

[Ministeren for offentlige arbejder]

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Jeg vil gerne sige til hr. Grove, som ikke var tilfreds med besvarelsen af de spørgsmål, hr. Grove stillede mig i første omgang, at jeg da er enig i, at det var enkle spørgsmål, der blev stillet.

Der blev eksempelvis stillet et spørgsmål om, hvorvidt ministeren gik ind for socialisering, der blev stillet et spørgsmål fra hr. Groves side om indholdet af det undersøgelsesprogram, der nu skal tilrettelægges. Hr. Grove rykkede for svar og var utålmodig, ville gerne vide her og nu, hvad indholdet skal være.

Jeg vil gerne sige med hensyn til det første spørgsmål om socialisering, at det jo ikke er det, der er tale om, det er ikke nævnt i den redegørelse, jeg har fremlagt. Det var derfor, jeg refererede til redegørelsen i mit første indlæg, hvorfra jeg citerede, at regeringen ikke havde fundet baggrund for at foretage noget skridt eller foretage sig noget konkret med hensyn til indgriben i forhold til den aftale, der er sluttet mellem de to private færgerederier.

Jeg betragter det – undskyld, at jeg er ubeskedent nok til at sige det – som en service over for folketingets partier, at vi nu har haft lejlighed til denne debat om den del af de samlede øst-vest-trafikforbindelser, som vedrører Kattegatområdet, Kattegatforbindelserne. De synspunkter, som er blevet fremsat fra partiernes side i denne debat, kommer til at indgå i det udspil, som trafikministeren kommer med, og som jeg har sagt kommer så hurtigt, som det overhovedet er gørligt, og det vil naturligvis sige i indeværende folketingssamling og snarest muligt.

Hr. Alfred Hansen var ikke tilfreds med besvarelsen af det spørgsmål, som hr. Alfred Hansen stillede i første omgang med hensyn til, om der var muligheder for alle, om alle kunne begynde, og hvor jeg svarede, at vi ikke har nogen koncessionslovgivning, vi har ikke nogen eneretslovgivning, hvad angår søværts trafikforbindelser. Vi har ganske vist en færgelovgivning fra 1874, men det er en lovgivning, som i realiteten kun har teoretisk betydning – det refererede jeg i øvrigt også i min redegørelse – set i denne sammenhæng.

I princippet kan hr. Alfred Hansen begynde at drive færgetrafik, i princippet, men i

realiteten hindrer denne frie ret naturligvis ikke, at færgeselskaber kan indgå aftaler med kommuner eller dem, der nu måtte eje de pågældende havne, enten det nu er en selvejende institution, eller det er en kommunal, også set i forhold til de investeringer, der måtte være gjort i de pågældende havne af færgeselskaber. De kan indgå aftaler om besejlingen af den pågældende havn og det pågældende færgested, enten det nu er en kommunal havn, eller det er en selvejende institution. Men i princippet kan hr. Alfred Hansen begynde at drive færgetrafik, hvis han ønsker det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Første behandling af:

Forslag til lov om planlægning af øst-vest-trafikken i Danmark [af Niels Helveg Petersen (RV) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 104. Fremsat 12/12 78).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 16 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

16) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om statens overtagelse af færgefarten mellem Jylland og Sjælland [af Karl Møller (DKP) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 56. Fremsat 14/12 78).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Med hensyn til forslag til lov om planlægning af øst-vest-trafikken i Danmark, fremsat af det radikale venstre, vil jeg gerne sige, at i anledning af dette lovforslag og dets bemærkninger vil jeg henlede opmærksomheden på, at der på ingen måde er tale om, at regeringen har besluttet at udskyde anlægget af en Storebæltsbro til en fjern og ubestemt

[Ministeren for offentlige arbejder]

fremtid. Tværtimod har det udtrykkelig været fremhævet og fastholdt lige siden min redegørelse her i folketinget i oktober om Storebæltsbeslutningen, at denne beslutning går ud på, at det er regeringens skøn, at de nødvendige forudsætninger for at genoptage projektet vil være til stede om 4-5 år. Det gælder endvidere, at det, som er udsendt, er det projekt, som er udarbejdet i henhold til den gældende lov om en Storebæltsbro, som regeringen heller ikke har foreslået ophævet. Den tvivl, forslagsstillerne nu mener skulle være til stede, har således ikke det påpegede grundlag.

Hvad angår de indvendinger mod broprojektet, som forslagsstillerne henviser til, vil jeg gerne bemærke, at de fleste af disse indvendinger og alternative forslag jo har været fremført tidligere. De spænder i øvrigt lige fra tekniske detailindvendinger mod udformningen af det foreliggende projekt til det synspunkt, at en fast forbindelse over Store Bælt slet ikke skal bygges hverken nu eller i fremtiden.

I min redegørelse i oktober var jeg inde på de mere væsentlige af disse ting. Fælles for dem er, at folketinget jo har drøftet og har taget stilling til de fleste af disse forslag i forskellige forbindelser, men folketinget er blevet stående ved det projekt, som loven har fastsat hovedlinjerne for, altså den anlægslov, som blev vedtaget i 1973.

Heri ligger imidlertid ikke, at regeringen vil sidde med hænderne i skødet i den tid, Storebæltsprojektet er udsat. Som jeg også har nævnt i min redegørelse i oktober, vil der, hvad angår den forventede trafikudvikling og med hensyn til alternativet til en fast forbindelse, nemlig fortsat færgefart på Store Bælt og Kattegat, blive foretaget en ajourføring af de tidligere foretagne analyser, ligesom andre relevante trafikale, økonomiske eller tekniske forhold af betydning for broprojektet, som kan tænkes at ændre sig, vil blive holdt under observation. Som et konkret eksempel herpå kan jeg henvise til den redegørelse, jeg har givet folketinget, og som vi just har debatteret, om regeringens overvejelser i forbindelse med den seneste udvikling inden for færgefarten på Kattegat.

Vi har også just diskuteret, og det kan jeg også her tilkendegive, at regeringen vil udarbejde et program for disse supplerende un-

dersøgelser, men det er der ingen grund til at gentage, da vi lige har haft denne debat.

Vender vi tilbage til det radikale venstres forslag, er det jo et noget andet billede, der tegner sig, hvad angår indholdet af dette lovforslag. Det går nemlig ud på, at der skal nedsættes et planlægningsudvalg, eller man kan måske snarere kalde det for en kommission, der inden den 1. oktober 1980 skal fremlægge sammenhængende planer for afvikling af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark frem til år 2000. Udvalget skal have en meget bred sammensætning efter lovforslagets § 2 - så vidt jeg kan se ikke under 22 medlemmer - og det skal til og med arbejde helt uafhængigt af regeringen, og jeg må tilføje: dermed uafhængigt af folketinget. Formanden må således ikke have tilknytning til ministeriet for offentlige arbejder. Men institutionen statsbroen Store Bælt, der jo som bekendt er under afvikling, skal efter forslaget fungere som sekretariat for udvalget.

Jeg vil på forhånd stærkt betvivle, at et udvalg med den meget brede sammensætning, der her tilsigtes, vil være i stand til på knap to år at gennemgå de talrige alternativer, der ønskes belyst, og at gennemføre det omfattende prognosearbejde, der er tale om. Dertil kommer, at det hverken er nødvendigt eller sædvanligt, at et udvalg nedsættes ved lov og med lovbestemte tidsfrister.

Derfor vil jeg sige, at i stedet for at henlægge undersøgelserne af hele problematikken om trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark til et udvalg eller en kommission, således som forslagsstillerne ønsker det, så foretrækker regeringen at lade de nødvendige supplerende undersøgelser, herunder undersøgelser vedrørende færgetrafikken på Kattegat, finde sted inden for de sædvanlige administrative rammer og under ledelse af ministeriet for offentlige arbejder, hvorfra den nødvendige koordination vil kunne finde sted.

Det er videre efter regeringens opfattelse nødvendigt, at regeringen og dermed folketinget har fuld kontrol med denne sag, og at det bedst kan ske ved at tilrettelægge arbejdet på den måde, jeg her har nævnt. Det er klart, hvilket jo også har været inddraget i den debat, vi har haft om Kattegatredøgørelsen, at jeg vil lægge megen vægt på at holde folketingets trafikudvalg orienteret om arbejdet, ligesom de interesserede myndigheder

[Ministeren for offentlige arbejder]

m.v. vil få lejlighed til at fremføre deres synspunkter.

Det radikale venstres forslag baserer sig altså på en fuldstændig anden vurdering end den, regeringen har anlagt, og som folketinget har haft lejlighed til at drøfte under forespørgselsdebatten, uden at der ved den lejlighed blev vedtaget beslutninger om ændring af det standpunkt, regeringen har taget og lagt frem i folketinget. Jeg skal derfor på regeringens vegne afvise forslaget.

Sammen med dette lovforslag skal vi behandle et forslag til folketingsbeslutning fremsat af det kommunistiske parti, der går ud på, at folketinget skal opfordre regeringen til at fremsætte forslag til den nødvendige lovgivning, således at DSB kan overtage driften af færgeruterne mellem Jylland og Sjælland.

Her kan jeg meget kort med hensyn til hele problemkredsen omkring færgetrafikken på Kattegat igen henvise til den redegørelse, som vi just har debatteret. Heraf fremgår, at jeg finder tanken om, at staten skulle overtage de bestående private ruter, en helt teoretisk forestilling. For det første er der som nævnt i redegørelsen en ikke ubetydelig sandsynlighed for, at sådanne engagementer ville betyde en væsentlig statslig merudgift eller tilskud, og et trafikalt behov for umiddelbare skridt af denne art foreligger som bekendt efter regeringens opfattelse ikke.

Heri ligger naturligvis ikke, som det også er fremgået af min redegørelse, at regeringen ikke vil gennemgå samtlige de i betragtning kommende muligheder for, hvorledes offentligt indseende med disse færgeruter på længere sigt ville kunne tilrettelægges, hvis der skulle vise sig et behov for det. Det er til dette formål, vi i fuld sammenhæng med de supplerende undersøgelser vedrørende den faste forbindelse over Store Bælt nu iværksætter en bearbejdning af de spørgsmål, der foreligger inden for færgområdet.

På denne baggrund kan jeg på regeringens vegne afvise det fremsatte forslag.

Jørgen Frederiksen (S):

Hensigten med dette lovforslag, at få skabt et samlet overblik over trafikafviklingen imellem Øst- og Vestdanmark af hensyn til den videre planlægning, har på forskellig vis allerede været inddraget i den debat, som har

fundet sted på baggrund af trafikministerens redegørelse i dag.

Vi er i den socialdemokratiske gruppe ikke uenige med forslagsstillerne i, at det fortsat er nødvendigt med overvejelser og planlægning på dette vitale og sårbare område med hensyn til at sikre de bedst mulige trafikforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark. Vi er derimod ikke enige med forslagsstillerne i de forudsætninger, lovforslaget bygger på, nemlig at regeringen har besluttet at udskyde anlægget af en bro over Store Bælt på ubestemt tid. Trafikministeren har i oktober sagt og gentaget i dag, at regeringen har besluttet at udskyde iværksættelsen af Storebæltsprojektet i 4-5 år. 4-5 år er jo noget ganske andet end en udskydelse på ubestemt tid, og derfor er vor stillingtagen til det foreliggende lovforslag begrundet heri.

I sin redegørelse om den indenlandske færgefart på Kattegat oplyser trafikministeren, at man som følge af Storebæltsprojektets udsættelse overvejer at gennemføre undersøgelser vedrørende øst-vest-trafikken i det hele taget, at et program herfor er under udarbejdelse, og at dette program vil blive forelagt folketingets trafikudvalg. Denne fremgangsmåde kan vi i den socialdemokratiske gruppe helt tilslutte os, fordi det, som også nævnt af ministeren, sikrer regering og folketing den fornødne indsigt i arbejdets tilrettelægning og i arbejdets udførelse. At alle berørte parter og interesserede myndigheder på forskellig vis må inddrages i dette arbejde, turde være en selvfølge.

Derfor er vi ikke enige med forslagsstillerne i, at der bør nedsættes et udvalg efter de i lovforslaget nærmere angivne retningslinjer. Vi mener som regeringen, at et så bredt sammensat udvalg vil være uhensigtsmæssigt, og det vil formentlig være yderst tvivlsomt, om det nogen sinde ville kunne nå frem til nogen form for konklusion.

Som det forhåbentlig er fremgået af mine bemærkninger, er vi enige i, at der fortsat må planlægges for øst-vest-trafikken, men vi er absolut uenige i forudsætningerne for lovforslaget og i metoderne, og vi kan derfor ikke støtte det foreliggende lovforslag.

Om beslutningsforslaget vedrørende statens overtagelse af færgefarten mellem Jylland og Sjælland, som behandles sammen med det radikale forslag, skal jeg kun sige, at når jeg netop har givet udtryk for på min

[Jørgen Frederiksen]

gruppens vegne, at vi er indstillet på og vi er enige med regeringen i, at der fortsat skal planlægges, overvejes og undersøges på dette område, så må en logisk konsekvens heraf være, at vi ønsker at se resultaterne af dette, før vi tager stilling til, hvad der eventuelt skal ske, og derfor kan vi heller ikke støtte dette forslag.

Glensgård (FP):

For at den radikale gruppeformand og forslagsstiller ikke skal være i tvivl, så vil jeg straks sige, at vi ikke kan støtte lovforslaget. Det har én særdeles vigtig grund, nemlig at vi mener, at der er rigeligt materiale til, at folketinget kan tage stillingen til øst-vest-trafikken uden et sådant planlægningsforarbejde. Jeg skal altså endnu en gang sige, at vi ikke kan støtte det radikale lovforslag.

Min omtale af det kommunistiske forslag skal jeg gøre meget kort, så hr. Karl Møller ikke bliver i tvivl: vi ønsker ikke at medvirke til den nationalisering, som DKP forestiller sig med forslaget. For vores skyld kan forslaget gerne gå til anden behandling uden udvalgsbehandling. Vi er klar til at stemme forslaget ned.

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg vil gerne indledningsvis sige, at jeg har forståelse for en række af de intentioner, som ligger bag det radikale forslag; og som det fremgik af mine kommentarer til ministerens redegørelse under forrige punkt på dagsordenen, er vi absolut ikke uenige i, at der efter udskydelsen af Storebæltsprojektet sidste efterår er et påtrængende behov for en række relevante undersøgelser af overordnet karakter. Det er simpelt hen forudsætningen for mange væsentlige dispositioner både fra privat og fra offentlig side i de kommende år.

Men jeg føler ikke, at der af denne grund er noget incitament til at formalisere dette arbejde i et udvalg med sytten forskellige instanser som foreslået af det radikale venstre, dels fordi der som bekendt allerede foreligger et meget væsentligt materiale omkring Storebæltsproblematikken og omkring Kattegatproblematikken, dels fordi planlægningen jo allerede i nogen tid har været i fuld gang på en række felter, først og fremmest i den nyoprettede planlægningsafdeling

i ministeriet for offentlige arbejder. Af ministerens redegørelse fremgik, at man også på anden vis, herunder via informationer fra andre myndigheder, private organisationer m. v., ville sikre den alsidighed, som jeg forstår også det radikale venstre ønsker sig. Jeg ser bl. a. under hensyn hertil ingen grund til en særlig lovgivning på dette område på nuværende tidspunkt.

Med hensyn til beslutningsforslag nr. B 56 vil jeg gerne med samme prisværdige kortshed, som forslagets tekst er udtryk for, sige, at jeg med lige så få bemærkninger må afvise forslaget på venstres vegne. Begrundelsen fremgik af mit indlæg i forrige debat.

Grove (KF):

Vi fra konservativ side vil meget gerne fastholde regeringen på, at den udsættelse, der hidtil har været af Storebæltsbroen, i hvert fald ikke bliver på over de 3-4 år, som den har lovet os. Under de forudsætninger må vi nok sige, at en del af dette forslag falder bort, men det er selvfølgelig ikke den eneste grund til, at vi ikke vil gå med.

Jeg mener egentlig, at de radikale selv peger på en væsentlig årsag til at sige nej tak til dette forslag. Man siger jo selv, at der ligger et stort materiale på dette område, men i samme åndedrag siger man, at det er udarbejdet af forskellige råd, udvalg og nævn i såvel offentlig som privat regie, og derfor sætter man et mistænkelighedstegn ved det materiale, der ligger, og det skal omarbejdes og udarbejdes igen af et uafhængigt råd. Vi har stadig væk tiltro til det materiale, der var årsag til, at vi gik ind for en Storebæltsbro. Vi tror egentlig ikke, at dette råd vil tilføre det noget som helst nyt.

Det er vel ikke sådan, at det radikale venstre af to årsager ønsker at komme med dette lovforslag? Det er jo egentlig moderne i dag at nedsætte mange planlægningsudvalg. Vi har kommuneplaner og regionplaner, der skal samarbejdes i statsplanen, og alle skal tage sig af både det ene og det andet, herunder i allerhøjeste grad altså af trafikplanlægningen. Og så skulle vi til at nedsætte et nyt råd her, som også skal trafikplanlægge! Vi tror, at igennem de regionale råd får vi den vejledning, der er nødvendig for ministeren og for hans ministerium, der vil give ham råd og vejledning om, hvad brugerne ønsker,

[Grove]

og på den måde tror vi at det vil være bedre med de få undersøgelser, der skal videreføres. Vi ved jo også, at DSB allerede nu er i gang med en stor undersøgelse af, hvorledes man løser problemerne med Storebæltstrafikken, indtil broen står færdig, og det synes vi de skal have lov til at fortsætte med.

En af grundene til dette forslag kan vel også være, at de radikale, da de ikke er udvalgsberettigede, har sværere ved at følge med i det, der sker i trafikudvalget, end vi andre. Vi føler i hvert fald, at vi får en løbende information fra ministeriet for offentlige arbejder, og vi skal nok presse dem til at komme med resten af den information, som vi har brug for på dette område. Derfor kan vi ikke medvirke.

Med hensyn til det andet forslag kan jeg sige lige så kort som de andre ordførere, at det vel egentlig er fremgået af den debat, vi havde for lidt siden, at det kan vi naturligvis ikke medvirke til. Vi føler, at det bare er for Preben Møller Hansens skyld, kommunisterne har fremsat dette beslutningsforslag.

Langsted (CD):

Der er gået tre måneder, siden de to foreliggende forslag blev fremsat, og der er jo sket ikke mangt og meget, men dog sket noget i mellemtiden.

Nu siger ministeren, at dette med Storebæltbroen ikke er noget, der er udskudt til en fjern og ubestemt fremtid; men det, der ikke er en fjern og ubestemt fremtid, det fastslår ministeren jo er 5 år. Så må vi fastslå, at »fjernt og ubestemt« er noget, der er over 5 år. Talbetegnelser er i det hele taget noget underligt noget. Jeg kan desværre ikke citere, hvorfra jeg har det, men et sted i Bibelen står noget om, at han kom og havde nogle få mand med sig, nemlig 8 – det vil sige, at nogle få er lig med 8.

Så kommer jeg frem til lovforslag nr. L 104 fra det radikale venstre. Der skal vi have en kommission på 22 medlemmer, og det bliver et forskrækkeligt stort antal, og vi tror simpelt hen ikke, at det er noget, der kan arbejde effektivt. Det er, som om dette forslag er kommet frem som en beskæftigelsesforanstaltning til statsbroen Store Bælt, da den endnu eksisterede, og det er igen noget, der er passé. Vi kan ikke deltage i lovforslagets vedtagelse.

Det samme skal jeg sige om beslutningsforslag nr. B 56 fra det kommunistiske parti. Som de forrige ordførere også sagde det, kan vi ikke deltage i vedtagelsen af dette forslag.

Ole Henriksen (SF):

Under den foregående debat om øst-vestforbindelserne er der blevet henvist til, at vi havde meget materiale liggende. Sidst sagde hr. Svend Erik Hovmand, at vi havde en hel del materiale liggende, som egentlig var tilstrækkeligt til, at man kunne – hvad skal man sige? – følge ministerens almindelige tilsagn om, at man vil holde udviklingen under observation. Dette lidt hospitalsagtige udtryk, at man vil holde patienten under observation, er nu ikke noget, vi almindeligvis finder tryghed ved. Vi kan godt tilslutte os det radikale forslag, som prøver at få fast grund under fødderne i planlægningen af øst-vest-trafikken, og ikke bare sådan rent observationsmæssigt holder det under kontrol.

Det er nemlig spørgsmålet, om alle de planer, der ligger, som hver for sig måske er udmærkede, på en eller anden måde kan stykkes sammen til en helhed, så man får dannet sig et ordentligt overblik over, hvordan trafikken skal se ud herhjemme.

Det er godt nok et stort udvalg, der foreslås i det radikale forslag, og vi kunne da godt tilføje forbrugerorganisationer og andre mere direkte repræsentanter for fagbevægelsen i udvalget, men jeg mener, at vi under udvalgsarbejdet må prøve at kigge på, hvem det egentlig er, der skal sidde i det udvalg, for at det kan blive mest effektivt. Der er mange problemer, og der er mange interesser knyttet til dette forslag, og derfor er det uundgåeligt, at et udvalg vil blive af en vis størrelse i starten af problemløsningerne.

Vi kan altså efter vores mening ikke løse problemerne i småportioner med enkelte planer. Vi er interesserede i at få dem stykket sammen og synes, at der er mange fornuftige ting i det radikale forslag, som kan løse disse problemer.

Nu har man jo også været en del inde på spørgsmålet om Storebæltbroen, og jeg kan forudse, at udvalgets arbejde må dele sig i behandlingen af to hovedproblemer fra starten, nemlig ét med og ét uden bro, og det er klart, at det må give virkelig store problemer.

[Ole Henriksen]

Det kunne jo være interessant at få en sammenhængende planlægning uden bro, altså uden fast broforbindelse over Store Bælt, som måske oven i købet kunne give de partier, der er stærke tilhængere af broen, nogle alternativer, som var stand til at overflodiggøre hele broprojektet. Vi kunne i hvert fald være meget interesserede fra socialistisk folkepartis side i at få en sådan plan på bordet, som gjorde det klart, om vi havde brug for denne broforbindelse. Det gælder ikke mindst set ud fra spørgsmålet om økonomi og beskæftigelse og miljø og også de trafikforhold, som knytter sig til broen i større udstrækning.

Må jeg sige om det andet forslag, fra DKPs side, om, at DSB skal overtage færgefarten mellem Jylland og Sjælland, at vi principielt ikke har noget imod, at DSB overtager disse ruter. På den anden side har vi heller ikke noget imod, at vi kigger på hele koncessionsproblemet og ser, om det ikke kan lade sig gøre at løse det ad den vej, som jeg nævnte i det forudgående, nemlig ligesom man kører Bornholmstrafikken. Det ville vi sådan set også kunne deltage i.

Når nu disse forslag behandles sammen, så var det vel også rimeligt, at de, der støtter nedsættelsen af et sådant udvalg, som de radikale stiller forslag om, siger, at netop denne problemstilling også går ind i dette udvalgsarbejde. Det er vel nok det hurtigste fremfor at behandle forslaget i udvalget om offentlige arbejder, hvor det nok vil lide en krank skæbne efter de ordførertaler, som vi har hørt indtil nu.

Chr. Christensen (KrF):

Vi kan i princippet tilslutte os tanken om at udnytte tiden, indtil bygningen af Storebæltsbroen kan sættes i gang, til at foretage relevante undersøgelser, men vi kan ikke tilslutte os den tanke, der ligger i § 4, stk. 2, om, at loven om Storebæltsbroen skal udskydes, indtil disse undersøgelser er afsluttet. I den forbindelse var jeg meget glad for ministerens klare udtalelse angående Storebæltsbroen.

Med hensyn til det andet forslag tog jeg under foregående debat klart afstand fra tanken om, at færgefarten skulle overgå til staten, og som følge deraf kan vi ikke støtte dette forslag.

Alfred Hansen (DR):

Det er jo altid værdifuldt, når man skal træffe en politisk beslutning, at der ligger et tilstrækkelig godt og veludarbejdet og troværdigt materiale til grund for beslutningen, og derfor er det naturligvis også positivt, at man vil planlægge øst-vest-trafikken i Danmark ligesom al anden trafikplanlægning. Forslaget fra det radikale venstre kan måske være et sporadisk bidrag til en mere fornuftig planlægning på det trafikpolitiske område.

Jeg vil gerne i den forbindelse efterlyse de udgiftsmæssige aspekter i nedsættelsen af et sådant planlægningsudvalg, som det radikale venstre foreslår.

Jeg vil også sætte et spørgsmålstejn ved, om dette udvalg kan komme frem til troværdige konklusioner i løbet af den ret korte tid, der er afsat til udvalgets arbejde. Der skal også tages hensyn til en situation, hvor man i stor udstrækning skal basere det på flytrafik, og man skal have en færgetrafikmulighed, og så skal man endelig tage hensyn til, hvis der bliver en fast forbindelse over Store Bælt, hvilken form for fast forbindelse, en kombineret af tunnel og bro, eller på hvilken måde man nu kunne tænke sig en sådan fast forbindelse.

Jeg vil gerne vide i forbindelse med det i § 3, stk. 3, foreslåede om, at udvalget skal beskrive den nuværende og fremtidige omkostnings- og takststruktur for øst-vest-trafikken samt udarbejde forslag til takstniveau og takststruktur for denne trafik, om man har tænkt sig, at udvalget skal arbejde efter et kommissorium gående ud på, at det skal baseres på statstilskud, eller om det skal baseres på, at det skal hvile i sig selv. Dette er ikke uvæsentligt for retsforbundets medvirken til dette forslag. Hvad har man tænkt sig fra det radikale venstres side her? Vil man gøre op med troen på, at det kan hvile i sig selv, og vil man basere hele denne takstpolitik og takststruktur på en eller anden form for – og i så tilfælde hvor meget? – statstilskud?

Jeg mener også, at bemærkningen om, at man ikke rigtig havde et beslutningsgrundlag for en fast forbindelse over Store Bælt, er forkert. Jeg mener, at der var et særdeles brugbart materiale at træffe en sådan beslutning på, og vi ved jo alle, at hvis ikke vi hav-

[Alfred Hansen]

de fået regeringsomdannelsen, så havde der i folketinget været et flertal for en fast forbindelse over Store Bælt.

Det radikale venstre foreslår i bemærkningerne, at udskydelsen bør benyttes til at skaffe et forbedret beslutningsgrundlag for dels broforbindelsen, dels alternative muligheder. Nu er der jo ingen, der ved, hvor lang denne pause bliver. Vi har nu fået bekræftet fra ministeren i dag, at man fortsat regner med i løbet af 4 år at kunne have en beslutning klar. Men hvem ved, hvordan regeringskonstellationen ser ud til den tid, og hvordan forholdene i øvrigt er i folketinget til den tid.

Det ligger nogenlunde fast, at i hvert fald inden for de første 4-5 år bliver der ikke taget en ny beslutning. Det vil sige, man ikke vil iværksætte en fast forbindelse i løbet af de næste 4-5 år. Først derefter kan der reelt blive tale derom.

Hvis jeg skulle konkludere retsforbundets synspunkter på det radikale forslag, må det blive, at vi vil være meget positive over for det. Jeg synes i og for sig, det er et meget værdifuldt bidrag. Vi er ikke helt enige i de konklusioner, det radikale venstre drager, men det skal ikke medføre, at vi ikke kan støtte forslaget.

Det af DKP fremsatte forslag om statens overtagelse af færgefarten mellem Jylland og Sjælland fylder ikke mange linjer, men det er heller ikke nødvendigt. Man kan ganske klart mærke, hvad formålet er. Jeg vil da gerne spørge hr. Karl Møller, om han mener, det vil give en fri konkurrence, så vi virkelig får en prispolitik og et serviceniveau, som befolkningen kan være tjent med. Hvis det er tilfældet, så vil vi kunne støtte forslaget. Men det er det næppe. Det går jo rent og skært på en statsdrift af al form for færgetrafik, og den har vi godt nok erfaring for virker lige modsat den målsætning, vi har om så lave priser som muligt og så høj en service som muligt.

Vi må tage klart afstand fra dette beslutningsforslag, som kun har det formål, at det kan placere DKP som et rent socialistisk parti – og det kan der jo også være grund til at gøre opmærksom på en gang imellem.

Kurt Hansen (VS):

Det radikale venstres forslag kan måske godt betegnes som en smule poppet. Det vil

vi tillade os at kalde det i hvert fald, fordi vi mener, at en række af de ting, som de radikale gerne vil have lagt op til en undersøgelse af i udvalget, er der baggrund for at træffe politiske beslutninger om allerede. Men vi vil ikke være afvisende over for alle dele af forslaget. En anden begrundelse for at kalde forslaget en smule poppet kunne være, at det radikale venstre, som vi ser det, med forslagets paragraffer og bemærkningerne til samme ligesom ser bort fra de politiske, erhvervsmæssige og private interesser, som er forbundet med samfærdslen imellem landsdelene.

Men der er som sagt ting og sager i forslaget, som vi meget gerne vil være med til at se på. Vi mener også, der mangler en række undersøgelser. At det lige skal være, som de radikale har lagt op til her, tror vi som sagt ikke, og at udvalget skal se ud, nøjagtigt som de radikale har foreslået, tror vi heller ikke, men vi er som nævnt på en række områder positivt stemt for forslaget.

Hvad angår DKPs beslutningsforslag, kan jeg sige, at som en konsekvens af vores holdning til privatøkonomiske interessers indblanding i trafikformidling vil vi naturligvis være med til at støtte dette forslag.

Tredje næstformand (Ninn-Hansen):

Ordføreren vedrørende lovforslag nr. L 104 har ordet.

Niels Helveg Petersen (RV):

Med en vis stigende indre morskab har jeg fulgt de taler, der har været holdt, hvor man afviser vort forslag.

Fælles for de ordførere, der afviser forslaget, har været, at de ligesom går ud fra, at det vil være muligt at gennemføre Storebæltprojektet om 4-5 år, hvor regeringen skønner at der er økonomisk grundlag for at gå i gang. Det var det, jeg kaldte ubestemt tid – det kunne ministeren ikke lide. Om 4-5 år skønner man at tiden er inde, så er økonomien forbedret. Det er et meget løstagtigt skøn; derfor vil jeg tillade mig at tale om en udskydelse på ubestemt tid. Situationen er den, at de, der afviser forslaget, siger: til den tid, når økonomien er i orden osv., kan vi trække det gamle Storebæltprojekt op af mølposen, og så kan vi bare gennemføre det. Det er efter min mening en fantastisk illusi-

[Niels Helveg Petersen]

on, og jeg er ganske overbevist om, at ordførere, der afviser forslaget med den begrundelse, på et senere tidspunkt vil komme til at sande, at sådan kan man ikke gøre. Går der 4-5 år, hvor der ikke foretages mere grundlæggende undersøgelser af Storebæltstrafikken og den samlede øst-vest-trafik, så vil man stå på temmelig bar bund om 4-5 år, når man skal i gang. Så skal man til at genantage i statslig tjeneste meget af den ekspertise, der nu ligesom glider ud af planlægningsarbejdet, som er bygget op omkring statsbroen Store Bælt. Og man skal til at gennemføre fornyede politiske overvejelser, om det nu er den ene eller den anden faste forbindelse, man skal have. Noget sådant er helt uundgåeligt. På de 4-5 år kan dette folketing have nået at skifte sammensætning i hvert fald én, men muligvis også to og tre gange. Forestiller man sig virkelig, at man kommer igennem med at sætte et projekt i værk uden en fornyet beslutning i et fremtidigt folketing med en muligt helt anden sammensætning?

Man vil til den tid stå på temmelig bar bund, når man ønsker at gå i gang. Så skal man til at ruste op, så skal man til til den tid at gennemføre forskellige undersøgelser, for det vil et nyt folketing forlange. Derfor er den eneste sikre konsekvens af afvisningen af vores forslag nu, at man faktisk nu planlægger en yderligere forsinkelse af en fast forbindelse over Store Bælt. Det er konklusionen af afvisning af vores forslag. Hvis man vil undgå det, og hvis man vil opnå, at der på et hvilket som helst tidspunkt meget hurtigt kan tilvejebringes et godt grundlag for beslutninger, så skal man acceptere grundtanken i det radikale forslag; så har man en mulighed for, når de økonomiske omstændigheder tillader det, at gå i gang ret hurtigt.

Det er gået igen hos flere ordførere, at der ingen grund er til at gå ind i denne tankegang, for vi ved tilstrækkeligt, vi har gennemført alle de undersøgelser, som der er behov for, og der er ingen grund til at gå videre. Jeg vil for det første sige, at der er da visse detaljer - jeg husker nogle fra Storebæltsskussionens sidste fase, bl. a. omkring sikkerhedsproblemerne - som ikke var endeligt afklaret, og som mig bekendt ikke er blevet det siden da; og der kan dukke andre problemer op. Men afgørende er det også for mig, at den tekniske og den økonomiske ud-

vikling samt de internationale erfaringer, når det drejer sig om brobyggeri, jo ikke står stille i en 4-5-årig periode, og at der inden for den periode kan ske tekniske nydannelser og indhøstes erfaringer andre steder, som gør det nødvendigt at underkaste det broprojekt, vi har, mere fundamentale undersøgelser og endda også sætte spørgsmålstejn ved det. Tiden står ikke stille i de næste 4-5 år, men man afskærer sig - synes jeg - med afvisningen af forslaget fra at foretage mere grundlæggende overvejelser.

Det er rigtigt, at man fra flere sider siger, vi skal ajourføre det beslutningsgrundlag, vi har, men afgørende er det her, at det, man vil ajourføre, er alt andet end lige netop det væsentlige, nemlig spørgsmålet, om der kan tænkes andre løsninger for en fast forbindelse over Store Bælt end den, man nu har lagt sig fast på. Den side af sagen afskærer man sig ved ajourføringstankegangen fra at gå ind i, og det tror jeg vil vise sig at være en stor fejl.

Når jeg siger, det er med en vis morskab, jeg har hørt indvendingerne, så er det, fordi jeg er overbevist om, at de allerfleste af de ordførere, der har fremført disse indvendinger mod vort forslag, i løbet af ikke så forfærdelig lang en periode vil komme til at spise det i sig igen.

Det har i øvrigt været et gennemgående tema, at selve den form, vi har foreslået, med et ret stort udvalg, ikke er den rette. Jeg vil dog godt gøre den bemærkning, at det jo ikke bare er et stort udvalg, men at der udtrykkelig er peget på, at der skal være en styregruppe på kun 5 medlemmer, der selvfølgelig er tænkt som den udførende kraft; de skulle løbende have mulighed for at diskutere resultaterne med de øvrige medlemmer af udvalget. Vi har udtrykkelig ikke villet ned sætte en kommission, vi har villet have et udvalg med en styregruppe, som til gengæld havde en bred kreds at diskutere sine synspunkter med.

Men jeg vil da godt sige om selve sammensætningen af udvalget og sekretariatsspørgsmål i forbindelse med et sådant udvalg, at hvis det er det, der er hovedanstødsstenen, så er vi selvsagt rede til at gennemdiskutere, om man kan finde en bedre form. Vi er meget åbne over for den rent tekniske side af sagen, hvordan udvalget skal sammensættes, hvorledes udvalget skal betjenes med se-

[Niels Helveg Petersen]

kretariatsbistand, om styregruppe og andet, herunder også, om udvalgsarbejdet skal fungere direkte under ministeriet for offentlige arbejder eller være uden for ministeriet for offentlige arbejder. Det er ikke kernepunktet for os.

Kernepunktet for os er for det første, at man iværksætter sammenhængende undersøgelser af den samlede øst-vest-trafik, for det andet, at man ikke afskærer sig fra at undersøge andre tekniske løsninger end det broprojekt, der foreligger. Hvis disse to hovedformål kunne opfyldes under en anden form end den, vi har foreslået, så vil vi selvfølgelig være meget indstillet på det.

Jeg har en enkelt ting, jeg gerne vil fremføre over for ministeren. Ministeren ønsker altså ikke disse sammenhængende undersøgelser af den samlede øst-vest-trafik. Vi ved fra den debat, vi lige har haft, at ministeren heller ikke er indstillet på at foreslå nogen ændret organisering af den måde, øst-vest-trafikken foregår på. Der er kun én mulig konklusion af dette, og det er, at man hermed også planlægger for de næste 4-5 år, i hvert fald så længe uklarheden om Storebæltsbroen vil eksistere, en uændret takstpolitik på Store Bælt. Det er en uundgåelig og logisk følge af, at man lægger arbejdet til rette på den måde. Ministeren sagde i sin egen redegørelse, at en uændret takstpolitik er forudsat for de bestående Kattegatruter. Ja, det er den, og når man så ikke vil gå ind i organiseringsformen og ikke vil gå ind i mere sammenhængende overvejelser af takstpolitikken, så planlægger man faktisk her også et uændret niveau for taksterne over Store Bælt, og det beklager jeg. For sandheden er jo, at det takstniveau, vi har, er forholdsvist tilfældigt. Det kunne lige så godt have været 10 og 15 pct. højere eller lavere. Jeg er ikke sikker på, at der er nogen særlig guddommelighed i lige netop den pris på 73 kr., det koster at føre en privatbil over Store Bælt. Det er der selvfølgelig heller ikke. Det er relativt tilfældigt, baserer sig heller ikke på virkelige samfundsøkonomiske analyser. Taksterne baserer sig f. eks. heller ikke på overvejelser af, om det sønderjyske og det fynske erhvervsliv skal have den takstgrænse midt igennem Danmark, som de i øjeblikket har, hvorfor det f. eks. er dyrere at sende varer fra Odense til København end fra Odense til Århus. Er det rimeligt takstmæs-

sigt, at vi har indrettet os på den måde? Man afskærer sig fra at komme ind i disse overvejelser om takstpolitikken med det standpunkt, man tager ved at afvise sådanne mere sammenhængende undersøgelser.

Til de enkelte ordførere skal jeg herefter ikke gøre så forfærdelig mange bemærkninger. Jeg har forsøgt at samle det sammen. Jeg vil gerne sige til hr. Jørgen Frederiksen helt kort, at det var lidt andre toner, end jeg tidligere har hørt fra hr. Otto Mørch, men hr. Otto Mørch var altså heller ikke ordfører ved denne lejlighed.

Hr. Glensgård mente, at vi stort set havde, hvad vi havde brug for af undersøgelser. Det er et synspunkt, jeg ikke er enig i.

Jeg vil gerne takke hr. Svend Erik Hovmand for en vis åbenhed.

Til hr. Grove vil jeg sige, at der er da mange delbetænkninger om øst-vest-trafikproblemer, Kattegat og Store Bælt osv., men sammenhængende vurderinger af tingene, hvor de er sat sammen i en større sammenhæng, kædet sammen, det savner vi. Det er det, der egentlig er meningen med forslaget.

Hr. Langsted mente, udvalget var for stort; det har jeg været inde på.

Jeg vil gerne takke hr. Ole Henriksen og hr. Alfred Hansen for deres venlige bemærkninger.

Jeg vil sige til hr. Alfred Hansen om taksterne på Store Bælt, at om der er balance eller ej på driftsregnskaberne på de enkelte færgeruter, er efter min mening ikke det helt afgørende. Det afgørende er, hvad der samlet samfundsøkonomisk er mest hensigtsmæssigt. Man kan sagtens tænke sig, at en Kattegatroute kan køre med underskud og dermed aflaste Storebæltsoverfarterne, og at det samfundsøkonomisk i henseende til investeringer i vejanlæg og havneanlæg kan være fordelagtigt. Jeg ønsker sammenhængende undersøgelser af takstniveauet og er ikke tilfreds med det tilfældige niveau, som taksterne i øjeblikket befinder sig på.

Til hr. Kurt Hansen vil jeg sige, at jeg forstod ikke rigtig bemærkningen om, at det var noget pop. Det synes jeg i og for sig ikke det er. Hvis man endelig skal indvende noget mod dette forslag, så er det, at det er ganske overordentlig teknokratisk. Men jeg forstod det sådan, at jeg så bort fra de grundlæggende økonomiske interesser i disse sager. Det

[Niels Helveg Petersen]

gør jeg ikke. Vi ønsker blot, når vi skal afveje de grundlæggende økonomiske interesser i denne sag, at have det bedst mulige beslutningsgrundlag.

(Kort bemærkning).

Glensgård (FP):

Jeg skal sige tak for hr. Niels Helveg Petersens kovending. Det glæder mig, at det radikale venstre nu anerkender, at vi bør se på taksterne. Vi havde en forespørgselsdebat her for ca. halvandet år siden, hvor vi stillede et dagsordensforslag, som det radikale venstre ikke kunne støtte – med den begrundelse, at det ikke var nødvendigt at se på DSBs takster. Jeg siger tak for kovendingen.

Tredje næstformand (Ninn-Hansen):

Ordføreren vedrørende beslutningsforslag nr. B 56 har ordet.

Karl Møller (DKP):

Det ville nok ikke være helt i overensstemmelse med sandheden, hvis jeg stillede mig op her og sagde tak for en aktiv og engageret debat omkring det forslag, vi nu har fremsat. Vi er godt klar over, at den udsættelse, som i flere omgange er sket af behandlingen af dette forslag, og også den redegørelsesdebat, som vi allerede har haft på et tidligere tidspunkt i dag, i nogen grad har taget vinden ud af vort forslag. Jeg mener godt, man kan sige, at selve den tid, der er gået, måske har gjort det mindre aktuelt, men jeg tror nok, de fleste på længere sigt vil komme til at erkende, at det nok ikke er blevet mindre nødvendigt.

Vi er godt klar over, at det er et vidtrækkende forslag – jeg havde nær sagt et radikalt forslag, men det er altså os, der har stillet det. Det er et forslag, som tager sigte på at tage fat om det, som er selve ondets rod, når det drejer sig om f. eks. Kattegattrafikken, så vi fremover kan forhindre dispositioner som dem, vi har været vidne til i forbindelse med indskrænkningen af Grenaa-Hundreded Linien. Altså dispositioner, som ingen hensyn tager til samfundets, til de lokale områders interesser, men dispositioner, som alene er motiveret ud fra et ønske om den størst mulige fortjeneste til i dette tilfælde de private rederier. Det er jo det, der er kendsgerningerne bag Grenaa-Hundreded

Linien's indskrænkninger. Alle ved det, men SV-regeringen vil ikke tage konsekvenserne og lader altså blot stå til, som også redegørelsen gav udtryk for.

Forslaget er fremsat for én gang for alle at få skabt de betingelser for samfundet, som er nødvendige for, at man kan foretage den overordnede, samlede trafikplanlægning, den overordnede, samlede styring af i dette tilfælde Kattegattrafikken mellem Jylland og Sjælland, så man kan regulere trafikken på en forudseende, på en kundevenlig måde, så den hele tiden er tilrettelagt efter det aktuelle behov, og således at staten kan foretage sine meget kostbare økonomiske investeringer – det er det jo, når det handler om trafikinvesteringer – med en sikkerhed for maksimal udnyttelse af investeringerne. Vi mener faktisk også, at forslaget – mere dengang, omkring december måned, end nu – er i overensstemmelse med de ønsker, som de lokale samfund på hver side af Kattegat havde. Det er de områder, som har haft ulemperne og problemerne ved det private anarki tæt inde på livet.

I den forbindelse vil jeg godt sige, at det sådan set har været et led i vores bestræbelser på at få et statsligt trafikskab, et trafikskab, hvor staten simpelt hen står for den overordnede trafik imellem landsdelene med tog, skib, fly osv., og hvor lokaltrafikken i højere grad er overladt til de lokale myndigheder, altså de amtstrafikskaber, som især dukker op, og som i løbet af ganske få år uden tvivl vil være en realitet i alle landets amter, og også de kommunale trafikskaber, som vi kender fra de større byer.

Vi mener også, at det, at man statsliggør færgeoverfarten mellem Sjælland og Jylland, vil sikre bedre muligheder for en stabil og en tryk tilværelse for dem, som er ansat på disse ruter. I den forbindelse synes jeg nok man må sige også fra denne talerstol, at det forsøg, der er gjort af de ansatte deroppe, på at danne et nyt interessentskab i samarbejde med bl. a. Hundested Havn – og jeg tror også, de amtslige og de kommunale myndigheder vil gå mere aktivt ind i dette interessentskab – i virkeligheden kun er en nødløsning, en nødløsning, som er aftunget af de omstændigheder, som man er blevet påtvunget. Det er efter vores mening ret så urimeligt, at det skal være nødvendigt med den slags initiativer, fordi staten og folketingset passivt ser

[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 Kattégat 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