

[Otto Mørch]

den del af den offentlige sektor, der omfatter transportdækningen, vil vi gerne sige fra socialdemokratiets side, at vi er på en måde meget tilfredse med at få lejlighed til at få kendsgerninger frem, få tingene sat på plads og også forhindre en mytedannelse, som desværre et par af venstres fremtrædende politikere i den seneste tids offentlige debat har været med til at befordre.

Jeg vil gerne bede tingets medlemmer overveje, hvad fremskridtspartiet egentlig står for trafikpolitisk, trafikøkonomisk. Det afspejler sig jo meget stærkt i fremskridtspartiets program. Det afspejler sig meget stærkt i de forslag, som fremskridtspartiet ved forskellige finanslovdebatter har markeret sig med, og jeg tror ikke på, at dansk erhvervsliv og det danske vognmandserhverv kan være tjent med, at fremskridtspartiets trafikpolitik, som de nu har fremlagt den i den offentlige debat, skulle slå stærkere igennem og få resultater. Det tror jeg ikke dansk erhvervsliv og det danske vognmandserhverv ville være tjent med, og dermed ville samfundet heller ikke være tjent med det.

Sagt i al enkelthed, hvad er det så, man vil trafikøkonomisk og trafikpolitisk? Ja, man vil faktisk befordre anarki på det trafikpolitiske område, alles kamp mod alle, og netop på det transportøkonomiske område er det meget vigtigt, at der er planlægning.

Så sent som i går deltog jeg i Nordisk Råds trafikudvalgs møde, og vi havde lejlighed til at besigtige et af Nordens største industriforetagender, nemlig Volvo. Den transportøkonomiske konsulent markerede i et foredrag over for Nordisk Råds trafikudvalg meget stærkt nødvendigheden af, at man fik planlægning på dette område og havde et meget nært samarbejde både med en statslig indsats på transportområdet og med en privat indsats. Det gjorde et stærkt indtryk på trafikudvalgets medlemmer, at man fra denne store virksomheds side meget stærkt markerede planlægning som noget helt nødvendigt, og det er jo netop den politik, socialdemokratiet står for.

Lad mig ellers om de opståede problemer vedrørende øst-vest-overfarten sige, at de problemer omkring denne overfart, som nu har ført til beslutning om lukning af Juelsminde-Kalundborg-ruten, jo bestemt ikke er af ny dato. De første tegn viste sig

allerede i forbindelse med oliekrisen, hvor stagnation, ja, endog tilbagegang i trafikken afløste en hidtil kraftig fremgang i trafikken mellem øst og vest. Udbygningen af de privatdrevne færgeruter i første halvdel af 1970'erne var imidlertid sket ud fra en forudsætning om ubrudt vækst fremover. Det aktuelle problem for de private ruter er således, at trafikken med den øjeblikkelige tilbagegang ikke kan forrente og afdrage den nye færgetonnage på kort sigt, men heller ikke på lang sigt, idet forventningerne om ubrudt vækst i overførselsbehovet er ændret. Der synes at være nået et mætningspunkt i hvert fald for personbiloverførslen.

Som følge af den udeblevne vækst har de private rederier forsøgt at påvirke bilisternes valg af overfart, hvilket imidlertid kun vanskeligt lader sig gøre i større skala. DSB og de privatdrevne ruter på Kattegat har hver for sig undersøgt, efter hvilke kriterier personbilisterne vælger overfart. Og hvad er man nået til som resultat? Man er nået til, at bilisterne i første række vælger overfart efter, hvor den samlede rejsetid er mindst, at de dernæst vælger den overfart, hvor den samlede rejsepris er mindst, samt at de først i tredje omgang, i tredje række, vælger den overfart, hvor de kørte landkilometer er færrest.

Lastbilyognmændene følger et tilsvarende rationelt mønster, bortset fra at lastbilyognmændene prioriterer den samlede rejsepris højere end den samlede rejsetid. Den samlede rejsetid er altså det vigtigste valgkriterium for personbilisterne, og det kan rederierne jo kun påvirke ved større kapacitet og ved hyppigere afgange. Men det vil være at satse meget hårdt på at øge kapacitet og afgangshyppighed, medmindre det sker i en periode med vækst i det totale overførselsbehov.

Derimod kunne rederierne søge at påvirke bilisterne ved at ændre prisfastsættelsen på overfarten og herigennem påvirke den totale rejsepris. Dette er i stor udstrækning sket på lastbilområdet gennem rabatordninger, medens det på personbilområdet nok er forsøgt, men uden nævneværdig effekt, idet der formentlig skal meget store prisreduktioner til, før personbilisterne skifter rute. I hvert fald synes de private rederier bevidst at have undgået prisrig om personbiloverførslen, idet de må have skønnet, at lave priser ville give et ringere driftsøkonomisk resultat end de nuværende.