

[Freddy Madsen]

gå ind fra samfundets side og lade DSB overtage sejladsen.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Det spørgsmål, vi drøfter i dag, og baggrunden for det er jo en del af en ikke ukendt problemstilling for folketinget. I 1976 havde vi en drøftelse på basis af problemer vedrørende en anden rute på Kattegatoverfarterne, JK Linien. Et af de forhold, vi dengang måtte konstatere, var, at væksten i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark i løbet af 1970'erne ikke har haft den profil, som man i begyndelsen af 1970'erne regnede med, og det har givet problemer for en række ruter, altså også for Kattegatruterne, som jeg refererede til i mit første indlæg.

Selvfølge ligt må det give anledning til megen overvejelse, når der træffes dispositioner, som betyder serviceforringelser og andre ændringer på ruter, der har forbindelse mellem flere landsdele. Hr. Karl Møller spurgte mig, hvad regeringen vil gøre, for at der ikke sker en serviceforringelse. Dertil må jeg sige, som jeg svarede i mit første indlæg, at det, der sker nu i sagen, er, at forskellige instanser har udtalt ønske om møde med regeringen. Det vil vi naturligvis holde, for det er klart, at regeringen også vil overveje den situation, der foreligger, men jeg vil ikke her i dag binde mig til at sige noget ganske bestemt om, hvad regeringen i givet fald måtte overveje at gå ind i.

Det er for så vidt også et svar til hr. Lerge, som spurgte, om DSB overvejede at gå yderligere ind på Kattegatruterne. DSB har jo været med i det udredningsarbejde, der har fundet sted, og som resulterede i den rapport, der kom i foråret, og derfor vil DSB, som jo i forvejen driver en betydelig rederivirksomhed, naturligvis være et element, der indgår i eventuelle overvejelser. Sådan ville det under alle omstændigheder være. Må jeg sige for at gøre enhver ting klar i så henseende, at der her er tale om to private virksomheder, der har truffet en disposition på helt legal vis. Det mener jeg også der er grund til at gøre opmærksom på i sagen.

Jeg synes, det er urimeligt, når hr. Freddy Madsen siger, at regeringen står tøvende og ikke ved, hvad den vil gøre. Må jeg gøre opmærksom på, at der før har været debatter i

folketinget, som jeg just har sagt, om den sag, at der er foregået et udredningsarbejde, at der har været en anden profil med hensyn til vækst i trafikken, end man havde skønnet, og at det nok har givet mere kapacitet, end der i virkeligheden er behov for. Men at regeringen står tøvende i den sag, vil efter min opfattelse være forkert at sige. Vi står midt i nogle overvejelser, vi har fået henvendelser fra instanser, som har ønsket at gøre deres synspunkter gældende, og det er rimeligt, at regeringen hører disse synspunkter, før vi eventuelt foretager os videre i sagen.

Karl Møller (DKP):

Det er ret åbenbart, at der også i denne sag er ret så divergerende opfattelser hos de to regeringspartier, idet formanden for folketingets trafikudvalg, hr. Otto Mørch, jo har en noget anden opfattelse af denne sag, end trafikministeren åbenbart har.

Den rute, dette spørgsmål handler om, Grenå-Hundreded Linien, har jo vist sig at være en økonomisk udmærket velfunderet virksomhed: den har givet overskud i år, og man budgetterer også næste år med et overskud på 18 mill. kr. Det, det i virkeligheden drejer sig om, er, at det er den store, stærke samarbejdspartner i dette forhold, som dikterer den givtige, men mindre samarbejdspartner en række betingelser, som er ret så kontante. Jeg skal nævne et par andre ting fra den omtalte samarbejdsaftale, som også er refereret i Frederiksborg Amts Avis i mandags. Det hedder bl. a. i denne aftale, at den er uopsigelig før udgangen af 1984, og den indebærer, at ingen af de fire samarbejdspartnere – og det drejer sig om DFDS og Mols-Linien på den ene side og Grenå-Hundreded Linien og Jydsk Færgesart på den anden side – kan foretage større dispositioner som f. eks. ruteændringer, færgesalg, nykøb og driftsudvidelser, uden at der er fuld enighed mellem de fire parter. Det betyder i virkeligheden, at Mols-Linien har fået vetoret over for enhver disposition, som vil medføre en anden drift end den, man nu har aftalt, eventuelle udvidelser af Grenå-Hundreded Linien i løbet af de næste fem år.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han kan acceptere en sådan aftale, og hvad han vil gøre for at sikre, at det eksisterende serviceniveau ikke forringes, at Hundesteds stør-