

[Alfred Hansen]

venstres opfattelse, at statsbanernes Storebæltsoverfart, altså DSB-overfarten, skal bestemmes af de private ruters krav med hensyn til billetindtægter?

Storebæltsoverfarten er, så vidt jeg kan se, i allerhøjeste grad et takstproblem. Jeg har ofte påpeget det særdeles urimelige i, at man fra statsbanernes side benytter monopolet på Store Bælt til at opkræve en højere billetindtægt, end de faktiske driftsomkostninger betinger. Så kan man ikke tale om, at der er fri konkurrence. Fra retsforbundets side ønsker vi, at det skal hvile i sig selv, men her udnytter man altså monopolstillingen til fra statens side at opkræve en højere billetpris end nødvendigt er, og det bruger man så til at dække underskud på andre DSB-ruter, f. eks. togstrækningerne. Det finder vi er urimeligt. Derfor burde ministeren, i hvert fald når man nu på ubestemt tid har skrinlagt en fast forbindelse over Store Bælt, have ajourført billetpriserne på Store Bælt, så forbrugerne kun betaler det, der er nødvendigt for at komme over Store Bælt. Samtidig kan man sige, at det er en form for indirekte subsidiering af de private ruter på Kattegat, når man nu binder det så nøje sammen. Jeg beklager meget, at det er regeringens og specielt venstres opfattelse af tingene. Jeg havde gerne her set en mere reelt fri konkurrence mellem statsbanerne på den ene side og de private ruter på den anden, men regeringen er åbenbart af en anden opfattelse.

Der er behov for en ændring af takstpolitikken. Jeg har tidligere rykket ministeren for noget sådant, man her har vi altså desværre fået på skrift, at man ikke de næste 5 år skal forvente noget initiativ fra regeringen på dette område.

Så skal jeg til slut spørge ministeren, om det fortsat er hans opfattelse, at regeringen prioriterer en fast forbindelse over Store Bælt meget, meget højt på de kommende års investeringer, og om ministeren fortsat mener, at man kan iværksætte denne faste forbindelse om ca. 4 år.

Kurt Hansen (VS):

VS' holdning til ministerens redegørelse er sikkert ikke overraskende. Vi føler, at den er alt for slap, alt for vattet. Det er en gang problematisering på den ene side og på den anden side, uden at der i hvert fald på kort

sigt lægges op til effektive løsninger på de store problemer, som vi ved der faktisk er i forbindelse med disse sager.

Grenå-Hundreded-nedskæringen er jo klart og tydeligt et udtryk for, hvordan private rederier kan skalte og valte med serviceniveau, med arbejdspladser osv., og det kan VS naturligvis ikke acceptere. Vi mener ikke, det kan være rigtigt, at der overhovedet er blandet privatøkonomiske interesser ind i forbindelse med drift af kollektiv trafik eller samfærdsel mellem landsdelene i det hele taget. Vi mener, at det burde ligge under staten i samarbejde med kommuner og amtskommuner at lave en fornuftigt tilrettelagt politik omkring hele problemstillingen ved kollektiv trafik og samfærdsel.

Hvis vi kigger lidt på problemerne omkring de indskrænkninger, der er afledeeffekter af Grenå-Hundreded-problemet, ved vi jo, at det vil føre til en centralisering af trafikken mellem Jylland og Sjælland, og vi ved, at det i en række kommuner, ikke mindst Rønde kommune, vil give nogle trafikale problemer, som ikke blot berører bilismen, men som også i stor udstrækning vil komme til at ramme cyklister, skolebørn osv., så blot en sådan nedskæring spiller ind på en lang række andre ting og sager.

Når man har den holdning, som VS har omkring denne sag, at vi ikke kan acceptere de privatøkonomiske interesser i den kollektive trafik og i samfærdsel i det hele taget, er det selvfølgelig, fordi vi har fået et ganske glimrende billede af, hvordan disse interesser trækker følehornene til sig, når de ikke mener, at den tilstrækkelige fortjeneste eller maksimale profit længere er til stede. Det var det, der skete ved Grenaa-Hundreded Linien, og det var det, vi fik så malende og rigtigt beskrevet fra hr. Groves side, idet hr. Grove netop sagde, at en dygtig, fornuftig virksomhedsledelse naturligvis må kalkulere ud fra disse økonomiske forudsætninger. Jeg er enig i, at sådan vil en »dygtig« virksomhedsledelse altid fungere, og netop derfor kan man ikke have disse privatøkonomiske interesser blandet ind.

Men er det nu helt uproblematisk, hvis staten gik ind og overtog det hele, gik ind og lavede en planlægning? Kunne man ikke forestille sig, at staten også ville lave nogle tiltag på det trafikpolitiske felt, som bestemt ikke efter vores opfattelse i hvert fald var