

[Formanden]

Man gik sluttelig til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om mærkning og skiltning med pris m.v.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Forhandling om ministeren for offentlige arbejders redegørelse af 15. februar 1979:

Redegørelse om den indenlandske færgefart på Kattegat.

(Redegørelse nr. III. Redegørelsen givet 15/2 79).

Forhandling

Otto Mørch (S):

Jeg vil gerne begynde med at takke ministeren for redegørelsen, som jeg har læst med stor interesse. Jeg har især hæftet mig ved det afsnit, der bærer overskriften »Videregående overvejelser vedrørende færgefarten mellem Øst- og Vestdanmark«. Jeg havde måske ventet at finde ministerens tilkendegivelser om, hvilke konkrete initiativer man fra regeringens side ville iværksætte, for at den trafikale sammenknytning af landsdelene fremover kunne sikres det rimelige og konstante serviceniveau, som befolkningen og erhvervslivet har krav på. Derværre må jeg nok sige, at jeg er blevet en lille smule skuffet. På den anden side må jeg erkende, at det nok har været vanskeligt aktuelt at markere konkrete initiativer.

Det er vigtigt for mig at slå fast, at efter min opfattelse må det være en samfundsmæssig forpligtelse at holde landsdelene sammenknyttet på en rimelig måde. Det kan ikke være rigtigt, at vi fremover skal affinde os med, at et enkelt færageselskab efter godtbefindende kan ændre trafikforbindelserne totalt. Jeg finder det derfor ubetinget

nødvendigt, at vi hurtigt får en samlet undersøgelse og vurdering af konkrete forslag til tekniske, takstmæssige og ikke mindst organisatoriske løsninger for hele øst-vest-problematikken...

Formanden:

Der synes at være en særlig stemning i tinget i dag. Jeg må for tredje gang bede om lidt mere ro. Taleren taler meget højt og tydeligt, så jeg kan ikke bede ham hæve stemmen.

Otto Mørch (S):

... vel at mærke løsninger, der ud fra en samfundsmæssig vurdering er forsvarlige, og det vil for mig sige, at det må dreje sig om løsninger, der i modsætning til dem, vi hidtil har set, i udstrakt grad også imødekommer hensyn til et rimeligt serviceniveau, tager hensyn til beskæftigelsen, den kollektive trafik, miljø- og energimæssige forhold, vej- og havnekapacitet samt til en fremtidig fast forbindelse over Store Bælt. Skal jeg dømme efter trafikministerens redegørelse, er jeg en lille smule bange for, at en sådan samlet vurdering har noget lange udsigter, men måske er jeg for pessimistisk. Det vil debatten vise.

Ganske vist har trafikudvalget fået lovning på det samlede program for supplerende undersøgelser af trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark, som for tiden er under udarbejdelse i ministeriet for offentlige arbejder, og ganske vist overvejes det at gennemføre undersøgelser af øst-vest-trafikken i det hele som følge af udsættelsen af Storebæltsprojektet, men der siges altså ikke noget konkret om, hvad disse eventuelle undersøgelser skal indeholde, hvad de skal sigte mod, og hvor hurtigt de skal gennemføres. Men det klares vel hen ad vejen.

F. eks. må jeg forvente, at hele spørgsmålet om de organisatoriske forhold inden for øst-vest-trafikken får en fremtrædende plads i disse undersøgelser. Af redegørelsen fremgår, at den seneste udvikling i Kattegattrafikken har givet regeringen 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. Jeg mener, den seneste udvikling klart har vist, at der faktisk eksisterer et sådant behov – ikke blot

[Otto Mørch]

på længere sigt, men allerede nu – hvis vi ikke igen vil risikere at blive taget på sengen, for at bruge det udtryk.

Ved flere lejligheder har jeg slået til lyd for, at der bør dannes et fælles driftsselskab mellem staten og de private færgerier på Kattegat. Organisationen Danske Vognmænd har støttet dette forslag, og det er jeg meget glad for. Dette selskab skulle varetage dele af eller al færgetrafik mellem Øst- og Vestdanmark ved at chartre det nødvendige færgeomateriel. Jeg ser, ministeren nævner det som en af mulighederne, og det er jeg glad for, for det ligger jo sådan, at kun via et offentligt engagement på den ene eller anden måde kan der sikres den nødvendige stabilitet i trafikbetjeningen på Kattegat i årene fremover, indtil en fast forbindelse over Store Bælt er etableret. Det er da rigtigt, at der så i givet fald kan blive tale om offentlige tilskud til et sådant driftsselskab. På den anden side er det offentlige allerede nu stærkt inde i billedet, både hvad angår udbygning og vedligeholdelse af vejnettet til og fra færgehavne, og hvad angår selve havnene.

Også de kollektive trafikforbindelser til havnene er offentligt støttede. Med andre ord nyder de private færgeruter allerede, som situationen er nu, godt af indirekte offentlige tilskud, og det kunne da være, disse tilskud blev anvendt mere effektivt, hvis der kom en samlet koordinering af øst-vest-trafikken, en koordinering, som også tog hensyn til vejenes kapacitet og de kollektive trafikforbindelser.

F. eks. er det min egen holdning, at man primært bør bevare Kalundborg-Århus- og Grenå-Hundested-ruterne, dels fordi der til disse to ruter er baneforbindelse, men også fordi jeg frygter, at en koncentration udelukkende omkring Mols-Linien vil nødvendiggøre en ret betydelig udbygning af vejene i Odsherred og omkring Ebeltoft. Grenå-Hundested-ruten vil som den nordligste rute formentlig være den færgerute, der bedst supplerer en fast forbindelse over Store Bælt.

Kernen i sagen øst-vest-trafikken er, at vi her står over for et område af overordentlig stor samfundsmæssig betydning, hvor de privatøkonomiske interesser støder sammen mere eller mindre med samfundets interesser, og hvor vi vel nok må konstatere, at de privatøkonomiske interesser indtil videre har et vist overtag.

Jeg mener, disse modstridende interesser vil kunne finde sammen i et fælles driftsselskab til gavn for såvel rederierne som befolkningen og det erhvervsliv, der skal bruge transporten.

Jeg vil gerne sige, at kollektiv trafik for os i socialdemokratiet ikke blot er offentlig trafik, men at privat og offentlig trafik i et effektivt og supplerende samarbejde skaber den bedst mulige transportdækning.

Vi har i socialdemokratiet det principielle standpunkt, at trafikken skal tjene befolkningen. Det kan ikke ske uden samfundsindflydelse, og vi vil derfor i socialdemokratiet presse på for at få en hurtig samlet undersøgelse og vurdering af konkrete forslag til løsning af hele øst-vest-problematikken, løsninger, der ud fra en samfundsmæssig vurdering er forsvarlige.

Med stor tilfredshed har jeg set, at den organisation af erhvervsdrivende, som er den største kunde på færgetrafikområdet, nemlig Danske Vognmænd, i sit tidsskrift nr. 2 fra 1979 har samme opfattelse. Den skriver:

»Det ventes, at regeringen meget snart vil iværksætte et opklaringsarbejde for at få fuldstændig rede på trafiksituationen på Kattegat, og det synes der i høj grad at være behov for. Man må så håbe, at regeringen på det grundlag vil nå frem til en langsigtet løsning, der kan gøre en ende på de seneste års usikkerhed.«

Jeg er glad for at konstatere, at ministeren nu åbner for dette i sin redegørelse, og det takker jeg for.

Glensgård (FP):

Ja, det var så formanden for jernbanerådet, der talte i forbindelse med øst-vest-banetrafikken. Når jeg siger øst-vest-banetrafikken, hænger det nøje sammen med, at vi nu ligesom skulle argumentere for at opretholde Grenå-Hundested, fordi der var baneforbindelse dertil. Det kan selvfølgelig undre os, som ved, at trafikken til Grenå reelt ikke eksisterer, men formanden for jernbanerådet kan jo godt tale på socialdemokraternes vegne og bruge det som et argument for at opretholde forbindelsen.

Men samtidig skulle trafikken fra Århus til Kalundborg opretholdes, sagde formanden for jernbanerådet. Ja men det kan da også godt vurderes. Hvorfor? Ja, det er jo DSB,

[Glensgård]

der står for den pågældende trafik, en overfart, som i øvrigt rent længdemæssigt er af en sådan størrelse, at der ikke er nogen særlig grund til at opretholde den. Men hvis det i øvrigt var en trafik, som kunne bære sig selv, havde jeg intet imod, at enten DSB eller andre drev den pågældende trafik.

Men ministerens redegørelse har lidt mere forbindelse med det samarbejde, der eksisterer i regeringen for øjeblikket. Ministeren har fremlagt en redegørelse, som bærer tydeligt præg af, at man absolut ikke må træde hverken de socialdemokratiske medlemmer af regeringen eller samarbejdspartiets over tærne – jeg kan se, at hr. Hjortnæs oven i købet nikker. Den redegørelse, trafikministeren har fremlagt, bærer tydeligt præg af, at det ikke er den gamle venstremand, der har skrevet den, for hver gang man kommer frem til en eller anden konklusion, indledes den med, at man i hvert tilfælde bør overveje, om ikke følgende bør undersøges. Det er i sig selv ikke særlig givtigt for en minister; en minister må have et standpunkt. Ministeren må altså tage det standpunkt, at nu skal disse ting undersøges med henblik på det og det, men ministerens redegørelse viser ikke hen til noget som helst. Det kunne være interessant at få at vide, om ministeren vil følge den socialdemokratiske ordfører og nationalisere færgetrafikken. Jeg gider såmænd ikke engang spørge, for jeg får intet svar. Men det ville være interessant for os andre at vide, om det mindste parti i regeringen ønsker at gå ind i de overvejelser, som hr. Otto Mørch har lagt frem. Disse overvejelser går ud på, at DSB i første omgang ikke skal overtage, men at der laves et samarbejdsorgan. Men da vi kender socialdemokraterne, ved vi, at dette samarbejde efter nogle år udelukkende er til fordel for den største part, i dette tilfælde DSB. Vi så det, da vi startede HT-ordningen, som også i første omgang kun skulle være en samarbejdsorganisation for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Hvad fik vi ud af det? Et underskudsforetagende i størrelsesordenen godt og vel ½ mia kr. i indværende år. Er det det samme, man ønsker at opbygge på Kattegat? Jeg vil næsten hellere spørge den socialdemokratiske ordfører, for så er der dog en chance for, at man får et svar; det er ikke sikkert, det er ærligt, men man får dog et svar. Er det det, man ønsker at opbygge? Ønsker man at opbygge en sociali-

stisk trafik imellem landsdelene byggende på, at det intet betyder, hvad underskuddet bliver, bare trafikken er statsdrevet? Er det det, man ønsker at opbygge? Hvis det er det, synes jeg, man skal stille sig frem og sige det.

I sin redegørelse siger ministeren (Folketingstidende 1978-79, sp. 6784):

»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 offentlige side med hensyn til privat færgetrafik mellem landsdelene, der som bekendt kun i yderst begrænset omfang er genstand for en samfundsmæssig styring.«

Hvad var det, ministeren sagde? Intet, intet! Man må overveje, om man på længere sigt bør – der er intet. Vil ministeren sige til Dansk-Fransk – det er jo dem, det drejer sig om, vi kan lige så godt være ærlige: nu skal I ind under en statsstyring? Hvis ministeren vil det, skal han sige det. At hr. Otto Mørch ønsker det, er vi ikke i tvivl om. Men vi er stadig væk lidt i tvivl om, hvorvidt regeringen har den opfattelse.

Hr. Holm sagde for venstre under et møde i radioen, at det da ikke var udelukket, at man skulle gå over til at styre øst-vesttrafikken ved hjælp af statslig indseende. Er det venstres synspunkt, der er kommet frem dér, eller er det kun hr. Holms? Det kan vi andre spørge om, men svaret får vi formentlig ikke.

Men hvad er så den egentlige baggrund for denne redegørelse? Det er, at man så en gunstig udvikling på trafikken fra Grenå til Hundested, investerede i to store færger, måtte se i øjnene, at selv om der måske nok var et ønske fra egnene og regionerne om to mindre færger, var der ikke reelt noget kapacitetsbehov for to store færger. Så måtte man tage det driftsøkonomiske hensyn at tage den ene færge ud. Og hvad sker der så? Så rejser der sig et antal røster fra medarbejdere og folk i de to egne, det her drejer sig om, der siger: vi vil have to færger. Ja men hvad er det, man vil? Vil man have to færger, der kan tage 25 biler hver, eller tre færger, der kan tage 15 biler hver, for at få en hyppigere overfart? Ja men så må man jo betale for det. Med de bemandingsregler, som gælder i Danmark, må vi se i øjnene, at der også skal tages driftsøkonomiske hensyn: man må nødvendigvis indsætte en større færge for at

[Glensgård]

få nogle lavere driftsomkostninger. Kapaciteten er jo ikke formindsket, efter at man har indsat én stor færge i stedet for de to små; i hvert tilfælde er der ikke noget kapacitetsproblem.

At Danske Vognmænd bakker socialdemokratiet op i, at der nu sandelig skal ske en statsstyring af færgerederierne, undrer såmænd ingen. Jo, det undrer selvfølgelig vognmændene, at deres egen organisation gør det, men at organisationen som sådan har det standpunkt, undrer ingen, ikke engang vognmændene ude i erhvervet. Problemet er bare, at de ikke kan styre deres egen organisation, for de kan selvfølgelig ikke som liberale erhvervsdrivende gå ind for, at det offentlige nu skal styre den enkelte gren, det her drejer sig om, nemlig rederiet. De kan selvfølgelig heller ikke gå ind for, at vi nu skal til at bestemme, hvem der skal køre det bestemte gods fra den ene egn til den anden. Det er ganske klart, at organisationen Danske Vognmænd på længere sigt sparker sig selv over benet her. Man kan kun tilføje den tragikomiske bemærkning, at det ikke er første gang.

Vi ønsker altså ikke at følge socialdemokratiets eller måske venstres – vi ved det knap – men i hvert tilfælde regeringens officielle holdning, at der nu skal ske en offentlig styring her. Hvis der er et behov, skal det behov selvfølgelig dækkes, og det bliver dækket. Hvis der findes to regioner i landet, som ønsker at give offentligt tilskud til en bestemt færgetrafik, skal folketinget ikke forhindre en sådan tilskudsordning. Jeg vil selvfølgelig gerne gå ud og fortælle regionerne, at der ikke er nogen grund til det, men vi skal ikke ad lovgivningens vej forhindre en sådan tilskudsordning.

Vi kan altså ikke acceptere de ting, der er lagt op til her, for hvad er det, det ender i? Det ender i én eneste ting, nemlig en skæv konkurrence. Der er en konkurrenceforvridning i det danske transportsystem, og den konkurrenceforvridning består i, at folketinget accepterer, at DSB står i en illoyal konkurrencesituation. Det er politikernes ansvar, at vi yder et sådant urimeligt konkurrence tilskud til DSB. Hvis der var blevet rettet op på godstaksterne specielt og også for visse områder på DSBs persontakster, ville vi ikke have stået i den situation, vi står i. Men med fandens vold og magt skal vi jo have folk

flyttet fra privatbilerne over i togene. Vi skal have godset flyttet fra den effektive driftsform, lastbilerne, over i den ineffektive form, godstransport pr. jernbane. Det er selvfølgelig ikke al godstransport, der er ineffektiv. Det er heller ikke al persontransport hos DSB, der er ineffektiv, men den største del af den. Det accepterer vi ikke. Derfor kæmper vi også ud fra ideen om, at dette skæve forhold skal rettes op. Når det sker, er der ingen grund til at diskutere problemerne på Store Bælt, for så er de der ikke, ingen grund til at diskutere problemerne på Kattegat, for så er de der ikke. Så har vi fået den rimelige konkurrencesituation og det frie valg, det frie valg uden offentlig styring. Det er det princip, vi hylder, og derfor kan vi altså ikke tage denne redegørelse til efterretning, men det er jo ikke noget, vi kommer til at stemme om. O.k., vi kunne gøre det ud fra den betragtning, at den egentlig ikke sagde noget særligt, eller at der i hvert tilfælde var så mange forbehold i den, at ministeren var dækket ind. Vi synes, det er en elendig redegørelse, ministeren har givet, og vi synes ærlig talt, ministeren skulle tilkendegive, at han stadig væk var en lille smule liberalist.

(Kort bemærkning)

Otto Mørch (S):

Jeg er sikker på, det ikke er nødvendigt over for tingets medlemmer i almindelighed, men kun over for hr. Glensgård i særdeleshed at gøre opmærksom på, at jeg selvfølgelig talte som ordfører for mit parti, for socialdemokratiet, og ikke som formand for jernbanerådet. Jeg har fundet anledning til at markere det, fordi hr. Glensgård som sædvanlig skal ud på drilleriernes overdrev.

Svend Erik Hovmand (V):

Uden at blande mig i debatten i øvrigt vil jeg sige, at det nok ud fra mange hensyn er fornuftigt, at man får en sådan præcisering af, hvem det er, der taler i en given situation.

Vi er ministeren taknemlige for, at vi får denne debat. Ministeren har taget dette initiativ, og jeg synes, at det er fornuftigt, at vi får denne redegørelsesdebat.

De, der har fulgt det problemområde, vi her beskæftiger os med, vil vide, at der ikke findes lette eller hurtige løsninger i denne sag. Tværtimod må det stå klart for enhver,

[Svend Erik Hovmand]

at de seneste års debat har afsløret, at problemerne i forbindelse med øst-vest-trafikken i Danmark og herunder specielt den indenlandske færgetrafik på Kattegat er yderst vanskelige og meget stærkt komplicerede. Det fremgår af den grundige redegørelse, som ministeren har givet folketinget. Det fremgik af Kattegatrapporten for et års tid siden, og det understreges af de mange nye udviklingstendenser, som netop nu tegner sig for næsten alle trafikformer mellem Øst- og Vestdanmark.

Jeg skal her blot fremhæve nogle af de væsentligste for samtidig at understrege, at Kattegatproblemerne ikke kan ses isoleret, men nøje må vurderes i en overordnet sammenhæng, således som ministeren har lagt op til det.

For det første kan vi konstatere, at 1960ernes store vækst i øst-vest-trafikken siden begyndelsen af 1970erne har stabiliseret sig på ca. 14 mill. årlige rejser fordelt med 9 mill. på biler og 3½ mill. på tog og 1 mill. på fly. 14 mill. årlige rejser er nogenlunde det tal, som vi har haft i en længere periode.

For det andet ved vi, at landjordstrafikken gennem flere år har fordelt sig med ca. 40 pct. over Kattegat og ca. 60 pct. over Store Bælt.

Men vi ved også for det tredje, at blot mindre forskydninger i takstniveauet kan få overordentlig stor betydning både for fordeling af trafikken mellem Kattegat og Store Bælt og på den anden side fordeling af trafikken mellem de enkelte trafikformer, f. eks. fly, biler, tog osv. Endelig at takstniveauet også kan få betydning for fordeling af trafikken mellem de forskellige færgeruter.

For det fjerde er trafikken mellem Øst- og Vestdanmark også afhængig af den internationale trafik, der igen påvirkes af en række væsentlige udviklingstendenser. Det gælder ikke alene spørgsmålet om en Storebæltsbro – det er klart, den vil have indflydelse på Kattegatruterne og på hele øst-vest-trafikken – men det gælder også spørgsmålet om faste forbindelser over Øresund, som vi senere skal tage stilling til. Det gælder f. eks. også den allernyeste udvikling omkring svenskerens planer om at indsætte kæmpefærger fra Göteborg til Frederikshavn og fra Trelleborg til Sassnitz. Heller ikke denne udvikling vil vi kunne lukke øjnene for.

Som det femte og væsentlige område af betydning for øst-vest-trafikken skal jeg nævne den tekniske og økonomiske udvikling, den tekniske i lyset af planerne om at indføre eldrift og DSBs undersøgelser af det at indsætte de hurtigtgående såkaldte jetfoilsøfartøjer, som kan nedbringe togrejsen mellem København og Århus med et par timer. Ingen vil betvivle, at et sådant projekt ville have afgørende betydning for de øvrige trafikforbindelser over Kattegat. Endelig den økonomiske udvikling, således som den tegner sig for de private ruter og den aktuelle debat om de nye selskabsdannelser.

Ud over alle disse i sig selv punkt for punkt meget komplicerede enkeltproblemer er der en lang række følgevirkninger, som også må ind i overvejelserne. Det gælder infrastrukturen i form af motorveje og havneanlæg, det gælder beskæftigelsesmæssige hensyn, hensyn til lokale virksomheder, det gælder regionplan- og miljøhensyn og meget, meget andet. Det turde være indlysende, at ingen af disse problemer, som kun er beskrevet med nogle væsentlige hovedområder, vil kunne løses isoleret uden hensyn til den overordnede sammenhæng.

Fra venstres side er vi derfor tilfredse med, at regeringen nu er i fuld gang med en samlet vurdering, og at man løbende vil holde folketingets udvalg om offentlige arbejder underrettet om de resultater, man når frem til. Vi ser gerne, at regeringen tager initiativer på et eller flere af disse områder i god tid, inden spørgsmålet om en fast forbindelse over Store Bælt skal finde sin endelige løsning om 4–5 år. Men vi forventer, at sådanne initiativer udspringer af en overordnet helhedsvurdering og ikke bygger på kortsigtede og isolerede beslutninger.

Venstre har tre helt overordnede mål med den fremtidige udvikling for øst-vest-trafikken i Danmark, herunder færgetrafikken over Kattegat. For det første at befolkning og erhvervsliv også på længere sigt får en betjening, som er tilfredsstillende både ud fra et trafikalt og ud fra et økonomisk synspunkt. For det andet at trafikken også i fremtiden kan vælge mellem flere muligheder, både når det drejer sig om trafikarter, og når det drejer sig om færdselsruter. Endelig for det tredje at udviklingen ikke – og jeg understreger: ikke – fører til en monopolisering. Vi mener altså, at en sund konkurrence

[Svend Erik Hovmand]

og en vis spredning både geografisk og med hensyn til forskellige trafikformer fortsat må være det bærende element for øst-vest-trafikken i Danmark.

Grove (KF):

Man kan næsten sige, det er et sent tidspunkt, denne redegørelse kommer på, men det har vel andre årsager; jeg skal ikke beskylde ministeren for, at den kommer så sent. Når jeg siger, det er et sent tidspunkt, vil jeg gerne referere til en udtalelse, der er kommet fra folketingets trafikudvalgs formand, og som blev gengivet i Politiken den 16. februar. Deri slår hr. Otto Mørch stærkt til lyd for, at der skal dannes et, jeg tror, det er et »Færgefarten Danmark« så hurtigt som muligt. Hr. Otto Mørch kan jo have lov til at have den opfattelse som menigt folketingsmedlem, men når han skriver i artiklen som trafikudvalgets formand og lægger megen vægt på at være trafikudvalgets formand, skal han i hvert fald ikke udtale sig på trafikudvalgets vegne, for jeg tror ikke, trafikudvalget står bag hr. Otto Mørch i det.

Nu har vi jo haft diskussion om jernbanelad m. v., og hvem der egentlig står bag hr. Otto Mørch, når han udtaler sig, og jeg kan så spørge trafikministeren: når hr. Otto Mørch udtaler sig stærkt om socialiseringen af færgefarten, står regeringen så bag ved ham? Er det også trafikministerens opfattelse, at vi skal have en socialisering af færgefarten, at vi skal have dannet et HT eller noget i retning af HT, Hovedstadsområdets Trafikselskab, som vi ganske nylig har set hvordan udvikler sig? HT har jo i starten haft samarbejde med private selskaber, men ønsker nu at overtage dem, socialisere dem. Det er vel den typiske socialdemokratiske måde at køre denne slags ting på: man lægger op til et samarbejde, og når det samarbejde er blevet vedtaget, kvæler man samarbejdet, fordi man er sig selv nok, man vil socialisere.

Lad os hellere se på den baggrund, der er for den trafikale situation, der var på Kåttegat dengang. Hvad er årsagerne til de økonomiske indskrænkninger, der er sket på overfarten Hundested-Grenå? Ja, en af årsagerne er vel en manglende erhvervspolitik fra regeringens side, og det bliver nok ikke bedre af, at man nu har måttet leve med et prisstop i 6

måneder, som er blevet yderligere forlænget; så er det altid vanskeligere at få sådan noget til at hænge sammen.

Der ligger vel også en fagforeningspolitik bagved. Vi har jo ofte i radio og TV hørt Preben Møller Hansen, sømandsbossen, der siger ganske rent ud, at han vil kvæle de ruter for enhver pris, han vil have dem socialiseret. Under disse arbejdsforhold kan det også være betydelig vanskelig at drive en fornuftig rederivirkomhed dér.

Sidst, men ikke mindst, er vi også selv med til det, fordi vi siger, der skal være en fornuftig konkurrence i dette land. Vi har sagt til DSB, at de skal modernisere deres godstransport, de skal modernisere deres persontransport, intercitytog osv. Vi siger, de skal være mere effektive, og det er da klart, at når de bliver mere effektive, får en større transport af gods og personer hurtigere og bedre, ja, så vil det blive taget andre steder fra, og det er bl. a. det, der kan være årsagen til, at der ikke er så mange, der rejser over Hundested-Grenå, som der har været hidtil.

SAS-indenrigs konkurrerer jo sandelig også hårdt på persontransporten. Vi ser flere og flere, der rejser med indenrigsfly, især de billige grønne ruter, i stedet for at køre herover i egen bil, og det vil da påvirke færgeoverfarten. Men det er der jo ikke noget at gøre ved, det er jo den moderne udvikling, vi ønsker i vort samfund. Det er baggrunden for, at der bliver færre til at rejse den vej, men det skal bare ikke benyttes til at socialisere disse selskaber.

At disse forhold er en medvirkende årsag til det, så vi også bl. a. i konklusionen af Kåttegatrapporten. Den pegede jo ganske tydeligt på, at der skulle ske en indskrænkning. Konklusionen af Kåttegatrapporten sagde egentlig, at der skulle nedlægges to og en halv rute. Man pegede bl. a. på, at Grenå skulle nedlægges, Juelsminde skulle nedlægges, og bilerne på Århus-Kalundborg skulle nedlægges. Det er således ikke noget, der kommer bag på os, at der skulle ske en indskrænkning, men da så et af rederierne begyndte på det, var der mange, der skreg op, som om det var et helt chok for os. Det var det ikke; vi var klar over det.

På denne baggrund må man da sige, det er en fornuftig beslutning, der er foretaget her. Nu redder man en rute i stedet for, at den skulle totalt nedlægges. Man får kun en ka-

[Grove]

capacitetsnedsættelse på 30 pct. på Grenå-Hundested, og hvis vi ser de to færgefarter som helhed, bliver der jo kun tale om en kapacitetsnedsættelse på ca. 10 pct. Til sammenligning havde Grenå-Hundested i 1970 1.880 biler som kapacitet, og i dag, i 1979, har de 2.280, så på den baggrund er indskrænkningen jo meget, meget lille.

Nej, man må sige, at den fælles overfartsledelse, det fælles billetsalg osv. er udtryk for en rationalisering, og set på den måde er det, der sker her, et glimrende eksempel på en moderne virksomhedsledelse, der ser situationen i øjnene og prøver at redde sin rute, prøver at redde de arbejdspladser, der kan reddes, i stedet for at køre nedenunder og hjem. Jeg synes egentlig, at der i året 1978 var tilstrækkelig mange virksomheder, der gik nedenunder og hjem, og at vi må beundre den virksomhed, der igennem moderne ledelsesformer, igennem samarbejde med konkurrenten gør forsøg på at redde sig igennem.

Jeg vil fremhæve ganske klart, at hvad angår de krav, der har været rejst i denne sag, om statsovertagelse eller et statsdomineret driftsselskab, vil vi sige fra. Vi tror ikke, det vil forbedre forholdene på nogen som helst måde. Til gengæld er vi helt sikre på, at det vil fordyre det ganske betydeligt for samfundet.

Vi har i dag her i Danmark en rimelig konkurrence imellem privatejede selskaber og DSB, og det ønsker vi fortsat at have. Vi ønsker at have sammenligningsmuligheder: hvem der er dygtigst, hvem der er bedst til at drive deres selskaber, og dér er det glimrende at have et sammenligningsgrundlag imellem DSB og de private selskaber.

Det er lidt svært at vide, hvad trafikministeren ønsker der skal komme ud af denne redegørelsesdebat. Så vidt jeg kan læse, peger trafikministeren på tre muligheder, men gør det i hvert fald ikke klart, hvad han selv ønsker. Han ønsker måske en koncessionslovgivning, og det bliver motiveret i en samfundsmæssig styring. Ja men det gør vi jo i forvejen; det behøver vi egentlig ikke at bruge en koncessionslovgivning til. Den omstrukturering, der sker af trafikken her i Danmark, bl. a. ved hjælp af DSB, viser jo tydeligt, at vi har en ganske glimrende styring og en ganske glimrende udvikling inden for trafikområdet. At vi kunne ønske, DSB somme tider var lidt mere vågne og gav lidt

mere konkurrence, er en anden ting, men det er vel ikke det, trafikministeren tænker på i denne forbindelse.

Men ud over koncession peger trafikministeren også på, at der kunne dannes dette fælles selskab, men det går jeg ud fra mere er et bestilt arbejde fra hr. Otto Mørch, som trafikministeren ikke står bag ved.

Det, der står klart – og det er jeg til gengæld enig med ministeren i – er, at den dag vi får Storebæltsbroen op at stå, vil det få en stor indflydelse på den fremtidige færgetrafik også på dette område, og det bør vi undersøge nøje. Men til gengæld har ministeren egentlig ikke klart sagt, hvad det er, han vil undersøge, hvem der skal undersøge det, eller hvor lang tid det skal tage. Ministeren siger sådan lidt henholdende, at trafikudvalget hele tiden vil blive holdt underrettet om undersøgelsen. Ja, det tager jeg næsten som en selvfølge, men vi kunne nok ønske, at trafikministeren udtalte sig noget tydeligere om, hvilket udvalg der skal gøre det, hvilket kommissorium det skal have, hvor lang tid dette udvalg skal have til at udføre det arbejde. Det går jeg ud fra at vi får et klart svar på, når ministeren nu kommer herop, og så vender vi tilbage til det.

Langsted (CD):

Jeg skal også deltage i takken til ministeren for det, jeg vil kalde en stort set saglig gennemgang af problematikken i forbindelse med ruterne mellem Øst- og Vestdanmark, specielt de færgeruter, vi har under debat her i dag. Men jeg vil til hr. Svend Erik Hovmand sige, at der ikke var tale om et initiativ, ministeren har taget. Der var tale om, at vi fra vor side ville rejse en forespørgselsdebat, men blev anmodet om at trække den tilbage, da ministeren ville komme med en redegørelse. Det ligger to måneder tilbage i tiden, og havde vi haft en forespørgselsdebat, var den kommet på et meget tidligere tidspunkt, og vi havde ikke fået en slags fuser, som vi egentlig har i dag.

Men når dette er sagt, kan jeg komme til nogle mere saglige bemærkninger.

Vi lever jo i et blandingsøkonomisk samfund, hvor vi går ud fra at ikke alting skal være statsstyret. Jeg vil påstå, at dette, at vi har haft de forskellige færgeruter, som vi diskuterer i dag, alene har været udtryk for en

[Langsted]

privatkapitalistisk udvikling. Det ligger langt tilbage i tiden: Grenaa-Hundreded-Linien begyndte vistnok tilbage i 1930'erne. De begyndte med én færge, som de har det nu, og udviklede sig, så de fik tre og gik over til de store færger. Juelsminde-Kalundborg Linien begyndte på samme måde med én eller to færger, har været oppe på fire færger og er nu nede på én igen; jeg skal komme tilbage til hvorfor. Vi fik en konkurrerende linje, Ebeltoftlinjen, som også har haft op til fire små færger, som fik succes, fordi det for det nord- og midtjyske område var en mere lige linje fra København med kortere sejltid, mens både Juelsminde-Kalundborg- og Grenaa-Hundreded-færgerne har 2-2½ times sejltid, som man selvfølgelig kan bruge til at hvile sig i.

Meget af den problematik, som ligger bag færgeselskabernes dårlige resultater i dag, har naturligvis været tanken om den evige vækst i samfundet, det, som også har ligget bag ved meget af Storebæltsbroproblematikken. Men vi har set, at selv om bilparken stiger, er der meget ofte tale om, at der bliver flere biler pr. husstand, og det er højst den ene bil, der kører frem og tilbage på de store afstande. Der bliver en udfladning af trafikmængden mellem landsdelene. Det er en funktion i udviklingen af både befolkningstæthed og biltæthed.

Den udvikling, man tænkte sig i 1960'erne, blev ikke til noget op i 1970'erne, og det var en logisk statistisk udvikling, der var tale om, ikke alene på grund af takstudviklingen, men i lige så høj grad understøttet af de strejker mod færgeselskaberne, som var planlagt i Sømændenes Forbund til den bedste sæson, hvor færgeselskaberne, i hvert fald Juelsminde-Kalundborg Linien, fik deres mest alvorlige knæk. Det var simpelt hen ødelæggende for opretholdelsen af arbejdspladserne på de ruter.

Ministeren har en udmærket gennemgang af, hvad man har af ruter mellem Øst- og Vestdanmark, hvor Kattegat regnes som området fra Grenå til Tårs, men der mangler – eller har ministeren med hensigt glemt? – ruten Korsør-Lohals. Jeg kan ikke finde den. Og hvad med Anholt og Læsø, det er også Kattegatruter. Samsø kunne vi jo strengt taget også, selv om vi har debatteret det, have taget med i billedet her.

Endelig skal jeg sige, at vi ikke kan være enige med indenrigsministeren om, at det ikke kan være en kommunal opgave at støtte færgeruterne over Kattegat. Jeg kunne gå ind for, at vi på de to ruter handlede i analogi med de love, vi kender for den kollektive trafik, hvor der også gives tilskud til private rutebilers og DSBs persontransport. Hensigten med lovgivningen er at forbedre lokalbefolkningens rejsemuligheder, og samtidig har den været og vil være trafikskabende.

Fra vor side tror vi ikke på, at en koncessionsordning er en løsning. Hvad skal en koncession bruges til, hvis der ingen er, der vil udnytte den? Den kunne måske begrænses til visse ruter, men hvilke ruter skulle det være? Jeg bor selv i Jylland, og hvis jeg skulle vælge en rute, hvad jeg meget ofte har gjort, skulle det være Juelsminde-Kalundborg Linien, mens hr. Otto Mørch, der jo kommer fra Århus amt, foretrækker Grenå-Hundreded eller Århus-Kalundborg. Det skal ikke være sådan – og nu skal jeg ikke klandre jernbanerådets formand for, hvad han har sagt her – at det er afhængigt af den kollektive trafik alene. Spørgsmålet er: til hvilken betjening af hvilken befolkningsdel skal man have disse ruter? F. eks. kan jeg sige, at der har også været kollektive trafikmidler i forbindelse med både Juelsminde og Kalundborg.

Jeg har en bemærkning til hr. Svend Erik Hovmand. Nye løsninger med hurtige både, altså luftpudebåde o. lign., kan ikke være lykken. I det tilfælde bruger man store mængder energi i form af olie, og hvad nytter det, at andre ministre vil spare på olien ved at nedsætte hastigheden på motorvejene fra 110 km til 90 km i timen, når man sætter til på Store Bælt?

Jeg skal sluttelig sige, at vi sigter også på, at der skal være visse overordnede mål med trafikken mellem landsdelene. Der skal være så bredspektrede trafiktilbud som muligt. Vi skal rejse med tog, vi skal rejse med bus, og vi skal rejse med vores egen bil. Vi skal benytte færger, hvor det er muligt, og vi skal have broerne, hvor det er muligt at få dem, når man engang får lov til det for den regering, der sidder. Jeg tænker naturligvis på Storebæltsbroen. Og vi skal naturligvis også understøtte luftfarten i så vid udstrækning som muligt.

[Langsted]

Jeg tror ikke, vi kommer meget længere med debatterne i dag. Vi vil afvente, hvad ministeren kommer med i redegørelser til udvalget om offentlige arbejder.

Ole Henriksen (SF):

Trafikken på Kattegatruterne er i højeste grad et forhold, der berører den overordnede trafikplanlægning her i landet. Det offentlige har stor interesse i, at der foregår en stabil trafik mellem øst og vest over Kattegat.

Det er af hensyn til befolkningen og af hensyn til de meget store offentlige investeringer, som er foretaget i forbindelse med disse sejlruiter, ønskeligt, at trafikken er stabil. Det er i stor udstrækning private sejlruiter, der besejler disse farvande, men det offentlige har lagt store penge i såvel havneanlæg som tilsluttende vejanlæg, og det betyder, at man ikke sådan uden videre kan se på, at færgeruter lukker sådan hen over hovedet på befolkningen. Der er jo sket det, at man har givet tilladelse til, at disse færgeruter startede, og det er klart, at når de så lukker af egen drift, må det offentlige gribe ind og sige: I har en forpligtelse over for befolkningen og over for vores økonomi til at opretholde disse ruter, i det omfang det er nødvendigt.

Der er også et tredje hensyn, nemlig hensynet til beskæftigelsen. Det har været diskuteret i forbindelse med de private ruter, og det har også været diskuteret i forbindelse med bygningen af broen, altså Storebæltsbroen, hvor mange der egentlig er i arbejde i disse rederier, og hvor mange der vil blive ledige, hvis man nedlagde ruterne eller byggede broen. Vi synes, at beskæftigelsesproblemet skal med ind i billedet, også fordi det betyder en offentlig udgift af betragtelig størrelse, at der bliver flere og flere arbejdsløse, og det sker, hvis man ensidigt nedlægger den ene rute efter den anden.

Det er denne sammenblanding af offentlige og private økonomiske interesser, som kolliderer i denne problemstilling, og det, jeg ønsker vi skulle beskæftige os noget mere med i dag, er, hvorledes det offentlige får større indflydelse på, at disse ruter, som selskaberne af egen drift har bedt om at få lov til at besejle, opretholdes. Vi kan ikke være interesserede i, at de bare står af, når de ønsker det, når det ikke giver det overskud, det skal give.

Vi har set det på Hundested-Grenå, og vi har også forhen set, hvordan man forsøgte at sligte Kalundborg-Juelsminde og Mols-Linien uanset behovet. Man har ene og alene ud fra økonomiske hensyn afgjort, om man skulle opretholde disse ruter.

Det er en form, vi ikke kan tilslutte os, og vi mener også at kunne give ministeren ret i de ting, der siges i redegørelsen – det er godt nok kun overvejelser, ministeren nævner – at disse ruter måske skulle ind under en koncessionsform, som er på linje med den, der eksisterer for Bornholmstrafikken. Vi vil være tilhængere af en sådan form, og vi vil sådan set heller ikke modsætte os, at DSB i den forbindelse med de ruter, som de oprettholder, var med i en koncessionsordning, altså i et trafikselskab, som besejlede de danske farvande ud fra det reelle behov, der er ud fra belægningen på ruterne. Selvfølgelig skal befolkningen have reelle og gode alternative muligheder for at blive transporteret mellem øst og vest.

Det er helt klart, at hvis Storebæltsbroen, som gud ske lov nu er udskudt i 4-5 år – det giver anledning til en tænkepause – var blevet bygget, ville det være blevet en trafikal katastrofe for landet, idet der da kun ville være én overførselsmulighed. Her må jeg undtage, hvad der måtte blive tilbage af lufttrafikken. Men det er klart, at det i stor udstrækning ville blive en katastrofe rent trafikalt og servicemæssigt for befolkningen og i øvrigt også et knæfald for privatbilismen.

Vi vil altså tilslutte os nogle af de tanker, som ministeren gør sig om koncessioner på disse ruter og forpligtelser til at opretholde dem og også om offentlig indsigt både i planlægning og i, hvad det koster at komme over med disse ruter. Hvis vi kunne få nogle undersøgelser sat i gang på dette område i samarbejde med de eksisterende ruter, vil vi tilslutte os, at ministeren foretager sådanne undersøgelser, og jeg er glad for, at ministeren vil holde folketingets trafikudvalg løbende underrettet om, hvad der skal ske i fremtiden. Men vi ser gerne af de muligheder, som ministeren nævner, at det går imod en koncession, og vi er selvfølgelig indstillet på, at det må betyde noget for nogle af Kattegatruterne. Det kan betyde i hvert fald nogen indskrænkning i trafikken, hvis ikke det reelle behov er til stede. Men vi mener, at ministeren bør foretage disse undersøgelser af beho-

[Ole Henriksen]

vet for både person- og godstrafikken. Vi kan altså tilslutte os, at det bliver den vej, man går i fremtiden.

Karl Møller (DKP):

Da jeg læste den redegørelse igennem, som vi har til debat i dag, var der et spørgsmål, som slog ned i mig flere gange: hvem er det egentlig, der har skrevet denne redegørelse? Er det ministeren for offentlige arbejder? Er det den valgte trafikminister, der jo har signeret redegørelsen, og som har til opgave at varetage det offentliges interesser på en lang række trafikale områder? Eller er det en helt anden person, der som sin vigtigste opgave har at varetage det private erhvervslivs interesser over for det offentlige og imod samfundets fælles interesser?

Jeg synes faktisk, det er svært at blive klog på efter at have læst redegørelsen igennem. Den ene gang efter den anden tager man de private rederier, der jo vitterligt har skaltet og valtet med samfundets forskellige interesser på Kattegattrafikken, både hvad selve trafikken, hvad økonomien, hvad servicen og hvad beskæftigelsen angår, i forsvar. Gang på gang er det deres synspunkter, som fremføres i redegørelsen. Det sker, til trods for at man har haft adskillige deputationer og skriftlige henvendelser omkring denne sag, til trods for at repræsentanter for amterne og kommunerne oppe i regionen, for selve det lokale erhvervsliv, for turistorganisationer og for fagforeninger har dynget bunker af argumenter og kendsgerninger på bordet for ministeren og trafikudvalget, som klart underbygger kravet om et indgreb af en eller anden form imod de rederier, som på ganske grov vis har misligholdt deres servicemæssige forpligtelser over for den person- og godstrafik over Kattegat, som de skal varetage.

Jeg synes, ministeren har valgt blot at sætte kikkerten for det blinde øje og konstatere, som han skriver, at man ikke finder baggrund for at tage initiativer med hensyn til den aftale, der er truffet mellem to færgeselskaber.

Endvidere konstaterer trafikministeren lakonisk, at det, der sker, ikke er uventet. Det er da muligt, at ministeren har været underrettet på forhånd om det, der skete, men så tror jeg faktisk også, han er den ene-

ste. Jeg har hørt en matros i Københavns regionalradio fortælle, at han sammen med det øvrige personale først fik det at vide, da den før han fik sin opsigelse. Kommunerne har faktisk også fortalt, at de blev taget på sengen, hvad de i øvrigt har udtrykt deres store skuffelse over, fordi det hidtil har været sådan, at både Grenå og Hundested kommuner har haft et meget tæt samarbejde med Jydsk Færgefart, som nok har kunnet finde adressen hidindtil, når der skulle søges om kommunal støtte til udbygning af havneområderne, og som bekendt har begge kommuner ofret adskillige millioner kroner på disse udbygninger. Jeg tror ærlig talt også, at selve indskrænkningen kom bag på den øvrige offentlighed, på folketinget og faktisk også på ministeren.

Jeg har gjort mig ulejlighed med at læse aviserne for de dage igennem, de dage først i december, da sindene overalt var i oprør over den svinestreg, som de to rederier Mols-Linien og Jydsk Færgefart i fællesskab havde lavet, og jeg skal bare referere et par udpluk fra debatten.

Trafikudvalgets formand, Otto Mørch, sagde den 7. december 1978 til Børsen:

»Det er helt uacceptabelt, at Grenå-Hundested-ruten får nedskåret driften til det halve – at netop Grenaa-Hundested Linien sammen med Århus-Kalundborg udpeges som de vigtigste i Kattegatrapporten«.

Det er en betragtning, jeg er enig i, ikke mindst ud fra det på lidt længere sigt betydningsfulde synspunkt, at begge forbindelser har en kollektiv trafiktilslutning, som hr. Otto Mørch også var inde på.

Jeg synes, det er interessant at se hr. Otto Mørch erklære sig som tilhænger af, at DSB overtager Grenå-Hundested-sejladsen, men for at være helgarderet – og det skal man jo være som socialdemokrat i disse SV-tider – kan han også acceptere den næstbedste løsning, nemlig statstilskud til et privat rederi, ligesom han også kan acceptere en koncessionsordning for færgetrafikken. Der er jo ingen tvivl om, at som skilderierne hænger på væggen i dag, bliver det nok det mere langsigtede, som vinder i denne omgang.

Næstformanden for trafikudvalget, hr. Holmberg, går næsten lige så langt. Han siger i Frederiksborg Amts Avis den 4. december 1978, at en halvering af driften på Grenaa-Hundested Linien synes helt urime-

[Karl Møller]

lig, efter at Storebæltsbroen er lagt i molposen, for uden den faste broforbindelse er Grenå-Hundested en af de vigtigste forbindelser.

Hvad selve konsekvenserne angår, er hr. Holmberg mere forsigtig end hr. Otto Mørch. Han siger, at først efter at trafikudvalget har set samarbejdsaftalen – som jeg skal komme tilbage til – vil der være grundlag for at afgøre, om DSB skal indtræde i et samarbejde med det formål at bevare trafikforbindelsen uændret.

Sådan var indstillingen altså for godt 2 måneder siden. Nu er indskrænkningen foretaget, men der er ikke sket noget. Det kan faktisk ikke være rimeligt, at fordi de to regeringspartier ikke kan finde frem til en fælles holdning og en fælles handling, lader man bare 3 og 5 være lige og lader forholdene køre videre efter de private rederiers for-godtbefindende, de samme to rederier, der kun er ude på at skumme fløden i de gode tider på værste privatkapitalistiske vis, som hr. Otto Mørch så rammende har sagt det.

Jeg vil godt komme ind på et par konkrete ting omkring selve redegørelsen. Jeg synes ikke, det er helt fair, helt reelt, at den udelukkende bruger tal for økonomien fra den periode, som dækkes af Kattegatrapporten, fordi den rapport går ud fra nogle forudsætninger, som ikke helt gælder i dag.

Jeg kan heller ikke rigtig lide, at man samlet taler om økonomien for Jydsk Færgefarts vedkommende, fordi rent faktisk havde man jo underskudsforetagendet Juelsminde-Kalundborg, mens Grenaa-Hundested Linien hele tiden – og det er den, der har været inde i billedet her i sidste omgang – faktisk er gået ganske udmærket.

De økonomiske tal, man opererer med, går kun frem til 1976, men det er jo en kendsgerning, at der på Grenå-Hundested har været et stigende passageralt både i 1977 og 1978, at man i 1978 alene for de første 10 måneder havde et overskud på 12,7 mill. kr., og at man budgetterede med et overskud på 18 mill. kr. for 1979. Det var altså en rute i klar fremgang, som man indskrænkede, og ikke den, synes jeg, noget halvdårlige rute, som redegørelsen giver indtryk af.

Et par ord om Mols-Linien. Jeg synes, man skal bemærke sig flere kendsgerninger om denne rute. Der er bygget og indsat to nye og store færger. Der er en klar overkapa-

citet med disse to store færger på denne rute, det erkendes af alle, også af rederiet. Man har altså forbygget sig, man har forkøbt sig, og det er klart, at man har en væsentlig interesse i at få det betalt gennem flere trafikerende, bl. a. de brugere af Grenå-Hundested, som nu er nødt til at brænde nogle hundrede tusinde liter benzin mere af ved den store omvej, som de bliver sendt ud på. Rederiet har bygget omfattende havne- og landanlæg; begge dele er man naturligvis interesseret i at få forrentet bedst muligt, og det er ikke gået så godt hidtil. Man har været afskåret fra højere takster på grund af den hårde konkurrence med Grenå-Hundested-ruten, men selve chancen for at bremse den hårde konkurrence op kom, da Jydsk Færgefart kom i vanskeligheder på grund af Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs finanstransaktioner bl. a. i udlandet.

Man indgik derfor den samarbejdsaftale, som sikrer Mols-Linien en større del af den nordlige Kattegattrafik, og som sikrer imod den hårde konkurrence fra selve Jydsk Færgefarts side. Det er det, der på det, synes jeg, vidunderlige ministersprog i redegørelsen hedder: »... giver dermed bedre muligheder for, at takstforhøjelserne kan følge med omkostningsstigningerne«. Det betyder, så vidt jeg kan se, på godt dansk, at man uden videre siger god for, at takstpolitikken bliver af en sådan storrelsesorden, at der kan profite-res mere end i dag på det, der af alle betegnes som en offentlig serviceydelse.

Til sidst lidt om den samarbejdsaftale, som der gøres en hel del ud af i redegørelsen, og som faktisk ikke andre ordførere har været inde på. Det har ikke meget med en aftale at gøre. Det er mere korrekt at kalde den for en håndfæstning, som binder og baster Jydsk Færgefart så hårdt, at man skal være mere end normalt naiv for ikke at kunne se, at der her er tale om en indgået overenskomst mellem to parter, hvoraf den ene har dikteret den anden betingelserne.

Vi fik aldrig aftalen at se i trafikudvalget, men jeg har været så heldig at få en kopi tilsendt, og for alle tilfældes skyld skal jeg nøjes med at nævne det fra den, som faktisk tidligere har været bragt i pressen. Jeg skal trække nogle få afsnit ud, som viser, at det ikke er en helt normal aftale mellem to ligeberettigede parter, der er tale om.

[Karl Møller]

Selve samarbejdet bliver kaldt for pool'en, og i § 2 hedder det i samarbejdsaftalen, at fælles overfartsledelse, markedsføring, kundekontakt og booking alene foregår fra Mols-Liniens kontor i Ebeltoft. Udgifterne er fælles. Der er altså tale om en ordning, som alene favoriserer den ene part, nemlig Mols-Linien.

Det hedder endvidere, at den nuværende aftale er uopsigelig indtil den 1. januar 1984, og at aftalen derefter kan opsiges af begge parter med 1 års skriftligt varsel. Og det er jo direkte at fastlåse forholdene, som de er nu, også efter indskrænkningen.

Videre hedder det, at parterne er enige om, at de i kontraktperioden hverken direkte eller indirekte må deltage i oprettelsen eller driften af nye konkurrerende færgeruter, og videre, at alle dispositioner, der efter pool'ens forhold er af usædvanlig art eller stor betydning, herunder køb og salg eller ind-chartering af skibe, større materiel, ruteændringer, indsættelse af flere eller færre skibe på ruterne, ændringer af aftale med havnemyndigheder m. v., kræver enighed mellem parternes repræsentanter i pool'ens forretningsudvalg. Det betyder reelt, at Grenaa-Hundested Linien ikke inden 1984 kan ind-sætte f. eks. en ekstra færge og dermed udvide driften, hvis der viser sig behov derfor, uden at Mols-Linien først siger god for det.

Det betyder også, at hvis DSB eventuelt skal med ind i et samarbejde – og det har der været talt en hel del om – kan det ikke ske isoleret med Jydsk Færgefart, men kun hvis der opnås enighed mellem alle fire parter, nemlig Mols-Linien og dens moderselskab DFDS og Jydsk Færgefart og dens moderselskab Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Sagt på en anden måde har Mols-Linien og dermed DFDS gennem denne samarbejdsaftale opnået at få vetoret over for en hvilken som helst disposition, som kan opretholde den drift, der var før den 3. januar i år, altså før indskrænkningen, eller som frem til 1984 kan udvide den nu indskrænkede drift.

Og på toppen af det hele fastslås det i håndfæstningen, at hvis samarbejdet bliver misligholdt af den ene part, skal denne part svare den anden en bod på 5 mill. kr., uden at det er nødvendigt for den anden part at bevise noget tab i forbindelse med misligholdelsen af aftalen.

Siden er der jo også kommet andre ting ind i billedet. Man har fra Jydsk Færgefarts side forsøgt at blokere det nyoprettede interessentskab, som har talt om at videreføre ruteforbindelsen mellem Grenå og Hundested. Man har forsøgt at blokere dets mulighed for overhovedet at få færge- og sejlads-muligheder på Hundested havn.

Det er bl. a. disse forskellige ganske kontante og knaldhårde kendsgerninger, der gør, at vi samlet mener, at sagen om indskrænkning af Grenaa-Hundested Linien ikke alene kan være en sag mellem to private rederier, som ordner tingene mellem sig, ikke som de har lyst til, men som de har penge til. Det er set ud fra næsten ethvert synspunkt en sag, hvor der spiller så helt afgørende økonomiske, trafikmæssige og servicemæssige samfundshensyn ind, at folkettinget ikke bare kan sidde med hænderne i skødet og lade stå til, som man faktisk er mest indstillet på fra ministerens side.

Jeg vil da godt slutte med at sige, at det er også derfor, vi har taget konsekvensen og har fremsat det beslutningsforslag om, at staten bør overtage den samlede færgetrafik mellem Sjælland og Jylland, som skal behandles her som næste punkt på dagsordenen.

Niels Helveg Petersen (RV):

Hr. Otto Mørch gjorde sit bedste for at sige noget pænt om ministerens redegørelse, og det lykkedes ham da også at finde nogle punkter, han kunne tale pænt om, men det var ikke så forfærdelig meget. Baggrunden for den diskussion, der i det hele føres om øst-vest-trafikken, er jo grundlæggende den usikkerhed, som er skabt med udskydelsen af Storebæltsprojektet.

Hele det hidtidige grundlag for dispositioner vedrørende øst-vest-trafikken blev sådan set revet bort, da man besluttede at udskyde på temmelig ubestemt tid Storebæltsprojektet. Ingen af dem, der disponerer i øst-vest-trafikken, ved, hvor de er henne. Det gælder DSB, det gælder private færgeruter, det gælder brugerne, ikke mindst brugerne af færgefart i forbindelse med lastbiltransporter, det gælder kommuner og amter, og det gælder også private. Man ved ikke, hvor man er henne, og det er alvorligt i sig selv, men det bliver ekstra alvorligt af, at den forestilling, man har om, hvad der skal ske senere hen,

[Niels Helveg Petersen]

nemlig at man bare uden videre kan tage Storebæltsprojektet op af en mælpose og sætte det i værk om 3 eller 4 eller 5 eller 6 år, er en illusion. Til den tid skal vi uundgåeligt gennem fornyede diskussioner her i folketinget.

Jeg undrer mig over, at ikke mindst trafikministeren, som jo kommer fra partiet venstre, der var meget aktiv for at få udskudt Storebæltsforbindelsen, ikke kan indse, at den usikkerhed, der er skabt, må man drage konsekvensen af, og man må forsøge at udnytte ventetiden til meget fundamentale overvejelser om øst-vest-trafikken.

Der er ikke så meget konkret i ministerens redegørelse. Det mest konkrete består vel i at slå fast, at der ikke er sket noget ved, at trafikken på Hundested-Grenå-overfarten indskrænkes.

Derudover kan regeringen ikke tage stilling til organiseringen af den fremtidige øst-vest-trafik, det forudsætter videregående undersøgelser, men, siger man, der er jo heller ingen trafikale behov for at foretage ændringer. Det vil jeg dog godt sætte et spørgsmålstegn ved.

Det spørgsmålstegn bygger nemlig på, at der måske ikke er noget trafikalt behov, hvis man forudsætter en helt uforandret takstpolitik på Store Bælt. Men det er jo netop også forudsætningen. Hvis man derimod bevæger sig væk fra den forudsætning og begynder at sætte spørgsmålstegn ved takstpolitikken over Bæltet, opstår der i allerhøjeste grad trafikale behov for også at overveje organiseringen af Kattegatruterne.

Det forholder sig jo meget enkelt sådan, som det også fremgår af redegørelsen, at det ikke er muligt at foretage nogen ændringer i takstpolitikken over Store Bælt, medmindre man overvejer den samlede organisering af øst-vest-trafikken. Det er nødvendigt at sikre en koordinering af Kattegatruter og af Storebæltsoverfart takstmæssigt, hvis man ønsker at komme nogen vegne.

Derfor vil jeg også gerne sige i forbindelse med hr. Glensgårds og også andres indlæg, at man kan meget vel afvise totalt at gå ind i overvejelser om en ændret organisering af øst-vest-trafikken, det er man da i sin gode ret til, men man skal også vide, at konsekvensen så er, at der ikke kan flyttes på takstpolitikken på Store Bælt, som den eksisterer i øjeblikket. Det er en knivskarp kon-

sekvens, og det fremgår i øvrigt også og må fornuftigvis fremgå af det, ministeren har sagt.

Hvis man derfor ønsker seriøst at medvirke til, at der kan ske ændringer i takstpolitikken, således at der kan ske en billigsgørelse af transporten mellem landsdelene, mellem Fyn, Jylland og Sjælland, er man nødt til at gå ind i overvejelser om organiseringen af hele øst-vest-trafikken.

Ministeren er inde på, at der nu skal gennemføres noget udvalgs- og undersøgelsesarbejde vedrørende Kattegatruterne. Der er ingen tidsrammer for det, og der er ikke så forfærdelig meget konkret om indholdet i det, men jeg forstår, at folketinget senere vil blive orienteret om det.

Men jeg må sige, at det er ikke tilstrækkeligt at undersøge Kattegatruterne isoleret. Det giver i sig selv ikke så forfærdelig megen mening, fordi Kattegatruterne og en undersøgelse heraf kun har virkelig mening, hvis det ses i sammenhæng med trafikken over Store Bælt. Det indser da også i de allersidste linjer af sin redegørelse ministeren, der noget uldent siger, at der i visse henseender kan vise sig at være et behov for undersøgelser af den art, jeg her har nævnt. Jeg vil da gerne spørge ministeren: i hvilke henseender kan der vise sig et behov, og hvad vil det sige, at der kan vise sig et behov? Har der vist sig et behov? Er der et behov? Jeg synes, ministeren skylder os svar på, i hvilke henseender han ser et behov, og om det faktisk eksisterer eller det måske kun kommer til at eksistere på et senere tidspunkt.

Der er i øjeblikket efter udskydelse af Storebæltsprojektet behov for et ganske andet solidt grundlag for fremtidige dispositioner i øst-vest-trafikken, for bedre prognoser og også for et fortsat arbejde med at undersøge de fremtidige tekniske løsninger for afviklingen af den samlede øst-vest-trafik, ligesom der er behov for grundlæggende overvejelser om takststruktur og dermed også af organiseringen. Som det er nu – også efter ministerens redegørelse – synes jeg, man må sige, at øst-vest-trafikken flyder. Det skal den jo også rent fysisk, men det burde den ikke gøre i planlægningsmæssig henseende.

Chr. Christensen (KrF):

[Chr. Christensen]

Tak til ministeren for redegørelsen og for det tilsagn om løbende orientering om regeringens planer og forhandlinger om den fremtidige trafikplanlægning mellem Øst- og Vestdanmark, som gives i redegørelsens afsluttende bemærkninger.

Kristeligt folkeparti er tilhænger af samarbejde på det trafikmæssige område på Kattegat, og vi respekterer den fuldt ud lovlige aftale, der er indgået mellem de private selskaber Jydsk Færgefart A/S og Mols-Linien A/S. Men vi vil samtidig slå fast, at har et privat selskab fået tildelt den opgave at drive færgefart på Kattegat eller på andre danske farvande, har dette selskab samtidig fået pålagt ansvaret for og pligten til at afvikle trafikken i overensstemmelse med den berørte befolknings forventninger og berettigede krav.

Selv om den nu foretagne reduktion af trafikintensiteten på Grenå-Hundreded-overfarten kunne forudses ud fra et økonomisk rentabilitetssynspunkt, så sætter den trufne disposition om inddragelse af den ene færge på denne rute et spørgsmålstegn ved, om befolkningens forventninger og berettigede krav til trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark er opfyldt i dette tilfælde.

Vi forstår godt nødvendighedens lov med hensyn til et selskabs rentabilitet. Vi forstår også Grenå-Hundreded-rutens vanskelighed med hensyn til konkurrencen fra DSB på billetområdet, men er det ikke sådan, at netop Grenå-Hundreded-ruten er den af Kattegatruterne, der det sidste år har haft den bedste økonomi?

Jydsk Færgefarts fordel ved reduktionen med en færge er som omtalt i ministerens redegørelse for det første indtægt ved salg af den udtrukne færge, reducerede driftsomkostninger ved afskedigelse af mange medarbejdere og bedre kapacitetsudnyttelse af den resterende færge. Desuden formindskes en opslidende konkurrence med Mols-Linien. Dette giver jo klart bedre økonomi for begge de implicerede færgeselskaber, men vi må spørge: giver det også befolkningen bedre betjening, eller er selskabernes økonomiske gevinst hentet hjem på den berørte befolknings bekostning?

Regeringen vil ikke foretage sig noget i anledning af den foretagne indskrænkning i færgefarten. Hvordan er så mulighederne for et andet færgeselskab, eventuelt, som der har

været talt om, et selskab bestående af lokale, private kredse, de berørte kommuner, amtskommuner og staten? Er den mulighed skrinlagt? Ministerens redegørelse kan tyde på det. Skal det lykkes de to omtalte selskaber at opretholde færgedriften på de to ruter og yde befolkningen den nødvendige service, er det nok helt afgørende, at takstniveauet mellem de private selskaber og DSB ikke forrykkes.

Som sagt, vi respekterer de indgåede aftaler, men det er særdeles vigtigt at sikre, at det ikke trafikalt bliver strafbart for store dele af befolkningen at bo i tyndt befolkede områder af landet eller i landets yderdistrikter.

Den skete indskrænkning fører tanken tilbage til det foreløbigt stoppede Store Bæltsprojekt. Kristeligt folkeparti er stadig af den opfattelse, at broen over Store Bælt skulle have været bygget, dels for at binde landsdelene bedre sammen, dels for at styrke erhvervslivet i de fynske og sønderjyske områder. Under de givne forhold mener vi det rigtigt, at en analyse af færgeruterne på Kattegat bør indgå i de supplerende undersøgelser, der er bebudet om de samlede trafikforhold mellem Øst- og Vestdanmark.

Tanken om, at staten skulle overtage al færgefart mellem landsdelene, er vi ikke tilhængere af, navnlig fordi vi herigennem frygter en rationalisering ned til ganske få eller måske endda kun én rute, og det mener vi ikke kan være i brugernes interesse. En fornuftig kombination mellem privat og offentligt initiativ og ansvar, som det eksempelvis bliver tilfældet med trafikken på Samsø, vil nok fremover vise sig at være den bedste løsning på forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark.

Alfred Hansen (DR):

Der er vel nok to årsager til, at vi får denne debat nu og med god ret kunne have ønsket debatten på et tidligere tidspunkt. Den ene er udskydelsen af en fast forbindelse over Store Bælt på særdeles ubestemt tid, og den anden er indskrænkningen af antal afgange og reduktionen med en færge på Grenaa-Hundreded Linien med en forringelse af serviceniveauet til følge.

I december måned, da debatten gik særlig højt vedrørende Grenaa-Hundreded Liniens

[Alfred Hansen]

fremtid og den planlagte reduktion i sejlhøjheden, stillede jeg spørgsmål til trafikministeren i udvalget om offentlige arbejder. Spørgsmålet gik på, om det, hvis det nu viste sig, at der var behov for flere færger på Grenaa-Hundested Linien, ville være muligt for et privat selskab eller for en enkeltperson eventuelt at oprette en sejlroute på linje med Grenaa-Hundested Linien, naturligvis under forudsætning af, at man kunne få lov til at lægge til kaj dels i Grenå, dels i Hundested. På daværende tidspunkt kunne ministeren ikke give noget svar på dette spørgsmål.

Jeg vil imidlertid mene, at der nu er gået så lang tid, at ministeren har fået afklaret dette problem, og derfor skal jeg spørge ministeren, om det reelt er sådan, at Grenaa-Hundested Linien, som nu har besluttet at halvere antallet af færger, hvis det viser sig om en måned eller to eller i løbet af ½ års tid, at de faktisk også har lyst til at reducere antallet af afgang for den sidste færge, har ret til at gøre den slags, eller er det sådan, at et andet selskab, et privat foretagende måske, kan få lov til at gå ind og prøve at konkurrere på lige fod med Grenaa-Hundested Linien? Det ville da være helt uacceptabelt, hvis man havde givet Grenaa-Hundested Linien et monopol, så ingen andre færger må besejle samme rute og lægge til i Grenå og Hundested, når man ikke har lyst til eller interesse i at yde befolkningen den fornødne service.

Retsforbundet er på sådanne områder imod såvel et privatkapitalistisk monopol som et statsmonopol, som andre har slået stærkt til lyd for at vi skulle benytte lejligheden til at få. Vi er imod et sådant statsmonopol, som visse partier her i folketinget ønsker. Vi ønsker fri konkurrence mellem såvel statsbanerne som private ruter. Det er klart, at først i det øjeblik der på Kattegatruterne eller andre steder ikke vil være interesse for private at oprette sådanne sejlruoter, må i hvert fald det offentlige forpligtigelse komme ind i billedet, for det er klart, at det offentlige har en forpligtelse til ud fra en øsamfundsproblematik at stille den fornødne færgekapacitet til rådighed. Men først når der ikke er andre, der interesserer sig for det, mener vi, at det bør være en statsopgave at gå ind i denne konkurrence.

Men er der så fri konkurrence? Ja, hvad er tilfældet? Tilfældet er, at mange af ruterne

er privatejede, men at udgifterne i forbindelse med anlæg af kajplads og havneanlæg er bekostet af kommuner eller amter, og det er jo sådan set udtryk for, at man ikke har en fri konkurrence, hvis det offentlige må betale udgifterne i forbindelse med havneanlæg og så siger til de private: værsgo, nu må I sejle og ellers bestemme, hvilken pris I vil tage for det, og så lader vi en eller flere DSB-ruter sejle andre steder på Kattegat, som også må betale de offentlige havneanlæg og afholde de udgifter, som driften af færrgerne afstedkommer. Derfor må man nok ligesom tage op til overvejelse, i hvor høj grad de private ruter skal have mulighed for at profitere på kommunernes og amternes og eventuelt statens velvilje med hensyn til oprettelse af havneanlæg. Det må være sådan, at hvis de private ønsker at drive en sådan rederivirksomhed, transportvirksomhed, må de også afholde de udgifter, som oprettelse af havneanlæg giver.

Jeg vil gerne spørge ministeren, i hvor høj grad hele øsamfundsproblematikken har ligget til grund for den redegørelse, som ministeren har tilstillet folketinget. I hvor høj grad har man før udarbejdelsen af denne redegørelse taget hele øproblematikken op til drøftelse? Og jeg vil gerne bede ministeren om at knytte nogle bemærkninger om øsamfundsproblemerne til debatten her i dag.

Jeg synes, at det navnlig er meget interessant, at ministeren oplyser i redegørelsen:

»Det må antages, at aftalen, der er uopsigelig i 5 år, giver en vis sikkerhed for, at de to forbindelser kan videreføres fremover.«

Og så kommer det meget interessante:

»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.«

Her siger ministeren, at der reelt ingen mulighed er for at ændre takstpolitikken på Store Bælt. Man knytter altså et statsforetagende sammen med private foretagender og siger, at nu må vi ikke tillade hinanden prisforskelle med hensyn til billetprisen. Man binder altså private og statsforetagender så nøje sammen, at prispolitikken skal følges ad. Er det virkelig regeringens og specielt

[Alfred Hansen]

venstres opfattelse, at statsbanernes Storebæltsoverfart, altså DSB-overfarten, skal bestemmes af de private ruters krav med hensyn til billetindtægter?

Storebæltsoverfarten er, så vidt jeg kan se, i allerhøjeste grad et takstproblem. Jeg har ofte påpeget det særdeles urimelige i, at man fra statsbanernes side benytter monopolet på Store Bælt til at opkræve en højere billetindtægt, end de faktiske driftsomkostninger betinger. Så kan man ikke tale om, at der er fri konkurrence. Fra retsforbundets side ønsker vi, at det skal hvile i sig selv, men her udnytter man altså monopolstillingen til fra statens side at opkræve en højere billetpris end nødvendigt er, og det bruger man så til at dække underskud på andre DSB-ruter, f. eks. togstrækningerne. Det finder vi er urimeligt. Derfor burde ministeren, i hvert fald når man nu på ubestemt tid har skrinlagt en fast forbindelse over Store Bælt, have ajourført billetpriserne på Store Bælt, så forbrugerne kun betaler det, der er nødvendigt for at komme over Store Bælt. Samtidig kan man sige, at det er en form for indirekte subsidiering af de private ruter på Kattegat, når man nu binder det så nøje sammen. Jeg beklager meget, at det er regeringens og specielt venstres opfattelse af tingene. Jeg havde gerne her set en mere reelt fri konkurrence mellem statsbanerne på den ene side og de private ruter på den anden, men regeringen er åbenbart af en anden opfattelse.

Der er behov for en ændring af takstpolitikken. Jeg har tidligere rykket ministeren for noget sådant, man her har vi altså desværre fået på skrift, at man ikke de næste 5 år skal forvente noget initiativ fra regeringen på dette område.

Så skal jeg til slut spørge ministeren, om det fortsat er hans opfattelse, at regeringen prioriterer en fast forbindelse over Store Bælt meget, meget højt på de kommende års investeringer, og om ministeren fortsat mener, at man kan iværksætte denne faste forbindelse om ca. 4 år.

Kurt Hansen (VS):

VS' holdning til ministerens redegørelse er sikkert ikke overraskende. Vi føler, at den er alt for slap, alt for vattet. Det er en gang problematisering på den ene side og på den anden side, uden at der i hvert fald på kort

sigt lægges op til effektive løsninger på de store problemer, som vi ved der faktisk er i forbindelse med disse sager.

Grenå-Hundreded-nedskæringen er jo klart og tydeligt et udtryk for, hvordan private rederier kan skalte og valte med serviceniveau, med arbejdspladser osv., og det kan VS naturligvis ikke acceptere. Vi mener ikke, det kan være rigtigt, at der overhovedet er blandet privatøkonomiske interesser ind i forbindelse med drift af kollektiv trafik eller samfærdsel mellem landsdelene i det hele taget. Vi mener, at det burde ligge under staten i samarbejde med kommuner og amtskommuner at lave en fornuftigt tilrettelagt politik omkring hele problemstillingen ved kollektiv trafik og samfærdsel.

Hvis vi kigger lidt på problemerne omkring de indskrænkninger, der er afledeeffekter af Grenå-Hundreded-problemet, ved vi jo, at det vil føre til en centralisering af trafikken mellem Jylland og Sjælland, og vi ved, at det i en række kommuner, ikke mindst Rønde kommune, vil give nogle trafikale problemer, som ikke blot berører bilismen, men som også i stor udstrækning vil komme til at ramme cyklister, skolebørn osv., så blot en sådan nedskæring spiller ind på en lang række andre ting og sager.

Når man har den holdning, som VS har omkring denne sag, at vi ikke kan acceptere de privatøkonomiske interesser i den kollektive trafik og i samfærdsel i det hele taget, er det selvfølgelig, fordi vi har fået et ganske glimrende billede af, hvordan disse interesser trækker følehornene til sig, når de ikke mener, at den tilstrækkelige fortjeneste eller maksimale profit længere er til stede. Det var det, der skete ved Grenaa-Hundreded Linien, og det var det, vi fik så malende og rigtigt beskrevet fra hr. Groves side, idet hr. Grove netop sagde, at en dygtig, fornuftig virksomhedsledelse naturligvis må kalkulere ud fra disse økonomiske forudsætninger. Jeg er enig i, at sådan vil en »dygtig« virksomhedsledelse altid fungere, og netop derfor kan man ikke have disse privatøkonomiske interesser blandet ind.

Men er det nu helt uproblematisk, hvis staten gik ind og overtog det hele, gik ind og lavede en planlægning? Kunne man ikke forestille sig, at staten også ville lave nogle tiltag på det trafikpolitiske felt, som bestemt ikke efter vores opfattelse i hvert fald var

[Kurt Hansen]

acceptable? Kunne man ikke forestille sig, at der på en række leder og kanter ville blive nogle centraliseringer, nogle effektiviseringer, nogle takstpolitiske ændringer, som vi ikke kunne acceptere? Jo, det kunne man godt. Jeg mener, man har set på mange leder og kanter, hvordan staten som arbejdsgiver ikke altid er ret meget bedre end de privatøkonomiske arbejdsgivere. Men det må ikke være et argument for, at man ikke fører en statslig politik på dette felt. Vi må herindefra og fra aktive borgergrupper, trafikgrupper osv. ude omkring i landet forsøge på at få tilrettelagt en decentral trafikpolitik, som giver en reel god service over for borgerne. Vi må sørge for, at det bliver en takstpolitik, som er tilrettelagt ikke ud fra, at dette skal være en forretning, men ud fra, at staten har nogle forpligtelser over for borgerne, hvad angår serviceniveau, hvad angår muligheder trafikpolitisk i det hele taget. Vi mener altså ikke, at dette skal drives som en forretning, men at der skal være et højt serviceniveau, og at man skal gå efter, at der er flere forskellige overfartsmuligheder mellem landsdelene.

Så lige til sidst en bemærkning til hr. Langsted, som desværre ikke er i salen, men jeg kan ikke undlade at komme med den alligevel, fordi hr. Langsted talte om dette problem, nærmest som om det var de strejker og aktioner, der enten var blevet varslet eller havde været i gang på færgefarterne, der resulterede i, at man fra ledelsens side måtte nedlægge en del af en rute. Det mener jeg nok hr. Langsted skylder folketingset og medarbejderne på ruterne en forklaring på. Som det er lagt frem fra hr. Langsteds side, må det alene betragtes som et forsøg på at finde nogle dårlige undskyldninger for de nedskæringer, der er sket, og der er jo ingen tvivl om, at hr. Langsted klart og tydeligt gik ind for de nedskæringer, der var sket, og støttede de privatøkonomiske tiltag, der var sket her. Derfor synes jeg, hr. Langsted skal komme med en bevisførelse eller dokumentation for, at det faktisk er arbejderne, der gennem enten deres strejke eller det, de har sagt om, at hvis de ikke får nogle ordentlige forhold, bliver de nødt til at tage sagen i egen hånd, er skyld i indskrænkningerne. Jeg synes, hr. Langsted skylder os en forklaring på dette forhold. Det kan jo ikke være sådan, at man bare står frit i luften svævende og postulerer

det ene efter det andet. Der må dokumentation på bordet, og den mener jeg vi må have i dag.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Jeg vil gerne sige tak til partiernes ordførere for de synspunkter, der er blevet bragt frem, også de mere kritiske synspunkter. Der var enkelte af ordførerne, der i den givne redegørelse så konturerne af, som det blev sagt fra i hvert fald to af ordførernes side, tror jeg, en socialisering, begyndelsen til en statsovertagelse med meget vidtgående konsekvenser. Jeg vil gerne have lov til at citere, hvad i øvrigt flere ordførere allerede har gjort, det, der står i begyndelsen af redegørelsen. Der står netop, at regeringen overvejede den situation, der forelå umiddelbart før indgangen til 1979, og ikke fandt baggrund for at tage initiativer med hensyn til den aftale, der blev truffet mellem de to færgeselskaber isoleret betragtet, fordi, som der også gøres rede for i redegørelsen, ud fra forskellige synsvinkler har den disposition, der er blevet truffet, ikke så store konsekvenser, at den isoleret betragtet rejser behovet for en statslig indgriben under en eller anden form.

Må jeg ikke også for at få debatten om disse ting bragt, om jeg så må sige, lidt mere ned på jorden, citerede videre fra redegørelsen:

»Blandt de teoretisk mulige foranstaltninger, som har været draget frem i debatten, er der som et yderpunkt dette, at staten overtager færgetrafikken mellem landsdelene.«

Det er jeg enig med hr. Karl Møller i, det skal vi diskutere om lidt.

»Som en noget mindre vidtgående mulighed har 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 bl. a. i Kattegatrapporten«, – som jo også har været citeret her i dag – »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

[Ministeren for offentlige arbejder]

rational 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.«

Hermed håber jeg, at jeg har bragt debatten omkring disse ting ned på et mere jordnært niveau, hvor den hører hjemme. Den redegørelse, der er givet af mig, er jo i det væsentlige en opremsning af de teoretiske muligheder, der måtte være, hvis der fra statens side måtte være eller opstå et ønske om at gå ind med en regulering af færgeruterne mellem landsdelene under en eller anden form.

Hr. Otto Mørch var i sit indlæg inde på det ønskelige i konkrete initiativer, og hvis hr. Otto Mørch hermed mener initiativer fra ministerens side i henseende til at fremlægge for folketingets trafikudvalg et samlet undersøgelsesprogram, kan jeg bekræfte, at initiativer i så henseende er undervejs.

Hr. Svend Erik Hovmand var inde på den, synes jeg, meget vigtige betragtning, at det er den overordnede sammenhæng, der har en meget væsentlig betydning, hvad angår de trafikale investeringer og den trafikale planlægning i det hele taget, og jeg er da enig i den betragtning, at eksempelvis den midlertidige udskydelse af Storebæltsbroen er et element, som naturligvis giver en usikkerhed i den samlede planlægning. Det er der også andre faktorer, der gør, faktorer eksempelvis omkring Øresundsområdet, som jeg håber at folketinget vil få lejlighed til at tage mere principiel stilling til inden udgangen af indeværende folketingssamling.

Hr. Grove var inde på spørgsmålet: hvad vil ministeren, og hvor længe skal eventuelle undersøgelser vare? Hertil må jeg svare, at hvad ministeren vil, og hvad regeringen vil, vil komme til udtryk i det samlede undersø-

gelsesprogram, som vil blive fremlagt også for folketingets trafikudvalg.

Med hensyn til det tidsmæssige tror jeg nok, vi i nogen grad må tale om en differentiering, for på nogle felter vil der utvivlsomt være behov for hurtige undersøgelser, og på andre felter vil der være behov for, at man holder en udvikling under observation.

Hr. Langsted var inde på trafikudviklingen op gennem 1970'erne, og der er flere ordførere, der har refereret til Kattegatrapporten. Det står meget klart – det synspunkt vil jeg også gerne for mit vedkommende føje til – at der ikke op gennem 1970'erne har været den forventede trafikudvikling, og det har givet en række kapacitetsproblemer.

Hr. Langsted og også hr. Alfred Hansen var inde på problemstillingen for de såkaldt mindre øer. Dertil vil jeg gerne bemærke, at min redegørelse i første række har taget sigte på færgeforbindelsen mellem landsdelene, og at det i første række har været Kattegatruterens forhold, der har givet anledning til vore overvejelser og efter ønske fra en række af folketingets partier til denne debat.

Jeg vil gerne således foranlediget sige, at for de mindre øers vedkommende har der i hvert fald efterhånden dannet sig et mønster. Mange vil formentlig erindre, at der som et led i statens bestræbelser for at bevare de små øsamfund i 1975-76 gennemførtes en ordning om offentlig dækning af det underskud, der måtte være i forbindelse med færgebetjeningen af øer med under 1.000 indbyggere. Det drejer sig om ca. 25 øer, og ordningen går i princippet ud på, at staten yder $\frac{1}{3}$ af et eventuelt underskud begrænset med et maksimumsbeløb for hver enkelt rute afpasset efter dennes specielle forhold, og således at statens samlede tilskud ikke må overstige for tiden 4 mill. kr. årlig. Statstilskuddet er betinget af, at amtskommunen og kommunen hver for sig yder et tilsvarende beløb. For de lidt større øers vedkommende, eksempelvis øer som Ærø, Samsø, Fanø og Læsø, eksisterer der jo for øjeblikket, som man vil vide det, lidt varierende ordninger.

Det er da klart – det vil jeg da gerne medgive hr. Langsted – at det er et selvstændigt problem, på hvilken måde samfundet, det vil sige det offentlige, staten, i fremtiden skal engagere sig, og i givet fald på hvilken måde, og vi har med hensyn til de lidt større af de såkaldte mindre øer for øjeblikket et lidt for-

[Ministeren for offentlige arbejder]

skelligt engagement for statens vedkommende i så henseende.

Hr. Karl Møller var i sit indlæg bl. a. inde på, om ministeren vidste noget på forhånd. Jeg ved ikke, hvad hr. Karl Møller mener hermed. Det, vi alle sammen vidste på forhånd, og det, ministeren og regeringen vidste på forhånd, var, at der lå en Kattegatrapport, som jeg allerede har refereret til, og som jo ikke lagde skjul på, at der var en overkapacitet på Kattegat, og hvad det i givet fald kunne føre med sig. Det førte altså bl. a. den disposition med sig, som de to private færgerederier traf med virkning fra begyndelsen af januar måned dette år.

Det hovedsynspunkt, som jeg synes var i hr. Niels Helveg Petersens indlæg, var behovet for videregående overvejelser. Jeg er ikke uenig med hr. Niels Helveg Petersen i, at der er behov for videregående undersøgelser, og det vender vi tilbage til under en senere drøftelse i dag. Det, vi eventuelt kan være uenige om, er behovets omfang og måden, hvorpå disse videregående samlede undersøgelser, hvad angår trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, skal organiseres. Det skal jeg ikke hæfte mig særligt ved i denne omgang, fordi vi som sagt vender tilbage til det ved behandlingen af et lovforslag, som er fremsat fra det radikale venstres side.

Hr. Chr. Christensen var inde på det centrale punkt, synes jeg, vedrørende de opgaver, som bliver givet til, eller som et privat færge-selskab i givet fald har, i forhold til den forventning en landsdels befolkning måtte have i så henseende. Her er det givet, at vi er inde i nogle modgående synspunkter og nogle modgående behov, som ikke altid er lette at få til at harmonere. Det er givet, at i og med at vi har en række færgeruter – det kan være statslige eller private, og realiteten er jo en blanding af begge dele – så har vi under alle omstændigheder en planlægning med hensyn til den fysiske udvikling herhjemme, det gælder veje, det gælder jernbaner, det gælder en række andre områder, eksempelvis byudvikling, hvor man naturligvis skeler til de eksisterende færgeruter og tilrettelægger udviklingen i en forventning om, at disse færgeruter kan bestå. Derfor kan man ikke se bort fra, at i det øjeblik der sker ændringer, hvad angår de søværts forbindelser mellem landsdelene, kan der opstå konsekvenser

for den fysiske planlægning, hvad jeg jo også giver udtryk for i min redegørelse.

Jeg er i øvrigt enig med hr. Chr. Christensen i det synspunkt, at man nødvendigvis må fastholde, at der er en indbyrdes sammenhæng, hvad angår takstniveauet på de private ruter og de ruter, som drives af staten. Det vil sige, at for DSBs vedkommende er vi nødt til at fastholde en indbyrdes sammenhæng også i fremtiden, hvis vi skal have en mulighed for at opretholde det niveau og det omfang, vi har i dag.

Jeg er endvidere enig i det synspunkt – det er jo i og for sig ganske naturligt, for her refererer jeg igen til redegørelsen – at jeg i høj grad ser den aftale, der er indgået mellem de to private færgerederier, som en betydelig grad af sikkerhed for, at Grenå-Hundested-ruten kan overleve, forhåbentlig i en meget lang årrække. Men her har vi naturligvis hele usikkerheden med hensyn til den faste forbindelse over Store Bælt og spørgsmålet om det tidspunkt, hvor der bliver truffet en endelig beslutning herom.

Hr. Alfred Hansen var inde på spørgsmålet om, hvorvidt andre kan begynde færgefart. Her skal jeg blot sige, at som det vil være tingets partier bekendt, har vi ikkø nogen koncessionslovgivning her i landet, hvad angår den søværts trafikbetjening.

Hr. Alfred Hansen rejste endvidere det spørgsmål over for mig, om den faste forbindelse over Store Bælt fortsat har første prioritet set i forhold til de faste forbindelser over sundene eller bælteerne herhjemme. Der-til kan jeg sige, at hvis hr. Alfred Hansen her refererer til en eventuel fast forbindelse mellem Rødby og Fehmarn, så gav jeg jo klart udtryk for i mit indlæg under trafikdebatten i oktober, at den faste forbindelse over Store Bælt klart fortsat har første prioritet, og at regeringens tidsmæssige skøn i så henseende ikke har ændret sig.

Hvis jeg skal slutte min besvarelse af ord-førernes indlæg her i første omgang, så vil jeg gerne sige, at jeg i min redegørelses første afsnit gør rede for, hvad der rent faktisk er sket. I de følgende afsnit gør jeg rede for de teoretiske muligheder, som måtte eksistere, hvis det offentlige under en eller anden form skulle gå ind i en regulering af færgetrafikken totalt set, og der er forskellige værktøjer, man i givet fald kan tage i anvendelse. Jeg slutter med at sige, at jeg fra min side vil

[Ministeren for offentlige arbejder]

tilrettelægge et undersøgelsesprogram med henblik på det behov, der måtte være for at holde forskellige problemstillinger under observation, og med henblik på en nøjere klarlægning af forskellige problemstillinger, hvad angår færgetrafikken mellem Øst- og Vestdanmark i det hele taget, og det program vil blive forelagt folketingets udvalg om offentlige arbejder. Med disse bemærkninger vil jeg gerne takke for de indlæg, der er kommet.

Otto Mørch (S):

Jeg har kun nogle få bemærkninger her i anden omgang.

Jeg tror, det er formålstjenligt at få markedet, uanset de partipolitiske drillerier, der har været fra forskellig side, at naturligvis står begge regeringspartier fuldt ud bag den redegørelse, som trafikministeren her har forelagt. Det er rigtigt, at der kan være nuanceforskelle med hensyn til, hvilke redskaber man skal bruge, men ministeren har jo netop for et øjeblik siden klart åbnet mulighed for igennem undersøgelsesarbejdet at finde frem til de mest fornuftige, skal vi sige trafikredskaber, som skal bruges.

Jeg er også nødt til at sige her, når jeg skal prøve at gøre op, hvad debatten har udmundet i, hvad debatten viser, at jeg synes, den klart viser – det er også understreget ved ministerens sidste ord – at det er nødvendigt med en vis form for samfundsindflydelse, hvis trafikken virkelig skal tjene befolkningen, og det er vi vel alle sammen enige om.

Og så lige et par bemærkninger til den konservative ordfører, hr. Grove. Først det, at han vist har misforstået eller i alt fald mislæst – hvis jeg kan bruge det udtryk – en artikel, som jeg har skrevet i Politiken under rubrikken »Færgefart på Kattegat«. Der står udtrykkelig, at forfatteren er folketingsmedlem Otto Mørch og ikke »trafikudvalgsformand«.

Det er det sædvanlige fra hr. Glensgårds side, fra hr. Groves side og visse andre sider, at de vil komme med drillerier på dette område, men de bider altså ikke på mig. Jeg har været her så længe, at jeg er tilstrækkelig hårdhudet til ikke at lade mig påvirke af dem, ud over at jeg gerne vil orientere om, at det altså er forkerte oplysninger, der foreligger fra de pågældende.

Jeg har lagt mærke til hr. Groves bemærkninger om, at DSB skal være mere effektive, men så er jeg altså nødt til at sige her, at netop hr. Grove og hans parti har et betydeligt ansvar for, hvorvidt DSB kan være mere effektive, end de er. Det var jo netop hr. Groves parti, der under finanslovbehandlingen foreslog betydelige nedskæringer på DSBs budget, og derfor synes jeg, hr. Grove og hans parti skal være lidt forsigtige med at tale om manglende effektivitet på DSB-området.

Der var også en anden ting, som jeg lagde mærke til, når vi taler om DSB i den forbindelse. Det var hr. Grove, der talte om, at DSB godt kunne være lidt mere vågen, lidt mere oppe på dupperne, i højere grad være konkurrencedygtige. Ja men hvem er det, der netop gang på gang i spørgetid og på anden måde i den offentlige debat har bebrejdet DSB det, når de prøver at være mere konkurrencedygtige f. eks. på restaurationsområdet? Jeg synes, jeg er nødt til at tage lidt håndfast på disse ting, for at de ikke skal stå skævt i den offentlige debat.

Dette er mine bemærkninger her. Jeg vil endnu en gang takke ministeren for redegørelsen, og jeg vil endnu en gang understrege, at vi i al fald fra vort partis side meget nøje vil følge undersøgelsesarbejdet og gerne ser det fremmet mest muligt.

Glensgård (FP):

Hvad er det, der diskuteres i dag? Ja, baggrunden er jo trafikken på Grenå-Husted-ruten, og det har så fået en supplerende med hele øst-vest-trafikken. Men hvad siger Grenå-Husted Linien selv? Ja, de siger: vi er her, og vi bliver her. Så er der vel egentlig ikke nogen grund til at fortsætte debatten, men jeg skal alligevel her i anden omgang tage fat på et par ting. Jeg skal vente med hr. Otto Mørch til sidst – så får han lidt nemmere ved de korte bemærkninger.

Jeg skal sige til hr. Chr. Christensen, at det er forkert, når hr. Chr. Christensen siger – jeg kan ikke citere ham ordret, for jeg har ikke fortrykket, men det kan hr. Chr. Christensen vende tilbage til senere – at det er afgørende, at takstniveauet mellem de private rederier og DSB ikke forrykkes, det er forkert, at takstniveauet forrykkes. Det er netop

[Glensgård]

nødvendigt, at vi tager fat i DSBs takstsystemer, for at vi kan få en rimelig konkurrence-situation mellem DSB og de private ruter. Det er dødbringende for de private rederier, for de danske vognmænd, hvis ikke vi rører ved takstsystemet. Jeg vil derfor håbe, at det var en fortalelse fra hr. Chr. Christensens side.

Så sagde hr. Chr. Christensen også, og det kan godt forstås i 1979, at nu da disse rederier har fået ret til osv. Jeg kan sige til hr. Chr. Christensen, at disse rederier har kæmpet med næb og kløer for at få lov til at drive trafikken, for der var jo ikke behov for det. Så beviste de, at der var et behov, og at de udfyldte dette behov. Når de således har bevist det, så er det lidt forkert bagefter at komme og sige til dem: nu har vi givet jer en ret. Ja, formelt har man, men de pågældende mennesker har været igennem myndighed efter myndighed for at få lov til at oprette den rute, og så er det vel lidt forkert bagefter at komme og angribe dem for deres forretningsmæssige instinkt.

Så skal jeg sige til hr. Otto Mørch, at der er såmænd nok at angribe hr. Otto Mørch på, så jeg tog ikke artiklen fra Politiken med, jeg kan finde andre angrebspunkter. Hr. Otto Mørch udtaler sig jo i tide og i utide – mest i utide – men det er hans ret både som socialdemokrat, som højresocialdemokrat, som formand for trafikudvalget, og hvad det nu ellers er, hr. Otto Mørch klæber på sig. Jeg skal kun sige, at jeg altså ikke nævnte hr. Otto Mørch i forbindelse med Politiken. Mig bekendt nævnte hr. Otto Mørch selv nede i artiklen, at han er formand for trafikudvalget, men det er selvfølgelig kun et kuriosum i denne sag.

Så skal jeg sige til hr. Otto Mørch, at når hr. Grove og jeg og andre taler om DSBs konkurrence, så er det ud fra vidt forskellige perspektiver, i hvert fald når vi ser det i forhold til hr. Otto Mørch. Hr. Otto Mørch taler om, at vi råber op, når DSB vil lave en rimelig konkurrence på restaurationsområdet. Det har intet med konkurrence at gøre, når man bare kan overføre driftsunderskuddet til et, skal vi sige moderselskab. Jeg ville sandelig også godt drive landbrugsmaskinfabrikation og komme ud i en god konkurrencesituation, hvis jeg kunne være sikker på, at hr. Otto Mørch eller andre ville dække mit underskud. Men hr. Otto Mørch er jo også of-

fentligt ansat, så det er nok ud fra forskellige driftsprincipper, vi diskuterer.

Jeg skal til sidst sige, at vi finder ingen anledning til, at ministeren igangsætter dette arbejde, i hvert fald ikke under de forudsætninger, som ministeren har lagt op til. Hvis vi igangsatte et arbejde under den forudsætning, at vi ikke i de kommende ti år, hvilket fremtiden vil bevise, vil gå i gang med en fast forbindelse over Store Bælt, så er det klart, at der kunne være en vis rimelighed i at lave en langsigtet planlægning på dette område, men det vil ministeren jo ikke indrømme, eller rettere sagt, det må han jo ikke indrømme, fordi det er jo ikke et led i regeringsaftalen. Men det vil fremtiden altså vise.

Grove (KF):

Jeg ville meget gerne, hvis jeg til trafikministeren kunne have sagt tak for et klart svar på de spørgsmål, jeg stillede. De var vel egentlig ikke så vanskelige, men det svar, jeg fik, var intet som helst. Ministeren svarede, at man skulle have et program, og at man skulle have nogle undersøgelser af de ting, regeringen ønskede belyst. Ja men hvorfor fortæller ministeren os ikke bare lidt om, hvordan man kunne tænke sig at det program skulle være, og hvilke problemer man ønskede belyst? Jeg spurgte om, hvor hurtigt vi kunne regne med at få det frem. Så siger ministeren tidsmæssigt noget før og noget senere, men intet om, hvad vi snart får eller noget som helst andet. Der var intet svar i det.

Det er også typisk, at ministeren startede sin besvarelse nu her med bare at læse op af den redegørelse, vi andre har læst indtil flere gange. Den kan vi udenad, bl. a. at der står, at i øjeblikket vil man ikke overtage fra statens side, først efter nøjere overvejelser. Ja men hænger de nøjere overvejelser sammen med de undersøgelser, jeg spurgte om? Er det sammenhængende? Får vi ikke et klart svar, fordi der i de undersøgelser skal lægges op til, at staten skal overtage det? Det er nogle af de ting, det var af stor interesse at få belyst. Det fik vi desværre ikke, men ministeren har jo da en chance for at give os de oplysninger endnu.

Hr. Otto Mørch siger, at han er hårdhudet. Ja, desværre, men det var rarere, hvis hr. Otto Mørch var lidt mere følsom. Når jeg cite-

[Grove]

rede fra Politiken, så læste jeg meget godt, at der stod: »Kommentar af folketingsmedlem Otto Mørch«, men samme folketingsmedlem begynder jo også artiklen med: »Folketinget skal i dag drøfte den redegørelse for færgefarten på Kattegat, jeg som trafikudvalgets formand...«. Der får hr. Otto Mørch ganske klart lagt frem, at det i allerhøjeste grad, i hvert fald hvis man ikke er meget indviet, er trafikudvalgets formands synspunkter, og måske også trafikudvalgets synspunkter, der skal køres frem på denne måde. Det var det, jeg kritiserede, fordi jeg synes, det er utidigt på et sådant sted. Hvis bare hr. Otto Mørch havde nøjedes med »Kommentar af folketingsmedlem...« og ladet være med at fremhæve sig selv som trafikudvalgets formand, så skulle jeg aldrig have berørt dette punkt her i dag.

Der gælder det samme med hensyn til DSBs effektivitet. Vi kan vel næsten sige det så kort, at for hr. Otto Mørch er effektivitet inden for DSB bare et spørgsmål om at øse flere penge ud. Det er det ikke for mig. For mig er effektivitet at bruge penge på bedst mulig måde, ikke bare at øse dem ud. Hr. Otto Mørch kommer hver eneste gang, vi diskuterer det spørgsmål, med det sædvanlige sludder om finansloven osv. Det er jo ikke det, det drejer sig om, når vi taler om effektivitet. Men vi kan da godt fortsætte med at fortælle hr. Otto Mørch det hver eneste gang. Det kan da være, at det siver ind med tiden.

Det gælder også med hensyn til spørgsmålet om konkurrencedygtig service, og det sidste er da korrekt. Jeg spurgte, om det er rimeligt, at man på kioskområdet fortsat øser 2 mill. kr. ud til ingen nytte. Det er ikke for mig konkurrence, at DSB bare øser 2 mill. kr. ud til noget, der ikke kan løbe rundt. Det er heller ikke effektivitet. Det var betydelig rarere, hvis DSB kunne få det til at løbe rundt og kunne konkurrere på lige vilkår, for det er jo det, vi taler om, når vi taler om konkurrence.

Langsted (CD):

Jeg skal i hvert fald ikke fortsætte de forrige taleres bemærkninger om hr. Otto Mørch. Det tyder på, at hr. Otto Mørch i høj grad er skizofren eller noget i den retning, når han ikke ved, hvilken egenskab han optræder i.

Bortset fra det vil jeg udtrykke i dette øjeblik, at hvis vi skal tale om DSB, hvad vi i og for sig ikke har noget at gøre med i dag, så er det vort synspunkt, at DSB gerne må koste, hvad DSB skal koste, hvis DSB bare er effektiv nok.

Endelig vil jeg takke ministeren for den udvidede redegørelse, der kom i denne forbindelse med hensyn til betjening af de små øsamfund. Vi skal jo nok ikke sætte nogen grænse. Ministeren nævnte noget med 1.000 indbyggere. Vi kommer ind på det samme, som arbejdsministeren har et forslag om, nemlig hvornår en arbejdsløshedskasse skal statsanerkendes. Skal den have 1.000 eller 5.000 medlemmer eller hvor mange? Det er et sidespring.

Jeg kom, kan jeg forstå, til at ramme et ømt punkt hos VSerne, og i den forbindelse må man sige, at sandheden måske er ilde hørt. Hr. Kurt Hansen forlanger dokumentation for visse konstateringer, jeg har gjort. Dokumentation er naturligvis nødvendig i VS-sammenhæng, men for dette punkts vedkommende vil jeg sige, at sandhed behøver ingen dokumentation.

Karl Møller (DKP):

Jeg må indrømme, at det var med, ligesom hr. Langsted lige før sagde, nogen undren, jeg hørte, at hr. Otto Mørch for et øjeblik siden i sin replik sagde, at de to partier i regeringen stod hundrede procent sammen og bag den redegørelse, som vi nu har fået af trafikministeren.

Man kunne godt have ønsket sig, at den tale, som hr. Otto Mørch holdt på et stort borgermøde oppe i Hundested tirsdag den 19. december sidste år, var blevet optaget på bånd og var blevet bevaret for eftertiden, om ikke andet for at bringe noget nyt ind i denne debat, i hvert fald i forhold til, hvad hr. Otto Mørch har sagt i dag, og også for at vise, hvilken sælsomt splittet og spaltet personlighed, hr. Otto Mørch åbenbart må have. Deroppe var der faktisk ingen ende på løfterne til de ansatte – det var selvfølgelig heller ikke mere end nogle få dage siden, de var blevet fyret uden varsel – og der var heller ingen ende på løfterne til de kommunale myndigheder. Men i dag er hr. Otto Mørch altså totalt enig i denne redegørelse, hvis konklusion i virkeligheden er, at der ikke

[Karl Møller]

skal gøres noget ved det, som er sket, at tingene skal have lov til at køre deres skæve gang, som de nu er sat i gang deroppefra.

Hr. Glensgård sagde, at Grenaa-Hundested Linien siger: vi er her, og vi bliver her. Jeg formoder, at han refererer til det nydelige skrift, vi har fået i dag fra Grenaa-Hundested Linien, som efter min mening er en lidt poppet, men meget tendentøs redegørelse, som alene bringer rederiets udlægning af de hændelser, som har været i de seneste år på Kattegat. I den forbindelse synes jeg nok det er værd at gøre opmærksom på, at det er sendt til folketingets medlemmer, men fællestillidsmanden på virksomheden har til trods for flere anmodninger herom ikke kunnet få det, før det er blevet sendt, og før vi altså i dag har selve denne redegørelse til debat. Jeg synes, det er en noget mærkværdig form for informations- og personalepolitik, Jydsk Færgefart fører, men på den anden side kan man nok sige, at set i forhold til begivenhederne omkring selve indskrænkningen af trafikken passer den egentlig meget godt ind i den øvrige sammenhæng.

Til sidst vil jeg sige til trafikministeren, som undrer sig over, at jeg havde sagt, at det var en uventet disposition, at der står rent faktisk i redegørelsen, at det ikke var uventet, det kom ikke bag på nogen. Men jeg tør nok sige, at det var et chok, det synes jeg hele den offentlige debat meget klart har vist, det var et chok for de ansatte, det var et chok for de kommuner, som er impliceret. Jeg tror også, det var et chok for staten, og vi har jo også hørt ikke mindst fra vognmændenes side, at det faktisk var et chok for brugerne af linjen.

Jeg synes i det hele taget, at der i høj grad mangler den handlekraft i redegørelsen, som vi kunne have ønsket os, og som samfundet bør vise at det er i besiddelse af, når man i et tilfælde som dette ser, at private rederier lader hånt om samfundsinteresser og kun kører deres eget løb, som det rent faktisk er sket.

Alfred Hansen (DR):

Jeg tror ikke, at det gør nogen større forskel med hensyn til effekten af de artikler, som hr. Otto Mørch skriver, om han karakteriserer sig selv som værende trafikudvalgets formand eller som socialdemokratiets ordfører eller som privatmand hr. Otto Mørch.

Men i det øjeblik hr. Otto Mørch tager hele trafikudvalget til indtægt for de synspunkter, hr. Otto Mørch har at fremføre, da ønsker jeg at reagere.

Jeg synes ikke, at svaret fra ministeren på mit spørgsmål vedrørende mulighederne for at oprette et selskab sideløbende med Grenaa-Hundested Linien var tilfredsstillende. Ministeren henviste til, at vi jo ikke har en koncessionsordning. Men det var ikke noget svar på mit spørgsmål. Derfor skal jeg forsøge at simplificere spørgsmålet derhen: kan jeg, Alfred Hansen, pr. 1. april oprette et selskab, som besejler Grenaa-Hundested Linien? Er det muligt, eller er det ikke muligt? Kan Grenaa-Hundested Linien forbyde mig eller andre at oprette et sådant selskab, der sejler mellem Grenå og Hundested? I så tilfælde må jeg karakterisere Grenaa-Hundested Liniens status som et uindskrænket monopol på denne linje, hvilket jeg kan beklage meget.

Så vil jeg godt spørge, om ministeren ikke er enig med mig i, at hvis man virkelig skal have en sund og fri konkurrence, så kan det ikke hjælpe, at på den ene side staten og på den anden side de private selskaber låser priserne fast eller låser dem fast til hinanden, således at en ajourføring af billetindtægter skal følges ad for disse to sejladsere. Jeg mener, at det er sundt at have fri konkurrence mellem de private virksomheder indbyrdes og mellem de private virksomheder på den ene side og staten på den anden side.

Jeg mener, at en sund konkurrence, en reel konkurrence, udelukkende er til gavn for forbrugerne, og det er også hensigten med det, nemlig at man får en sund priskonkurrence, altså så lave priser som overhovedet muligt, og det næste er, at man får så høj en service som overhovedet muligt. Disse to udmærkede og centrale fordele vil man ikke kunne opnå, hvis man ikke har fri konkurrence. Hvis man giver staten monopol eller et privat selskab monopol, så får man ingen priskonkurrence, så får man ingen konkurrence på serviceniveauet.

Jeg vil derfor gerne spørge, om ministeren er enig med mig i det synspunkt, at det er til gavn for brugerne, hvis der er tale om en reel konkurrence på såvel priser som på serviceniveau.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Jeg vil gerne sige til hr. Grove, som ikke var tilfreds med besvarelsen af de spørgsmål, hr. Grove stillede mig i første omgang, at jeg da er enig i, at det var enkle spørgsmål, der blev stillet.

Der blev eksempelvis stillet et spørgsmål om, hvorvidt ministeren gik ind for socialisering, der blev stillet et spørgsmål fra hr. Groves side om indholdet af det undersøgelsesprogram, der nu skal tilrettelægges. Hr. Grove rykkede for svar og var utålmodig, ville gerne vide her og nu, hvad indholdet skal være.

Jeg vil gerne sige med hensyn til det første spørgsmål om socialisering, at det jo ikke er det, der er tale om, det er ikke nævnt i den redegørelse, jeg har fremlagt. Det var derfor, jeg refererede til redegørelsen i mit første indlæg, hvorfra jeg citerede, at regeringen ikke havde fundet baggrund for at foretage noget skridt eller foretage sig noget konkret med hensyn til indgriben i forhold til den aftale, der er sluttet mellem de to private færgerederier.

Jeg betragter det – undskyld, at jeg er ubeskedent nok til at sige det – som en service over for folketingets partier, at vi nu har haft lejlighed til denne debat om den del af de samlede øst-vest-trafikforbindelser, som vedrører Kattegatområdet, Kattegatforbindelserne. De synspunkter, som er blevet fremsat fra partiernes side i denne debat, kommer til at indgå i det udspil, som trafikministeren kommer med, og som jeg har sagt kommer så hurtigt, som det overhovedet er gørligt, og det vil naturligvis sige i indeværende folketingssamling og snarest muligt.

Hr. Alfred Hansen var ikke tilfreds med besvarelsen af det spørgsmål, som hr. Alfred Hansen stillede i første omgang med hensyn til, om der var muligheder for alle, om alle kunne begynde, og hvor jeg svarede, at vi ikke har nogen koncessionslovgivning, vi har ikke nogen eneretslovgivning, hvad angår søværts trafikforbindelser. Vi har ganske vist en færgelovgivning fra 1874, men det er en lovgivning, som i realiteten kun har teoretisk betydning – det refererede jeg i øvrigt også i min redegørelse – set i denne sammenhæng.

I princippet kan hr. Alfred Hansen begynde at drive færgetrafik, i princippet, men i

realiteten hindrer denne frie ret naturligvis ikke, at færgeselskaber kan indgå aftaler med kommuner eller dem, der nu måtte eje de pågældende havne, enten det nu er en selvejende institution, eller det er en kommunal, også set i forhold til de investeringer, der måtte være gjort i de pågældende havne af færgeselskaber. De kan indgå aftaler om besejlingen af den pågældende havn og det pågældende færgested, enten det nu er en kommunal havn, eller det er en selvejende institution. Men i princippet kan hr. Alfred Hansen begynde at drive færgetrafik, hvis han ønsker det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Første behandling af:

Forslag til lov om planlægning af øst-vest-trafikken i Danmark [af Niels Helveg Petersen (RV) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 104. Fremsat 12/12 78).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 16 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

16) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om statens overtagelse af færgefarten mellem Jylland og Sjælland [af Karl Møller (DKP) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 56. Fremsat 14/12 78).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Med hensyn til forslag til lov om planlægning af øst-vest-trafikken i Danmark, fremsat af det radikale venstre, vil jeg gerne sige, at i anledning af dette lovforslag og dets bemærkninger vil jeg henlede opmærksomheden på, at der på ingen måde er tale om, at regeringen har besluttet at udskyde anlægget af en Storebæltsbro til en fjern og ubestemt