

[Ivar Hansen]

overkapacitet på Kattegatruterne og måske i virkeligheden i det hele taget mellem Øst- og Vestdanmark, alt taget i betragtning. Rigtigt er det da, at der for overfarterne Halskov-Knudshoved, Kalundborg-Århus, Kalundborg-Juelsminde, Sjællands Odde-Ebeltoft, Grenå-Hundested og Spodsbjerg-Tårs, hvis vi tager den med, hvad angår overførte personbiler i perioden 1971 til 1976, kun har været tale om en samlet vækst på ca. 3 pct. Hvad angår passageroverfarten for de samme færgefarter i samme periode, har der næsten ingen vækst været, nemlig kun fra godt 1,9 mill. til godt 2,2 mill. passagerer.

For antallet af overførte lastbiler og anhängere og sættevogne på de samme ruter har trafikvæksten fra 1974 til 1976, altså i en 3-årig periode, kun været på ca. 4 pct. eller godt 1½ pct. om året.

Derfor må man sige, at trafikministerens udtalelser om overkapacitet i hvert fald af to grunde er interessante. Det er de for det første, fordi vi for nylig i folketinget har besluttet at bygge 2 nye færger til Storebæltsoverfarten, de såkaldte bredsnudede færger, som vel, alt taget i betragtning, kommer til at betyde, at Storebæltsoverfarten får en større kapacitet. Og det er de for det andet, fordi vi for ikke længe siden har bevilget penge, således at der kunne etableres de såkaldte hængedæk, hvad angår Kalundborg-Århus-overfarten.

Hvis man ser på de to spørgsmål: en fast forbindelse over Store Bælt og etablering af en større kapacitet for færgernes vedkommende, opdager man, at der er noget, der ikke rigtig hænger sammen, for så er der i hvert fald noget, der tyder på, at man i hvert fald fra trafikministeriets side regner med, at der kommer et større trafikbehov.

Her finder jeg anledning til at sige, at i de politiske ønsker om at fremme etableringen af en fast forbindelse over Store Bælt hvilede de dertil knyttede rentabilitetsberegninger i meget høj grad på en forventet betydelig årlig trafikvækst. Det var en forventning, som også kom til udtryk fra trafikministeriets side igennem et bilag, som vi modtog i folketingets trafikudvalg den 13. maj 1976, hvor vi netop behandlede disse ting. Der blev det klart sagt, at en forudsætning om, at væksten i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark opfører fuldstændig og afløses af stagnation

over en meget lang årrække, savner ethvert holdepunkt.

Det vil altså sige, at trafikministeren på den ene side taler om, at vi har overkapacitet, og i realiteten på den anden side i de dispositioner, trafikministeriet hidtil har foretaget og ønsket at folketinget skulle disponere efter, har satset på en fortsat betydelig vækst i overfarten mellem Øst- og Vestdanmark og omvendt.

Så spørger jeg: får vi nu alligevel en trafikstagnation over en ret lang periode, over en 20-årig periode, frem til år 2000? Ja, det skal vi vel nok være varsomme med at sige noget bestemt om i dag, men man går vel ikke for langt, når man siger, at meget tyder herpå. Derfor er det aktuelle spørgsmål: har trafikministeren ret, når han taler om en øjeblikkelig overkapacitet på Kattegat?

For venstres vedkommende mener vi ikke, at den påstand uden videre behøver at være rigtig, for det er også i høj grad et spørgsmål om en bedre fordeling af den samlede trafikmængde, der tilsyneladende er til rådighed, og som der vil blive behov for i de kommende år. Her kommer i høj grad spørgsmålet om takstpolitikken og om konkurrencevilkårene mellem den private og den offentlige drift ind i billedet. Og her må vi nok konstatere, at DSBs færgeruter Halskov-Knudshoved og Kalundborg-Århus jo har holdt uændrede takster, som det allerede er blevet sagt – jeg tror, det er fra 1. juni 1975 eller i næsten 2½ år – og det er klart, det er en situation, som de private færgeruter ikke har kunnet leve med; de har måttet foretage takstforhøjelser. Desuden kan det nok siges, at den rabatpolitik, DSB har ført i samme periode, i nogen grad har været præget af, at man har haft og har en anden økonomisk og finansiel baggrund for at have disse rabatordninger, end de private færgeruter nødvendigvis kan have. Det er utvivlsomt et forhold, som fører til og på visse områder har ført til konkurrenceforvridning.

Men jeg finder det også rimeligt at slå fast i samme åndedrag, at det er folketinget, som fastsætter DSBs takster – selvfølgelig er det det. Derfor vil jeg tilføje, at vi ved den fremtidige takstpolitik for DSBs vedkommende ud over finanspolitiske og eventuelle socialpolitiske hensyn, hvis man kan kalde dem sådan – vi ved jo, at DSB har en trafikforpligtelse i tyndtbefolkede områder og andre