

[Chr. Christensen]

Tak til ministeren for redegørelsen og for det tilsagn om løbende orientering om regeringens planer og forhandlinger om den fremtidige trafikplanlægning mellem Øst- og Vestdanmark, som gives i redegørelsens afsluttende bemærkninger.

Kristeligt folkeparti er tilhænger af samarbejde på det trafikmæssige område på Kattegat, og vi respekterer den fuldt ud lovlige aftale, der er indgået mellem de private selskaber Jydsk Færgefart A/S og Mols-Linien A/S. Men vi vil samtidig slå fast, at har et privat selskab fået tildelt den opgave at drive færgefart på Kattegat eller på andre danske farvande, har dette selskab samtidig fået pålagt ansvaret for og pligten til at afvikle trafikken i overensstemmelse med den berørte befolknings forventninger og berettigede krav.

Selv om den nu foretagne reduktion af trafikintensiteten på Grenå-Hundreded-overfarten kunne forudses ud fra et økonomisk rentabilitetssynspunkt, så sætter den trufne disposition om inddragelse af den ene færge på denne rute et spørgsmålstegn ved, om befolkningens forventninger og berettigede krav til trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark er opfyldt i dette tilfælde.

Vi forstår godt nødvendighedens lov med hensyn til et selskabs rentabilitet. Vi forstår også Grenå-Hundreded-rutens vanskelighed med hensyn til konkurrencen fra DSB på billetområdet, men er det ikke sådan, at netop Grenå-Hundreded-ruten er den af Kattegatruterne, der det sidste år har haft den bedste økonomi?

Jydsk Færgefarts fordel ved reduktionen med en færge er som omtalt i ministerens redegørelse for det første indtægt ved salg af den udtrukne færge, reducerede driftsomkostninger ved afskedigelse af mange medarbejdere og bedre kapacitetsudnyttelse af den resterende færge. Desuden formindskes en opslidende konkurrence med Mols-Linien. Dette giver jo klart bedre økonomi for begge de implicerede færgeselskaber, men vi må spørge: giver det også befolkningen bedre betjening, eller er selskabernes økonomiske gevinst hentet hjem på den berørte befolknings bekostning?

Regeringen vil ikke foretage sig noget i anledning af den foretagne indskrænkning i færgefarten. Hvordan er så mulighederne for et andet færgeselskab, eventuelt, som der har

været talt om, et selskab bestående af lokale, private kredse, de berørte kommuner, amtskommuner og staten? Er den mulighed skrinlagt? Ministerens redegørelse kan tyde på det. Skal det lykkes de to omtalte selskaber at opretholde færgedriften på de to ruter og yde befolkningen den nødvendige service, er det nok helt afgørende, at takstniveauet mellem de private selskaber og DSB ikke forrykkes.

Som sagt, vi respekterer de indgåede aftaler, men det er særdeles vigtigt at sikre, at det ikke trafikalt bliver strafbart for store dele af befolkningen at bo i tyndt befolkede områder af landet eller i landets yderdistrikter.

Den skete indskrænkning fører tanken tilbage til det foreløbigt stoppede Store Bæltsprojekt. Kristeligt folkeparti er stadig af den opfattelse, at broen over Store Bælt skulle have været bygget, dels for at binde landsdelene bedre sammen, dels for at styrke erhvervslivet i de fynske og sønderjyske områder. Under de givne forhold mener vi det rigtigt, at en analyse af færgeruterne på Kattegat bør indgå i de supplerende undersøgelser, der er bebudet om de samlede trafikforhold mellem Øst- og Vestdanmark.

Tanken om, at staten skulle overtage al færgefart mellem landsdelene, er vi ikke tilhængere af, navnlig fordi vi herigennem frygter en rationalisering ned til ganske få eller måske endda kun én rute, og det mener vi ikke kan være i brugernes interesse. En fornuftig kombination mellem privat og offentligt initiativ og ansvar, som det eksempelvis bliver tilfældet med trafikken på Samsø, vil nok fremover vise sig at være den bedste løsning på forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark.

**Alfred Hansen (DR):**

Der er vel nok to årsager til, at vi får denne debat nu og med god ret kunne have ønsket debatten på et tidligere tidspunkt. Den ene er udskydelsen af en fast forbindelse over Store Bælt på særdeles ubestemt tid, og den anden er indskrænkningen af antal afgange og reduktionen med en færge på Grenaa-Hundreded Linien med en forringelse af serviceniveauet til følge.

I december måned, da debatten gik særlig højt vedrørende Grenaa-Hundreded Liniens