

[Karl Møller]

til, mens rederikoncernerne spiller det høje spil med disse menneskers eksistensgrundlag, som de rent faktisk har gjort.

Alt i alt kan jeg nok konstatere, at tiden ikke er moden endnu. Jeg synes ikke, det er behageligt at konstatere, at folketinget ikke rigtig kender sin besøgstid, men alligevel er det en trøst at vide, at der nok ikke går ret mange år, før der vil kunne samles et flertal for den samfundsgørelse af hele trafikområdet, som er den eneste holdbare, den eneste varige løsning på de trafikale problemer.

Dernæst vil jeg godt gå over til det, som er blevet sagt; det er jo ikke særlig meget, men jeg synes, det er rimeligt at behandle de ting, man har været inde på fra ordførernes side. Ministeren for offentlige arbejder sagde i sin afvisning, at det var klart, det i visse tilfælde kunne være nødvendigt med offentligt indseende, hvis der skulle vise sig et behov herfor. Her kan man godt stille spørgsmålet: hvor meget skal der egentlig til? Hvad er det for behov, som trafikministeren mener skal vise sig? Er det, at man har fyret folk fra den ene dag til den anden, er det, at man med kort varsel har skåret ned på en trafikal servicefunktion, er det ikke nok? Hvor meget skal der egentlig til for, at ministeren mener, at det er rimeligt med at få offentligt indseende med den slags trafikale dispositioner?

Og så vil jeg da godt sige til den række borgerlige ordførere, som nogenlunde enslydende har afvist forslaget, at jeg havde jo sådan set ikke ventet mig særlig meget andet, og når man ikke venter sig ret meget på forhånd, så bliver man som regel heller ikke skuffet.

Til hr. Glensgård vil jeg godt sige, når han så kategorisk afviser at medvirke til dette forslag, at han burde måske have talt med det lokale medlem af fremskridtspartiet, som samtidig er kommunalbestyrelsesmedlem i Hundested, og som faktisk sammen med konservative og venstrebyrådsmedlemmer var inde på i december måned, at i betragtning af den alvorlige situation, den alvorlige nedskæring, man var blevet udsat for, de alvorlige problemer, som det rejser for den lokale kommune, så kunne man godt eventuelt gå med til en statsliggørelse af Grenaa-Hundested Linien.

Til hr. Alfred Hansen fra retsforbundet, som stillede mig et direkte spørgsmål, vil jeg godt sige, at den frie konkurrence, som hr.

Alfred Hansen taler så meget om, er det ikke mere et magisk ord, er det ikke mere en illusion? Det er meget godt, at man kommer med et sådant flot udtryk, men hvad er kendsgerningerne bag den konkurrence, der i dag er på Kattgat efter den samarbejdsaftale, der er indgået? Der er ikke tale om en fri konkurrence. Der er tale om, at man ganske nøje fastsætter takster, at man ganske nøje fastsætter fartplaner, som mindst muligt generer hinanden. Der er tale om - som der også står i redegørelsen, ganske vist lidt pænt indpakket - at man nu har en mulighed for, fordi der netop ikke er nogen fri konkurrence mere, at sætte takstniveauet op, således at man, som det hedder, kan følge med de stigninger, som sker i de almindelige udgifter, som er forbundet med denne færgedrift.

SFs og VS' ordførere skal jeg selvfølgelig sige tak for støtten.

Sluttelig kan jeg sige, også for at holde mig til den diplomatiske sprogbrug, at jeg forventer, vi i udvalget får en fri og en åbenhjertig udveksling af synspunkter omkring dette forslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketingsbeslutnings vedkommende anden (sidste)) behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Ninn-Hansen):

Jeg foreslår, at forslagene henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af:

Forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Lovforslag nr. L 153. Fremsat 1/2 79).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling