

[Kurt Hansen]

acceptable? Kunne man ikke forestille sig, at der på en række leder og kanter ville blive nogle centraliseringer, nogle effektiviseringer, nogle takstpolitiske ændringer, som vi ikke kunne acceptere? Jo, det kunne man godt. Jeg mener, man har set på mange leder og kanter, hvordan staten som arbejdsgiver ikke altid er ret meget bedre end de privatøkonomiske arbejdsgivere. Men det må ikke være et argument for, at man ikke fører en statslig politik på dette felt. Vi må herindefra og fra aktive borgergrupper, trafikgrupper osv. ude omkring i landet forsøge på at få tilrettelagt en decentral trafikpolitik, som giver en reel god service over for borgerne. Vi må sørge for, at det bliver en takstpolitik, som er tilrettelagt ikke ud fra, at dette skal være en forretning, men ud fra, at staten har nogle forpligtelser over for borgerne, hvad angår serviceniveau, hvad angår muligheder trafikpolitisk i det hele taget. Vi mener altså ikke, at dette skal drives som en forretning, men at der skal være et højt serviceniveau, og at man skal gå efter, at der er flere forskellige overfartsmuligheder mellem landsdelene.

Så lige til sidst en bemærkning til hr. Langsted, som desværre ikke er i salen, men jeg kan ikke undlade at komme med den alligevel, fordi hr. Langsted talte om dette problem, nærmest som om det var de strejker og aktioner, der enten var blevet varslet eller havde været i gang på færgefarterne, der resulterede i, at man fra ledelsens side måtte nedlægge en del af en rute. Det mener jeg nok hr. Langsted skylder folketingset og medarbejderne på ruterne en forklaring på. Som det er lagt frem fra hr. Langsteds side, må det alene betragtes som et forsøg på at finde nogle dårlige undskyldninger for de nedskæringer, der er sket, og der er jo ingen tvivl om, at hr. Langsted klart og tydeligt gik ind for de nedskæringer, der var sket, og støttede de privatøkonomiske tiltag, der var sket her. Derfor synes jeg, hr. Langsted skal komme med en bevisførelse eller dokumentation for, at det faktisk er arbejderne, der gennem enten deres strejke eller det, de har sagt om, at hvis de ikke får nogle ordentlige forhold, bliver de nødt til at tage sagen i egen hånd, er skyld i indskrænkningerne. Jeg synes, hr. Langsted skylder os en forklaring på dette forhold. Det kan jo ikke være sådan, at man bare står frit i luften svævende og postulerer

det ene efter det andet. Der må dokumentation på bordet, og den mener jeg vi må have i dag.

**Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):**

Jeg vil gerne sige tak til partiernes ordførere for de synspunkter, der er blevet bragt frem, også de mere kritiske synspunkter. Der var enkelte af ordførerne, der i den givne redegørelse så konturerne af, som det blev sagt fra i hvert fald to af ordførernes side, tror jeg, en socialisering, begyndelsen til en statsovertagelse med meget vidtgående konsekvenser. Jeg vil gerne have lov til at citere, hvad i øvrigt flere ordførere allerede har gjort, det, der står i begyndelsen af redegørelsen. Der står netop, at regeringen overvejede den situation, der forelå umiddelbart før indgangen til 1979, og ikke fandt baggrund for at tage initiativer med hensyn til den aftale, der blev truffet mellem de to færgeselskaber isoleret betragtet, fordi, som der også gøres rede for i redegørelsen, ud fra forskellige synsvinkler har den disposition, der er blevet truffet, ikke så store konsekvenser, at den isoleret betragtet rejser behovet for en statslig indgriben under en eller anden form.

Må jeg ikke også for at få debatten om disse ting bragt, om jeg så må sige, lidt mere ned på jorden, citerede videre fra redegørelsen:

»Blandt de teoretisk mulige foranstaltninger, som har været draget frem i debatten, er der som et yderpunkt dette, at staten overtager færgetrafikken mellem landsdelene.«

Det er jeg enig med hr. Karl Møller i, det skal vi diskutere om lidt.

»Som en noget mindre vidtgående mulighed har den tanke været fremført, at der med statslig dominans kunne dannes et driftsselskab til at varetage al færgetrafik mellem Øst- og Vestdanmark, således at dette selskab chartrede det nødvendige færgemateriel. Endelig har man bl. a. i Kattegatrapporten«, – som jo også har været citeret her i dag – »været inde på, at der også kunne tænkes andre former for drifts- og takstmæssig samordning mellem samtlige de nævnte færgeruter, hvad enten de drives af staten eller private.

Tanken med disse forslag er at opnå stabilitet med hensyn til rutestruktur og serviceniveau og at drage de fordele med hensyn til