

[Ministeren for offentlige arbejder]

skelligt engagement for statens vedkommende i så henseende.

Hr. Karl Møller var i sit indlæg bl. a. inde på, om ministeren vidste noget på forhånd. Jeg ved ikke, hvad hr. Karl Møller mener hermed. Det, vi alle sammen vidste på forhånd, og det, ministeren og regeringen vidste på forhånd, var, at der lå en Kattegatrapport, som jeg allerede har refereret til, og som jo ikke lagde skjul på, at der var en overkapacitet på Kattegat, og hvad det i givet fald kunne føre med sig. Det førte altså bl. a. den disposition med sig, som de to private færgerederier traf med virkning fra begyndelsen af januar måned dette år.

Det hovedsynspunkt, som jeg synes var i hr. Niels Helveg Petersens indlæg, var behovet for videregående overvejelser. Jeg er ikke uenig med hr. Niels Helveg Petersen i, at der er behov for videregående undersøgelser, og det vender vi tilbage til under en senere drøftelse i dag. Det, vi eventuelt kan være uenige om, er behovets omfang og måden, hvorpå disse videregående samlede undersøgelser, hvad angår trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, skal organiseres. Det skal jeg ikke hæfte mig særligt ved i denne omgang, fordi vi som sagt vender tilbage til det ved behandlingen af et lovforslag, som er fremsat fra det radikale venstres side.

Hr. Chr. Christensen var inde på det centrale punkt, synes jeg, vedrørende de opgaver, som bliver givet til, eller som et privat færageselskab i givet fald har, i forhold til den forventning en landsdels befolkning måtte have i så henseende. Her er det givet, at vi er inde i nogle modgående synspunkter og nogle modgående behov, som ikke altid er lette at få til at harmonere. Det er givet, at i og med at vi har en række færgeruter – det kan være statslige eller private, og realiteten er jo en blanding af begge dele – så har vi under alle omstændigheder en planlægning med hensyn til den fysiske udvikling herhjemme, det gælder veje, det gælder jernbaner, det gælder en række andre områder, eksempelvis byudvikling, hvor man naturligvis skeler til de eksisterende færgeruter og tilrettelægger udviklingen i en forventning om, at disse færgeruter kan bestå. Derfor kan man ikke se bort fra, at i det øjeblik der sker ændringer, hvad angår de søværts forbindelser mellem landsdelene, kan der opstå konsekvenser

for den fysiske planlægning, hvad jeg jo også giver udtryk for i min redegørelse.

Jeg er i øvrigt enig med hr. Chr. Christensen i det synspunkt, at man nødvendigvis må fastholde, at der er en indbyrdes sammenhæng, hvad angår takstniveauet på de private ruter og de ruter, som drives af staten. Det vil sige, at for DSBs vedkommende er vi nødt til at fastholde en indbyrdes sammenhæng også i fremtiden, hvis vi skal have en mulighed for at opretholde det niveau og det omfang, vi har i dag.

Jeg er endvidere enig i det synspunkt – det er jo i og for sig ganske naturligt, for her refererer jeg igen til redegørelsen – at jeg i høj grad ser den aftale, der er indgået mellem de to private færgerederier, som en betydelig grad af sikkerhed for, at Grenå–Hundested-ruten kan overleve, forhåbentlig i en meget lang årrække. Men her har vi naturligvis hele usikkerheden med hensyn til den faste forbindelse over Store Bælt og spørgsmålet om det tidspunkt, hvor der bliver truffet en endelig beslutning herom.

Hr. Alfred Hansen var inde på spørgsmålet om, hvorvidt andre kan begynde færgefart. Her skal jeg blot sige, at som det vil være tingets partier bekendt, har vi ikkø nogen koncessionslovgivning her i landet, hvad angår den søværts trafikbetjening.

Hr. Alfred Hansen rejste endvidere det spørgsmål over for mig, om den faste forbindelse over Store Bælt fortsat har første prioritet set i forhold til de faste forbindelser over sundene eller bæltterne herhjemme. Der til kan jeg sige, at hvis hr. Alfred Hansen her refererer til en eventuel fast forbindelse mellem Rødby og Fehmarn, så gav jeg jo klart udtryk for i mit indlæg under trafikdebatten i oktober, at den faste forbindelse over Store Bælt klart fortsat har første prioritet, og at regeringens tidsmæssige skøn i så henseende ikke har ændret sig.

Hvis jeg skal slutte min besvarelse af ordførernes indlæg her i første omgang, så vil jeg gerne sige, at jeg i min redegørelses første afsnit gør rede for, hvad der rent faktisk er sket. I de følgende afsnit gør jeg rede for de teoretiske muligheder, som måtte eksistere, hvis det offentlige under en eller anden form skulle gå ind i en regulering af færgetrafikken totalt set, og der er forskellige værktøjer, man i givet fald kan tage i anvendelse. Jeg slutter med at sige, at jeg fra min side vil