

[Langsted]

Jeg tror ikke, vi kommer meget længere med debatterne i dag. Vi vil afvente, hvad ministeren kommer med i redegørelser til udvalget om offentlige arbejder.

Ole Henriksen (SF):

Trafikken på Kattegatruterne er i højeste grad et forhold, der berører den overordnede trafikplanlægning her i landet. Det offentlige har stor interesse i, at der foregår en stabil trafik mellem øst og vest over Kattegat.

Det er af hensyn til befolkningen og af hensyn til de meget store offentlige investeringer, som er foretaget i forbindelse med disse sejlruiter, ønskeligt, at trafikken er stabil. Det er i stor udstrækning private sejlruiter, der besejler disse farvande, men det offentlige har lagt store penge i såvel havneanlæg som tilsluttende vejanlæg, og det betyder, at man ikke sådan uden videre kan se på, at færgeruter lukker sådan hen over hovedet på befolkningen. Der er jo sket det, at man har givet tilladelse til, at disse færgeruter startede, og det er klart, at når de så lukker af egen drift, må det offentlige gribe ind og sige: I har en forpligtelse over for befolkningen og over for vores økonomi til at opretholde disse ruter, i det omfang det er nødvendigt.

Der er også et tredje hensyn, nemlig hensynet til beskæftigelsen. Det har været diskuteret i forbindelse med de private ruter, og det har også været diskuteret i forbindelse med bygningen af broen, altså Storebæltsbroen, hvor mange der egentlig er i arbejde i disse rederier, og hvor mange der vil blive ledige, hvis man nedlagde ruterne eller byggede broen. Vi synes, at beskæftigelsesproblemet skal med ind i billedet, også fordi det betyder en offentlig udgift af betragtelig størrelse, at der bliver flere og flere arbejdsløse, og det sker, hvis man ensidigt nedlægger den ene rute efter den anden.

Det er denne sammenblanding af offentlige og private økonomiske interesser, som kolliderer i denne problemstilling, og det, jeg ønsker vi skulle beskæftige os noget mere med i dag, er, hvorledes det offentlige får større indflydelse på, at disse ruter, som selskaberne af egen drift har bedt om at få lov til at besejle, opretholdes. Vi kan ikke være interesserede i, at de bare står af, når de ønsker det, når det ikke giver det overskud, det skal give.

Vi har set det på Hundested–Grenå, og vi har også forhen set, hvordan man forsøgte at sligte Kalundborg–Juelsminde og Mols-Linien uanset behovet. Man har ene og alene ud fra økonomiske hensyn afgjort, om man skulle opretholde disse ruter.

Det er en form, vi ikke kan tilslutte os, og vi mener også at kunne give ministeren ret i de ting, der siges i redegørelsen – det er godt nok kun overvejelser, ministeren nævner – at disse ruter måske skulle ind under en koncessionsform, som er på linje med den, der eksisterer for Bornholmstrafikken. Vi vil være tilhængere af en sådan form, og vi vil sådan set heller ikke modsætte os, at DSB i den forbindelse med de ruter, som de oprettholder, var med i en koncessionsordning, altså i et trafikselskab, som besejlede de danske farvande ud fra det reelle behov, der er ud fra belægningen på ruterne. Selvfølgelig skal befolkningen have reelle og gode alternative muligheder for at blive transporteret mellem øst og vest.

Det er helt klart, at hvis Storebæltsbroen, som gud ske lov nu er udskudt i 4–5 år – det giver anledning til en tænkepause – var blevet bygget, ville det være blevet en trafikal katastrofe for landet, idet der da kun ville være én overførselsmulighed. Her må jeg undtage, hvad der måtte blive tilbage af lufttrafikken. Men det er klart, at det i stor udstrækning ville blive en katastrofe rent trafikalt og servicemæssigt for befolkningen og i øvrigt også et knæfald for privatbilismen.

Vi vil altså tilslutte os nogle af de tanker, som ministeren gør sig om koncessioner på disse ruter og forpligtelser til at opretholde dem og også om offentlig indsigt både i planlægning og i, hvad det koster at komme over med disse ruter. Hvis vi kunne få nogle undersøgelser sat i gang på dette område i samarbejde med de eksisterende ruter, vil vi tilslutte os, at ministeren foretager sådanne undersøgelser, og jeg er glad for, at ministeren vil holde folketingsrets trafikudvalg løbende underrettet om, hvad der skal ske i fremtiden. Men vi ser gerne af de muligheder, som ministeren nævner, at det går imod en koncession, og vi er selvfølgelig indstillet på, at det må betyde noget for nogle af Kattegatruterne. Det kan betyde i hvert fald nogen indskrænkning i trafikken, hvis ikke det reelle behov er til stede. Men vi mener, at ministeren bør foretage disse undersøgelser af beho-