsentlig betydning. Sådanne overvejelser må jo blandt andet være bestemt af, i hvilken udstrækning trafikken fra færgestederne skaber konflikter i forhold til omgivelserne. Det kan for eksempel være spørgsmålet om, i hvilken udstrækning trafikken ledes gennem eksisterende byområder, eller at nye vejanlæg vil anfægte væsentlige fredningsinteresser. Endvidere har en række borgmestre og amtsborgmestre i Midt- og Nordjylland og i hovedstadsområdet i en henvendelse til regeringen fremhævet Grenaa-Hundreded Liniens betydning for den trafikale betjening af de to landsdele med en henvisning til færgefartens betydning for vejplanlægningen og region- og kommuneplanlægningen.

Da etableringen af en fast forbindelse over Store Bælt væsentligt vil mindske trafikunderlaget for færgeforbindelserne over blandt andet Kattegat, må overvejelserne vedrørende den fremtidige struktur af disse Kattegatruter ske i nøje koordination med de undersøgelser vedrørende øst-vest-trafikken i det hele, der som nævnt påtænkes gennemført som følge af udsættelsen af Storebæltsprojektet. Der skal blandt andet bygges på samme prognoser vedrørende det trafikale grundlag. Endvidere bør planlægningen af Kattegatruternes fremtidige struktur koordineres med den øvrige langsigtede planlægning i forbindelse med fjerntrafikken.

[Ministeren for offentlige arbejder]

De videre undersøgelser vedrørende øst-vest-trafikken i den periode, hvor broprojektet er udsat, vil blive tilrettelagt på en sådan måde, at det sikres, at regeringen og dermed folketinget fortsat fuldt ud har løbende indseende med denne sag. Programmet for undersøgelserne vil således blive forelagt for folketingets trafikudvalg, der i øvrigt vil blive holdt løbende orienteret om arbejdet. Brugerinteresserne vil blive nøje belyst, og derfor vil de interesserede myndigheder, herunder de for lands- og regionplanlægningen ansvarlige, selvfølgelig blive inddraget i overvejelserne i det udvalgsarbejde, der i visse henseender kan vise sig at være nødvendigt.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri. (Finansiering af nyt byggeri, aftrapning af rentesikring, lån til betaling af beboerindskud m.v.).

(Lovforslag nr. L 140. Fremsat 31/1 79).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 2-9 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

2) Første behandling af:

Forslag til lov om midlertidig offentlig støtte til almennyttigt boligbyggeri og statsstøttede kollegier.

(Lovforslag nr. L 138. Fremsat 31/1 79).

3) Første behandling af:

Forslag til lov om leje.

(Lovforslag nr. L 141. Fremsat 31/1 79).

4) Første behandling af:

Forslag til lov om midlertidig regulering af boligforholdene.

(Lovforslag nr. L 142. Fremsat 31/1 79).

5) Første behandling af:

Forslag til lov om andelsboligforeninger og andre boligfællesskaber.

(Lovforslag nr. L 143. Fremsat 31/1 79).

6) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om ejerlejligheder.

(Lovforslag nr. L 144. Fremsat 31/1 79).

7) Første behandling af:

Forslag til lov om boligsikring.

(Lovforslag nr. L 145. Fremsat 31/1 79).

8) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om midlertidig regulering af boligforholdene [af Kaj Hansen (DKP) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 125. Fremsat 23/1 79).

9) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om byfornyelse og boligforbedring [af Kaj Hansen (DKP) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 61. Fremsat 23/1 79).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling**Kaj Poulsen (S):**

De syv regeringsforslag, som her behandles, har baggrund i de aftaler, socialdemokratiet og venstre har indgået sidste sommer på Marienborg.

Betragtet på kort sigt skal der ikke herske nogen tvivl om socialdemokratiets holdning til disse forslag. Vi finder, at de på en række områder løser nogle af de problemer, vi boligpolitisk står med nu og i de kommende par år, og det er vores håb, at vi kan få en hurtig behandling af lovforslagene i folketinget, således at såvel lejerne, som bor i det private udlejningsbyggeri, som beboerne i det almennyttige byggeri kender deres boligvilkår i de kommende år.

Folketinget har jo i de sidste 4-5 år behandlet forskellige forslag til løsning af de problemer, som rentesikringsaftrapningen har medført. Det loft, som folketinget besluttede at lægge over denne aftrapning i januar måned 1977, har indtil i dag virket efter hensigten. Det har imidlertid ikke fjernet utrygheden hos beboerne i det almennyttige byggeri, og derfor hilser vi det forslag, som boligministeren kommer med, velkommen, idet boligministeren foreslår sikret, at det rentebeløb, som beboerne skal betale, årligt aldrig