

[Otto Mørch]

på længere sigt, men allerede nu – hvis vi ikke igen vil risikere at blive taget på sengen, for at bruge det udtryk.

Ved flere lejligheder har jeg slået til lyd for, at der bør dannes et fælles driftsselskab mellem staten og de private færgerier på Kattegat. Organisationen Danske Vognmænd har støttet dette forslag, og det er jeg meget glad for. Dette selskab skulle varetage dele af eller al færgetrafik mellem Øst- og Vestdanmark ved at chartre det nødvendige færgeomateriel. Jeg ser, ministeren nævner det som en af mulighederne, og det er jeg glad for, for det ligger jo sådan, at kun via et offentligt engagement på den ene eller anden måde kan der sikres den nødvendige stabilitet i trafikbetjeningen på Kattegat i årene fremover, indtil en fast forbindelse over Store Bælt er etableret. Det er da rigtigt, at der så i givet fald kan blive tale om offentlige tilskud til et sådant driftsselskab. På den anden side er det offentlige allerede nu stærkt inde i billedet, både hvad angår udbygning og vedligeholdelse af vejnettet til og fra færgehavne, og hvad angår selve havnene.

Også de kollektive trafikforbindelser til havnene er offentligt støttede. Med andre ord nyder de private færgeruter allerede, som situationen er nu, godt af indirekte offentlige tilskud, og det kunne da være, disse tilskud blev anvendt mere effektivt, hvis der kom en samlet koordinering af øst-vest-trafikken, en koordinering, som også tog hensyn til vejenes kapacitet og de kollektive trafikforbindelser.

F. eks. er det min egen holdning, at man primært bør bevare Kalundborg-Århus- og Grenå-Hundested-ruterne, dels fordi der til disse to ruter er baneforbindelse, men også fordi jeg frygter, at en koncentration udelukkende omkring Mols-Linien vil nødvendiggøre en ret betydelig udbygning af vejene i Odsherred og omkring Ebeltoft. Grenå-Hundested-ruten vil som den nordligste rute formentlig være den færgerute, der bedst supplerer en fast forbindelse over Store Bælt.

Kernen i sagen øst-vest-trafikken er, at vi her står over for et område af overordentlig stor samfundsmæssig betydning, hvor de privatøkonomiske interesser støder sammen mere eller mindre med samfundets interesser, og hvor vi vel nok må konstatere, at de privatøkonomiske interesser indtil videre har et vist overtag.

Jeg mener, disse modstridende interesser vil kunne finde sammen i et fælles driftsselskab til gavn for såvel rederierne som befolkningen og det erhvervsliv, der skal bruge transporten.

Jeg vil gerne sige, at kollektiv trafik for os i socialdemokratiet ikke blot er offentlig trafik, men at privat og offentlig trafik i et effektivt og supplerende samarbejde skaber den bedst mulige transportdækning.

Vi har i socialdemokratiet det principielle standpunkt, at trafikken skal tjene befolkningen. Det kan ikke ske uden samfundsindflydelse, og vi vil derfor i socialdemokratiet presse på for at få en hurtig samlet undersøgelse og vurdering af konkrete forslag til løsning af hele øst-vest-problematikken, løsninger, der ud fra en samfundsmæssig vurdering er forsvarlige.

Med stor tilfredshed har jeg set, at den organisation af erhvervsdrivende, som er den største kunde på færgetrafikområdet, nemlig Danske Vognmænd, i sit tidsskrift nr. 2 fra 1979 har samme opfattelse. Den skriver:

»Det ventes, at regeringen meget snart vil iværksætte et opklaringsarbejde for at få fuldstændig rede på trafiksituationen på Kattegat, og det synes der i høj grad at være behov for. Man må så håbe, at regeringen på det grundlag vil nå frem til en langsigtet løsning, der kan gøre en ende på de seneste års usikkerhed.«

Jeg er glad for at konstatere, at ministeren nu åbner for dette i sin redegørelse, og det takker jeg for.

**Glensgård (FP):**

Ja, det var så formanden for jernbanerådet, der talte i forbindelse med øst-vest-banetrafikken. Når jeg siger øst-vest-banetrafikken, hænger det nøje sammen med, at vi nu ligesom skulle argumentere for at opretholde Grenå-Hundested, fordi der var baneforbindelse dertil. Det kan selvfølgelig undre os, som ved, at trafikken til Grenå reelt ikke eksisterer, men formanden for jernbanerådet kan jo godt tale på socialdemokraternes vegne og bruge det som et argument for at opretholde forbindelsen.

Men samtidig skulle trafikken fra Århus til Kalundborg opretholdes, sagde formanden for jernbanerådet. Ja men det kan da også godt vurderes. Hvorfor? Ja, det er jo DSB,