

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Anden behandling af:

Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1. april–31. december 1978.

(Lovforslag nr. L 122. Fremsat 23/1 79. Første behandling 6/2 79. Betænkning 14/2 79).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslagets §§ 1–28, 30 og 32 samt tillægget til § 23

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Anden behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om priser og avancer.

(Lovforslag nr. L 51. Fremsat 24/10 78. Første behandling 3/11 78. Betænkning 16/2 79).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Sammen med denne sag foretoges de to følgende sager på dagsordenen, nemlig:

12) Anden behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om tilsyn med monopoler og konkurrencebegrænsninger.

(Lovforslag nr. L 52. Fremsat 24/10 78. Første behandling 3/11 78. Betænkning 16/2 79).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

13) Anden behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om mærkning og skiltning med pris m.v.

(Lovforslag nr. L 53. Fremsat 24/10 78. Første behandling 3/11 78. Betænkning 16/2 79).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagenes paragraffer og spørgsmålet om deres overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Der foretoges først afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om priser og avancer.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Man gik dernæst til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om tilsyn med monopoler og konkurrencebegrænsninger.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

[Formanden]

Man gik sluttelig til afstemning vedrørende forslag til lov om ændring af lov om mærkning og skiltning med pris m.v.

Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Forhandling om ministeren for offentlige arbejders redegørelse af 15. februar 1979:

Redegørelse om den indenlandske færgefart på Kattegat.

(Redegørelse nr. III. Redegørelsen givet 15/2 79).

Forhandling

Otto Mørch (S):

Jeg vil gerne begynde med at takke ministeren for redegørelsen, som jeg har læst med stor interesse. Jeg har især hæftet mig ved det afsnit, der bærer overskriften »Videregående overvejelser vedrørende færgefarten mellem Øst- og Vestdanmark«. Jeg havde måske ventet at finde ministerens tilkendegivelser om, hvilke konkrete initiativer man fra regeringens side ville iværksætte, for at den trafikale sammenknytning af landsdelene fremover kunne sikres det rimelige og konstante serviceniveau, som befolkningen og erhvervslivet har krav på. Derværre må jeg nok sige, at jeg er blevet en lille smule skuffet. På den anden side må jeg erkende, at det nok har været vanskeligt aktuelt at markere konkrete initiativer.

Det er vigtigt for mig at slå fast, at efter min opfattelse må det være en samfundsmæssig forpligtelse at holde landsdelene sammenknyttet på en rimelig måde. Det kan ikke være rigtigt, at vi fremover skal affinde os med, at et enkelt færageselskab efter for-godtbefindende kan ændre trafikforbindelserne totalt. Jeg finder det derfor ubetinget

nødvendigt, at vi hurtigt får en samlet undersøgelse og vurdering af konkrete forslag til tekniske, takstmæssige og ikke mindst organisatoriske løsninger for hele øst-vest-problematikken...

Formanden:

Der synes at være en særlig stemning i tinget i dag. Jeg må for tredje gang bede om lidt mere ro. Taleren taler meget højt og tydeligt, så jeg kan ikke bede ham hæve stemmen.

Otto Mørch (S):

... vel at mærke løsninger, der ud fra en samfundsmæssig vurdering er forsvarlige, og det vil for mig sige, at det må dreje sig om løsninger, der i modsætning til dem, vi hidtil har set, i udstrakt grad også imødekommer hensyn til et rimeligt serviceniveau, tager hensyn til beskæftigelsen, den kollektive trafik, miljø- og energimæssige forhold, vej- og havnekapacitet samt til en fremtidig fast forbindelse over Store Bælt. Skal jeg dømme efter trafikministerens redegørelse, er jeg en lille smule bange for, at en sådan samlet vurdering har noget lange udsigter, men måske er jeg for pessimistisk. Det vil debatten vise.

Ganske vist har trafikudvalget fået lovning på det samlede program for supplerende undersøgelser af trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark, som for tiden er under udarbejdelse i ministeriet for offentlige arbejder, og ganske vist overvejes det at gennemføre undersøgelser af øst-vest-trafikken i det hele som følge af udsættelsen af Storebæltsprojektet, men der siges altså ikke noget konkret om, hvad disse eventuelle undersøgelser skal indeholde, hvad de skal sigte mod, og hvor hurtigt de skal gennemføres. Men det klares vel hen ad vejen.

F. eks. må jeg forvente, at hele spørgsmålet om de organisatoriske forhold inden for øst-vest-trafikken får en fremtrædende plads i disse undersøgelser. Af redegørelsen fremgår, at den seneste udvikling i Kattegattrafikken har givet regeringen anledning til at overveje, om der på længere sigt er behov for indseende, regulering og/eller medvirken fra det offentliges side med hensyn til privat færgetrafik mellem landsdelene. Jeg mener, den seneste udvikling klart har vist, at der faktisk eksisterer et sådant behov – ikke blot