

[Langsted]

privatkapitalistisk udvikling. Det ligger langt tilbage i tiden: Grenaa-Hundested-Linien begyndte vistnok tilbage i 1930'erne. De begyndte med én færge, som de har det nu, og udviklede sig, så de fik tre og gik over til de store færger. Juelsminde-Kalundborg Linien begyndte på samme måde med én eller to færger, har været oppe på fire færger og er nu nede på én igen; jeg skal komme tilbage til hvorfor. Vi fik en konkurrerende linje, Ebeltoftlinjen, som også har haft op til fire små færger, som fik succes, fordi det for det nord- og midtjyske område var en mere lige linje fra København med kortere sejltid, mens både Juelsminde-Kalundborg- og Grenaa-Hundested-færgerne har 2-2½ times sejltid, som man selvfølgelig kan bruge til at hvile sig i.

Meget af den problematik, som ligger bag færgeselskabernes dårlige resultater i dag, har naturligvis været tanken om den evige vækst i samfundet, det, som også har ligget bag ved meget af Storebæltsbroproblematikken. Men vi har set, at selv om bilparken stiger, er der meget ofte tale om, at der bliver flere biler pr. husstand, og det er højst den ene bil, der kører frem og tilbage på de store afstande. Der bliver en udfladning af trafikmængden mellem landsdelene. Det er en funktion i udviklingen af både befolkningstæthed og biltæthed.

Den udvikling, man tænkte sig i 1960'erne, blev ikke til noget op i 1970'erne, og det var en logisk statistisk udvikling, der var tale om, ikke alene på grund af takstudviklingen, men i lige så høj grad understøttet af de strejker mod færgeselskaberne, som var planlagt i Sømændenes Forbund til den bedste sæson, hvor færgeselskaberne, i hvert fald Juelsminde-Kalundborg Linien, fik deres mest alvorlige knæk. Det var simpelt hen ødelæggende for opretholdelsen af arbejdspladserne på de ruter.

Ministeren har en udmærket gennemgang af, hvad man har af ruter mellem Øst- og Vestdanmark, hvor Kattegat regnes som området fra Grenå til Tårs, men der mangler – eller har ministeren med hensigt glemt? – ruten Korsør-Lohals. Jeg kan ikke finde den. Og hvad med Anholt og Læsø, det er også Kattegatruter. Samsø kunne vi jo strengt taget også, selv om vi har debatteret det, have taget med i billedet her.

Endelig skal jeg sige, at vi ikke kan være enige med indenrigsministeren om, at det ikke kan være en kommunal opgave at støtte færgeruterne over Kattegat. Jeg kunne gå ind for, at vi på de to ruter handlede i analogi med de love, vi kender for den kollektive trafik, hvor der også gives tilskud til private rutebilers og DSBs persontransport. Hensigten med lovgivningen er at forbedre lokalbefolkningens rejsemuligheder, og samtidig har den været og vil være trafikskabende.

Fra vor side tror vi ikke på, at en koncessionsordning er en løsning. Hvad skal en koncession bruges til, hvis der ingen er, der vil udnytte den? Den kunne måske begrænses til visse ruter, men hvilke ruter skulle det være? Jeg bor selv i Jylland, og hvis jeg skulle vælge en rute, hvad jeg meget ofte har gjort, skulle det være Juelsminde-Kalundborg Linien, mens hr. Otto Mørch, der jo kommer fra Århus amt, foretrækker Grenå-Hundested eller Århus-Kalundborg. Det skal ikke være sådan – og nu skal jeg ikke klandre jernbanerådets formand for, hvad han har sagt her – at det er afhængigt af den kollektive trafik alene. Spørgsmålet er: til hvilken betjening af hvilken befolkningsdel skal man have disse ruter? F. eks. kan jeg sige, at der har også været kollektive trafikmidler i forbindelse med både Juelsminde og Kalundborg.

Jeg har en bemærkning til hr. Svend Erik Hovmand. Nye løsninger med hurtige både, altså luftpudebåde o. lign., kan ikke være lykken. I det tilfælde bruger man store mængder energi i form af olie, og hvad nytter det, at andre ministre vil spare på olien ved at nedsætte hastigheden på motorvejene fra 110 km til 90 km i timen, når man sætter til på Store Bælt?

Jeg skal sluttelig sige, at vi sigter også på, at der skal være visse overordnede mål med trafikken mellem landsdelene. Der skal være så bredspektrede trafiktilbud som muligt. Vi skal rejse med tog, vi skal rejse med bus, og vi skal rejse med vores egen bil. Vi skal benytte færger, hvor det er muligt, og vi skal have broerne, hvor det er muligt at få dem, når man engang får lov til det for den regering, der sidder. Jeg tænker naturligvis på Storebæltsbroen. Og vi skal naturligvis også understøtte luftfarten i så vid udstrækning som muligt.