

[Svend Erik Hovmand]

at de seneste års debat har afsløret, at problemerne i forbindelse med øst-vest-trafikken i Danmark og herunder specielt den indenlandske færgetrafik på Kattegat er yderst vanskelige og meget stærkt komplicerede. Det fremgår af den grundige redegørelse, som ministeren har givet folketinget. Det fremgik af Kattegatrapporten for et års tid siden, og det understreges af de mange nye udviklingstendenser, som netop nu tegner sig for næsten alle trafikformer mellem Øst- og Vestdanmark.

Jeg skal her blot fremhæve nogle af de væsentligste for samtidig at understrege, at Kattegatproblemerne ikke kan ses isoleret, men nøje må vurderes i en overordnet sammenhæng, således som ministeren har lagt op til det.

For det første kan vi konstatere, at 1960ernes store vækst i øst-vest-trafikken siden begyndelsen af 1970erne har stabiliseret sig på ca. 14 mill. årlige rejser fordelt med 9 mill. på biler og 3½ mill. på tog og 1 mill. på fly. 14 mill. årlige rejser er nogenlunde det tal, som vi har haft i en længere periode.

For det andet ved vi, at landjordstrafikken gennem flere år har fordelt sig med ca. 40 pct. over Kattegat og ca. 60 pct. over Store Bælt.

Men vi ved også for det tredje, at blot mindre forskydninger i takstniveauet kan få overordentlig stor betydning både for fordeling af trafikken mellem Kattegat og Store Bælt og på den anden side fordeling af trafikken mellem de enkelte trafikformer, f. eks. fly, biler, tog osv. Endelig at takstniveauet også kan få betydning for fordeling af trafikken mellem de forskellige færgeruter.

For det fjerde er trafikken mellem Øst- og Vestdanmark også afhængig af den internationale trafik, der igen påvirkes af en række væsentlige udviklingstendenser. Det gælder ikke alene spørgsmålet om en Storebæltsbro – det er klart, den vil have indflydelse på Kattegatruterne og på hele øst-vest-trafikken – men det gælder også spørgsmålet om faste forbindelser over Øresund, som vi senere skal tage stilling til. Det gælder f. eks. også den allernyeste udvikling omkring svenskerens planer om at indsætte kæmpefærger fra Göteborg til Frederikshavn og fra Trelleborg til Sassnitz. Heller ikke denne udvikling vil vi kunne lukke øjnene for.

Som det femte og væsentlige område af betydning for øst-vest-trafikken skal jeg nævne den tekniske og økonomiske udvikling, den tekniske i lyset af planerne om at indføre eldrift og DSBs undersøgelser af det at indsætte de hurtigtgående såkaldte jetfoilsøfartøjer, som kan nedbringe togrejsen mellem København og Århus med et par timer. Ingen vil betvivle, at et sådant projekt ville have afgørende betydning for de øvrige trafikforbindelser over Kattegat. Endelig den økonomiske udvikling, således som den tegner sig for de private ruter og den aktuelle debat om de nye selskabsdannelser.

Ud over alle disse i sig selv punkt for punkt meget komplicerede enkeltproblemer er der en lang række følgevirkninger, som også må ind i overvejelserne. Det gælder infrastrukturen i form af motorveje og havneanlæg, det gælder beskæftigelsesmæssige hensyn, hensyn til lokale virksomheder, det gælder regionplan- og miljøhensyn og meget, meget andet. Det turde være indlysende, at ingen af disse problemer, som kun er beskrevet med nogle væsentlige hovedområder, vil kunne løses isoleret uden hensyn til den overordnede sammenhæng.

Fra venstres side er vi derfor tilfredse med, at regeringen nu er i fuld gang med en samlet vurdering, og at man løbende vil holde folketingets udvalg om offentlige arbejder underrettet om de resultater, man når frem til. Vi ser gerne, at regeringen tager initiativer på et eller flere af disse områder i god tid, inden spørgsmålet om en fast forbindelse over Store Bælt skal finde sin endelige løsning om 4–5 år. Men vi forventer, at sådanne initiativer udspringer af en overordnet helhedsvurdering og ikke bygger på kortsigtede og isolerede beslutninger.

Venstre har tre helt overordnede mål med den fremtidige udvikling for øst-vest-trafikken i Danmark, herunder færgetrafikken over Kattegat. For det første at befolkning og erhvervsliv også på længere sigt får en betjening, som er tilfredsstillende både ud fra et trafikalt og ud fra et økonomisk synspunkt. For det andet at trafikken også i fremtiden kan vælge mellem flere muligheder, både når det drejer sig om trafikarter, og når det drejer sig om færdselsruter. Endelig for det tredje at udviklingen ikke – og jeg understreger: ikke – fører til en monopolisering. Vi mener altså, at en sund konkurrence