

[Svend Erik Hovmand]

og en vis spredning både geografisk og med hensyn til forskellige trafikformer fortsat må være det bærende element for øst-vest-trafikken i Danmark.

Grove (KF):

Man kan næsten sige, det er et sent tidspunkt, denne redegørelse kommer på, men det har vel andre årsager; jeg skal ikke beskylde ministeren for, at den kommer så sent. Når jeg siger, det er et sent tidspunkt, vil jeg gerne referere til en udtalelse, der er kommet fra folketingets trafikudvalgs formand, og som blev gengivet i Politiken den 16. februar. Deri slår hr. Otto Mørch stærkt til lyd for, at der skal dannes et, jeg tror, det er et »Færgefarten Danmark« så hurtigt som muligt. Hr. Otto Mørch kan jo have lov til at have den opfattelse som menigt folketingsmedlem, men når han skriver i artiklen som trafikudvalgets formand og lægger megen vægt på at være trafikudvalgets formand, skal han i hvert fald ikke udtale sig på trafikudvalgets vegne, for jeg tror ikke, trafikudvalget står bag hr. Otto Mørch i det.

Nu har vi jo haft diskussion om jernbanelad m. v., og hvem der egentlig står bag hr. Otto Mørch, når han udtaler sig, og jeg kan så spørge trafikministeren: når hr. Otto Mørch udtaler sig stærkt om socialiseringen af færgefarten, står regeringen så bag ved ham? Er det også trafikministerens opfattelse, at vi skal have en socialisering af færgefarten, at vi skal have dannet et HT eller noget i retning af HT, Hovedstadsområdets Trafikselskab, som vi ganske nylig har set hvordan udvikler sig? HT har jo i starten haft samarbejde med private selskaber, men ønsker nu at overtage dem, socialisere dem. Det er vel den typiske socialdemokratiske måde at køre denne slags ting på: man lægger op til et samarbejde, og når det samarbejde er blevet vedtaget, kvæler man samarbejdet, fordi man er sig selv nok, man vil socialisere.

Lad os hellere se på den baggrund, der er for den trafikale situation, der var på Kåttegat dengang. Hvad er årsagerne til de økonomiske indskrænkninger, der er sket på overfarten Hundested-Grenå? Ja, en af årsagerne er vel en manglende erhvervspolitik fra regeringens side, og det bliver nok ikke bedre af, at man nu har måttet leve med et prisstop i 6

måneder, som er blevet yderligere forlænget; så er det altid vanskeligere at få sådan noget til at hænge sammen.

Der ligger vel også en fagforeningspolitik bagved. Vi har jo ofte i radio og TV hørt Preben Møller Hansen, sømandsbossen, der siger ganske rent ud, at han vil kvæle de ruter for enhver pris, han vil have dem socialiseret. Under disse arbejdsforhold kan det også være betydelig vanskeligt at drive en fornuftig rederivirkomhed dér.

Sidst, men ikke mindst, er vi også selv med til det, fordi vi siger, der skal være en fornuftig konkurrence i dette land. Vi har sagt til DSB, at de skal modernisere deres godstransport, de skal modernisere deres persontransport, intercitytog osv. Vi siger, de skal være mere effektive, og det er da klart, at når de bliver mere effektive, får en større transport af gods og personer hurtigere og bedre, ja, så vil det blive taget andre steder fra, og det er bl. a. det, der kan være årsagen til, at der ikke er så mange, der rejser over Hundested-Grenå, som der har været hidtil.

SAS-indenrigs konkurrerer jo sandelig også hårdt på persontransporten. Vi ser flere og flere, der rejser med indenrigsfly, især de billige grønne ruter, i stedet for at køre herover i egen bil, og det vil da påvirke færgeoverfarten. Men det er der jo ikke noget at gøre ved, det er jo den moderne udvikling, vi ønsker i vort samfund. Det er baggrunden for, at der bliver færre til at rejse den vej, men det skal bare ikke benyttes til at socialisere disse selskaber.

At disse forhold er en medvirkende årsag til det, så vi også bl. a. i konklusionen af Kåttegatrapporten. Den pegede jo ganske tydeligt på, at der skulle ske en indskrænkning. Konklusionen af Kåttegatrapporten sagde egentlig, at der skulle nedlægges to og en halv rute. Man pegede bl. a. på, at Grenå skulle nedlægges, Juelsminde skulle nedlægges, og bilerne på Århus-Kalundborg skulle nedlægges. Det er således ikke noget, der kommer bag på os, at der skulle ske en indskrænkning, men da så et af rederierne begyndte på det, var der mange, der skreg op, som om det var et helt chok for os. Det var det ikke; vi var klar over det.

På denne baggrund må man da sige, det er en fornuftig beslutning, der er foretaget her. Nu redder man en rute i stedet for, at den skulle totalt nedlægges. Man får kun en ka-