

[Ministeren for offentlige arbejder]

Jeg har forhørt mig hos generaldirektøren, der over for mig har oplyst, at man ikke i denne arbejdsgruppe regner med at kunne blive færdig før omkring årsskiftet. Når man så er kommet frem med resultatet, hvordan det så end vil komme til at se ud, må vi tage stilling til det, og så får vi lejlighed til at drøfte det videre.

Må jeg i samme åndedrag sige, at det selvfølgelig er beklageligt, når offentligheden, pressen, stifter bekendtskab med, at en sådan arbejdsgruppe er nedsat, og at der så kommer en lang række forskellige rygter. Må jeg sige i et samlet svar til alle dem, der har stillet mig spørgsmål i så henseende – det gælder hr. Bolvig, det gælder hr. Alfred Hansen – at der foreligger ingen aftale om noget som helst. Der foreligger ikke noget om, at man skal gøre det på den ene eller på den anden eller på den tredje måde. Der kan være nogle tanker, som enkeltpersoner, folk måske helt uden for rederierne og uden for DSB, kan ryste ud af ærmet, som man måske gætter sig til som en løsningsmodel, men der er ikke truffet aftale, og der ligger ikke noget, som giver anledning til for mig hverken at bekræfte eller afkræfte nogen af de spørgsmål eller antagelser, man har været inde på.

Så vil jeg godt – det er også et svar til flere – sige lidt om dette med konkurrencen og dette med, at det altså er DSBs takstpolitik, der ligesom har befordret den kedelige udvikling for de private, herunder også rabatten. Jeg skal naturligvis meget gerne sende det frem til udvalget, men jeg synes også, at tinget lige skal høre et par tal.

Tager vi personbiltrafikken som sådan, altså overførslen af biler, og tager vi 1971, tegnede Store Bælt sig for 57,8 pct., Kalundborg-Århus 4,3 pct., Kalundborg-Juelsminde 7,9 pct., Sjællands Odde-Ebeltoft 18,4 pct., Grenå-Hundreded 7,8 pct., Spodsbjerg-Tårs 3,7 pct. Lad mig så springe frem til de tilsvarende tal for 1976. Der er de for Halsskov-Knudshoved 57,9 pct., altså faktisk det samme som i 1971, Kalundborg-Århus 4,5 pct., faktisk det samme, Kalundborg-Juelsminde 7,5 pct., hvor det i 1971 var 7,9 pct., Sjællands Odde-Ebeltoft 14,7 pct., hvor det i 1971 var 18,4 pct., Grenå-Hundreded 9,6 pct., hvor det i 1971 var 7,8 pct., Spodsbjerg-Tårs 5,8 pct., hvor det i 1971 var 3,7 pct.

Jeg vil også nævne det, som måske har lige så stor interesse, nemlig lastbiler, anhængere, sættevogne. Jeg har her tallene for 1974 og for 1976, jeg har desværre ikke tallene for 1971. I 1974 var de: Halsskov-Knudshoved 49,3 pct. af de samlede overførsler, Kalundborg-Århus 8,4 pct., Kalundborg-Juelsminde 10,1 pct., Sjællands Odde-Ebeltoft 19,2 pct., Grenå-Hundreded 8,5 pct. og Spodsbjerg-Tårs 4,5 pct. Springer vi så frem til 1976, var tallene: Store Bælt 45,3 pct., altså en tilbagegang, Kalundborg-Århus 7,7 pct., altså en tilbagegang, Kalundborg-Juelsminde 10,5 pct., en mindre fremgang, Sjællands Odde-Ebeltoft 19,7 pct., stort set uændret, Grenå-Hundreded 9,3 pct., en fremgang fra 8,5 pct., og Spodsbjerg-Tårs 7,5 pct., hvor det tilsvarende tal i 1974 var 4,5 pct.

Jeg synes nok, at disse tal ligesom sætter en og anden bemærkning i relief, hvor man nærmest har fremstillet det, som om DSB gennem sin takstpolitik har udsultet de private. Det viser sig, at den stagnation, jeg her har givet udtryk for, stort set dækker hele spektret, også DSB, i hvert fald når det drejer sig om lastbiler, men hvor der er en markant fremgang for Spodsbjerg-Tårs-overfarten.

Og så lige en bemærkning om takster og rabatter. Hvis vi angiver det ved en indeks og siger, at i 1971 sætter vi taksterne til 100 for de forskellige ruter, så var den i 1975 for Kalundborg-Århus 194, for Halsskov-Knudshoved 189, for Grenå-Hundreded 179, Mols-Linien 180 og Juelsminde-Kalundborg 179. Der er altså for Kalundborg-Århus' vedkommende tale om den mest markante fremgang.

Tager vi, hvad der vil være situationen den 1. november 1977, så vil indekstallene være for Kalundborg-Århus 229, for Halsskov-Knudshoved 223, for Grenå-Hundreded 224, for Mols-Linien 223 og for Juelsminde-Kalundborg 230.

Jeg tror nok, at disse tal også ligesom kan sætte en og anden bemærkning i relief.

Med hensyn til rabatterne vil jeg bare gøre opmærksom på, at der imellem DSB og Landsforeningen Danske Vognmænd er indgået en aftale om rabatterne. Jeg har også tallene her. Hvis vi tager lastbilerne, så er det rabatter, der er afhængige af omsætningen for den enkelte vognmand. Jeg vil meget ger-