

[Grove]

capacitetsnedsættelse på 30 pct. på Grenå-Hundested, og hvis vi ser de to færgefarter som helhed, bliver der jo kun tale om en kapacitetsnedsættelse på ca. 10 pct. Til sammenligning havde Grenå-Hundested i 1970 1.880 biler som kapacitet, og i dag, i 1979, har de 2.280, så på den baggrund er indskrænkningen jo meget, meget lille.

Nej, man må sige, at den fælles overfartsledelse, det fælles billetsalg osv. er udtryk for en rationalisering, og set på den måde er det, der sker her, et glimrende eksempel på en moderne virksomhedsledelse, der ser situationen i øjnene og prøver at redde sin rute, prøver at redde de arbejdspladser, der kan reddes, i stedet for at køre nedenunder og hjem. Jeg synes egentlig, at der i året 1978 var tilstrækkelig mange virksomheder, der gik nedenunder og hjem, og at vi må beundre den virksomhed, der igennem moderne ledelsesformer, igennem samarbejde med konkurrenten gør forsøg på at redde sig igennem.

Jeg vil fremhæve ganske klart, at hvad angår de krav, der har været rejst i denne sag, om statsovertagelse eller et statsdomineret driftsselskab, vil vi sige fra. Vi tror ikke, det vil forbedre forholdene på nogen som helst måde. Til gengæld er vi helt sikre på, at det vil fordyre det ganske betydeligt for samfundet.

Vi har i dag her i Danmark en rimelig konkurrence imellem privatejede selskaber og DSB, og det ønsker vi fortsat at have. Vi ønsker at have sammenligningsmuligheder: hvem der er dygtigst, hvem der er bedst til at drive deres selskaber, og dér er det glimrende at have et sammenligningsgrundlag imellem DSB og de private selskaber.

Det er lidt svært at vide, hvad trafikministeren ønsker der skal komme ud af denne redegørelsesdebat. Så vidt jeg kan læse, peger trafikministeren på tre muligheder, men gør det i hvert fald ikke klart, hvad han selv ønsker. Han ønsker måske en koncessionslovgivning, og det bliver motiveret i en samfundsmæssig styring. Ja men det gør vi jo i forvejen; det behøver vi egentlig ikke at bruge en koncessionslovgivning til. Den omstrukturering, der sker af trafikken her i Danmark, bl. a. ved hjælp af DSB, viser jo tydeligt, at vi har en ganske glimrende styring og en ganske glimrende udvikling inden for trafikområdet. At vi kunne ønske, DSB somme tider var lidt mere vågne og gav lidt

mere konkurrence, er en anden ting, men det er vel ikke det, trafikministeren tænker på i denne forbindelse.

Men ud over koncession peger trafikministeren også på, at der kunne dannes dette fælles selskab, men det går jeg ud fra mere er et bestilt arbejde fra hr. Otto Mørch, som trafikministeren ikke står bag ved.

Det, der står klart – og det er jeg til gengæld enig med ministeren i – er, at den dag vi får Storebæltsbroen op at stå, vil det få en stor indflydelse på den fremtidige færgetrafik også på dette område, og det bør vi undersøge nøje. Men til gengæld har ministeren egentlig ikke klart sagt, hvad det er, han vil undersøge, hvem der skal undersøge det, eller hvor lang tid det skal tage. Ministeren siger sådan lidt henholdende, at trafikudvalget hele tiden vil blive holdt underrettet om undersøgelsen. Ja, det tager jeg næsten som en selvfølge, men vi kunne nok ønske, at trafikministeren udtalte sig noget tydeligere om, hvilket udvalg der skal gøre det, hvilket kommissorium det skal have, hvor lang tid dette udvalg skal have til at udføre det arbejde. Det går jeg ud fra at vi får et klart svar på, når ministeren nu kommer herop, og så vender vi tilbage til det.

Langsted (CD):

Jeg skal også deltage i takken til ministeren for det, jeg vil kalde en stort set saglig gennemgang af problematikken i forbindelse med ruterne mellem Øst- og Vestdanmark, specielt de færgeruter, vi har under debat her i dag. Men jeg vil til hr. Svend Erik Hovmand sige, at der ikke var tale om et initiativ, ministeren har taget. Der var tale om, at vi fra vor side ville rejse en forespørgselsdebat, men blev anmodet om at trække den tilbage, da ministeren ville komme med en redegørelse. Det ligger to måneder tilbage i tiden, og havde vi haft en forespørgselsdebat, var den kommet på et meget tidligere tidspunkt, og vi havde ikke fået en slags fuser, som vi egentlig har i dag.

Men når dette er sagt, kan jeg komme til nogle mere saglige bemærkninger.

Vi lever jo i et blandingsøkonomisk samfund, hvor vi går ud fra at ikke alting skal være statsstyret. Jeg vil påstå, at dette, at vi har haft de forskellige færgeruter, som vi diskuterer i dag, alene har været udtryk for en