

[Ministeren for offentlige arbejder]

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 blandt andet i Kattegatrapporten 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 rationel 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.

Det har også været bragt frem fra forskellig side, at en koncessionslovgivning for færgetrafik ville være på sin plads for derigennem at skabe grundlag for en vis samfundsmæssig styring af aktiviteten på dette område. Der henvises blandt andet til, at det både af hensyn til den trafikale planlægning og til de forskelligartede offentlige investeringer, som har deres udspring i det mønster for færgetrafikken, som foreligger, eller som kan forventes, er rimeligt med et sådant indseende fra det offentliges side.

Den gældende færgelov fra 1874 har stort set kun teoretisk betydning som regulerende faktor vedrørende færgetrafikken mellem landsdelene. Som udgangspunkt kan alle og enhver etablere færgefart, uden at særlig tilfaldelse er nødvendig. Kun hvis det pågældende rederi selv ønsker en beskyttelse mod andre, kan det gennem amtsrådet søge ministeriet for offentlige arbejder om eneretsbevilling. En sådan bevilling giver imidlertid kun beskyttelse mod, at andre etablerer lignende færgefart inden for en meget begræn-

set geografisk afstand fra vedkommende færgesteder.

En koncessionslov for indenlandsk færgetrafik efter sædvanligt mønster vil være et væsentligt mere effektivt virkemiddel, idet den vil gøre færgefart, som staten ikke selv vælger at varetage, betinget af koncession på bestemte vilkår og med bestemt tidsmæssig gyldighed. En sådan ordning må nøje overvejes, og det må ske i sammenhæng med en vurdering af lands- og regionplanlægningen.

Ved overvejslen af de her nævnte og andre løsningsmuligheder på længere sigt må der anlægges den hovedbetragtning, at de enkelte landsdele får en rimelig trafikal betjening med hensyn til både ruter og afgangsfrekvenser. Dette må dog ske således, at der i så vid udstrækning som muligt sikres den enkelte rute et trafikalt underlag, der muliggør en tilfredsstillende rentabilitet. Hensynet til at sikre en hensigtsmæssig sammenhæng med lands- og regionplanlægningen må derfor også tillægges væsentlig betydning. Sådanne overvejelser må jo blandt andet være bestemt af, i hvilken udstrækning trafikken fra færgestederne skaber konflikter i forhold til omgivelserne. Det kan for eksempel være spørgsmålet om, i hvilken udstrækning trafikken ledes gennem eksisterende byområder, eller at nye vejanlæg vil anfægte væsentlige fredningsinteresser. Endvidere har en række borgmestre og amtsborgmestre i Midt- og Nordjylland og i hovedstadsområdet i en henvendelse til regeringen fremhævet Grenaa-Hundreded Liniens betydning for den trafikale betjening af de to landsdele med en henvisning til færgefartens betydning for vejplanlægningen og region- og kommuneplanlægningen.

Da etableringen af en fast forbindelse over Store Bælt væsentligt vil mindske trafikunderlaget for færgeforbindelserne over blandt andet Kattegat, må overvejelserne vedrørende den fremtidige struktur af disse Kattegatruter ske i nøje koordination med de undersøgelser vedrørende øst-vest-trafikken i det hele, der som nævnt påtænkes gennemført som følge af udsættelsen af Storebæltsprojektet. Der skal blandt andet bygges på samme prognoser vedrørende det trafikale grundlag. Endvidere bør planlægningen af Kattegatruternes fremtidige struktur koordineres med den øvrige langsigtede planlægning i forbindelse med fjerntrafikken.