

[Fiskeriministeren]

samme synspunkter, som hr. Kofoed gjorde gældende.

Jeg vil godt videre sige til hr. Kofoed, at konjunkturudligningsfonds kan man have forskellige meninger om. Jeg skal ikke afvise, at det kunne være et element, der kunne have en vis betydning, men jeg er nødt til at sige, at i forhold til den resterende del af 1978 vil en konjunkturudligningsfond overhovedet ikke kunne komme til at fungere, og derfor mener jeg ikke, det kan være i denne sammenhæng her, vi skal drøfte disse ting.

Til hr. Bernhard Baunsgaard skal jeg sige, at vi kan godt drøfte disse 90 dage og andre tal under udvalgsarbejdet. Jeg vil godt lægge vægt på, at det, vi skal arbejde med, nødvendigvis skal være hele måneder, fordi vi på en række områder opererer med månedskvoteringer. Derfor er det nødvendigt, at vi opererer med hele måneder.

Til hr. Hjortlund Christensen har jeg sådan set ikke yderligere bemærkninger. Jeg tror ikke, hr. Hjortlund Christensen var her under den tidligere debat; ellers ville han have fået svaret på en række af de spørgsmål, han stillede.

Til hr. Kurt Hansen skal jeg kun sige, at jeg vil glæde mig til, at vi senere kan drage nytte af hr. Kurt Hansens og SFs, forstår jeg, positive holdning over for forslag, der har et målrettet sigte. Vi får brug for, når vi kommer til efteråret, at drøfte, hvilke foranstaltninger vi skal gennemføre af mere langsigtet karakter. Jeg har aldrig fremsat disse forslag som andet end midlertidige, strengt midlertidige foranstaltninger.

Når nogle har knyttet dem til de aktiviteter, der har været i den seneste tid, så har jeg kun den tilføjelse at gøre, at det var altså ikke disse ting, de aktionerende fiskere kom og stillede krav om. Men jeg kan sige, at begge disse elementer har indgået i de forhandlinger, vi har ført med organisationerne. Jeg kan tilmed sige, at selve ideen om en vis oplægningspræmiering er et element, der også indgår i EF-Kommissionens strukturforslag, så på den led er det sager, der har været forhandlet tidligere. De dækker ikke det, de aktionerende fiskere har stillet krav om; og som vi hørte før, var det også således, at den reaktion, der kom på dem, ikke var positiv. Men det ændrer ikke ved, at organisationerne har ment, at det er fornuftige elemen-

ter at inddrage til løsning af den akutte situation, vi står i, således at vi, som hr. Lowzow var inde på, får tid til at forberede arbejdet i fiskerikommissionen med henblik på et mere sammenhængende oplæg til efteråret.

Erlendsson (FP):

Man må notere sig de små lyspunkter, ikke mindst under denne regering. Derfor vil jeg gerne takke fiskeriministeren for hans erklæring om, at det ikke er regeringens mening at lægge hele den danske fiskerflåde op.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til landbrugs- og fiskeriudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

4) Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder:

Forespørgsel af Langsted (CD), Bollmann (CD), Brusvang (CD) og Melchior (CD):

»Hvad er ministerens baggrund for at acceptere nedlæggelse af færgeruten Århus-Samsø, og hvordan opfatter ministeren statens forpligtelse til at opretholde trafikken mellem landsdelene?«

(Forespørgsel nr. XXIX. Anmeldt 11/5 78. Fremme af foresp. vedt. 12/5 78).

Formanden:

Taletiden er aftalt til 10 minutter i første og 5 minutter i anden omgang for ordførere. For andre medlemmer er taletiden 5 minutter.

Forhandling

Langsted (CD):

Baggrunden for denne debat er naturligvis den aktuelle udvikling omkring DSBs over-

[Langsted]

fart mellem Kolby Kås og Århus med truslen om nedlæggelse af denne rute. Det er naturligvis kun en ringe del af Danmarks befolkning, som berøres af den planlagte nedskæring, men for denne befolkning må det forekomme af altoverskyggende vigtighed, at en så vigtig trafikforbindelse opretholdes.

Vort spørgsmål til ministeren går i første række på, med hvilken lovhjemmel ministeren handler. Ganske vist meddelte ministeren forleden onsdag i spørgetiden, at ministeriets jurister havde fundet ud af, at nedlæggelsen af denne rute kunne ske uden den særlige lovhjemmel, som ellers kræves for nedlæggelse af statsbanestrækninger. Men ministeriets jurister finder på så mange ting, som vi i udvalget kan stille berettigede spørgsmål om, så vi må bede ministeren om et meget konkret svar.

I denne forbindelse føler vi det også relevant at stille ministeren over for spørgsmålet, om der tilstræbes nedlæggelse af andre statsbanestrækninger eller andre ruter i det hele taget til skade for lokale befolkningsgrupper. Vor forespørgsel har imidlertid også et videre sigte, som vi må bede ministeren komme ind på. Det drejer sig om et væsentligt punkt, trafikforbindelsen mellem landsdelene, og ikke alene trafikforbindelsen i betydningen trafik, men også på andre områder. Det drejer sig ikke alene om søværts- og landværtsforbindelser på bane og vej, det drejer sig også om postforbindelser og telefonforbindelser. Skal vi forvente yderligere forringelser i postbefordringsmulighederne, yderligere serviceforringelser? Skal vi forvente yderligere forringelser i telekommunikationsmulighederne, således som vi har set det har været tilfældet i Nordslesvig igennem en længere årække, og hvor man fra folketingets side på mere end én måde måtte slå i bordet, før forbedringer blev overvejet?

Der ligger kort sagt i vor forespørgsel kravet om standpunkttagen fra ministeren for offentlige arbejder og fra regeringen. Hvad vil man med vores samfund? Vil man stadig have det til at fungere på et højt serviceniveau? Og hvad vil man gøre for, at dette serviceniveau ikke forringes?

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Det var med lidt forbavelse, jeg hørte begrundelsen for forespørgslen. Jeg har altid opfattet forretningsordenen således, at man i nogle bemærkninger begrunder det spørgsmål, man har stillet. Nu kan jeg forstå, at det først og fremmest drejer sig om, hvorvidt man andre steder inden for DSB såvel søværts som landværts skal til at nedlægge, ligesom jeg forstår, at forespørgerne nu ønsker, at vi skal have en generaldebat om hele P&Ts område, både postvæsenet og televæsenet. Så er det jo nok berettiget, at jeg lige gør forespørgerne opmærksom på, at den konkrete forespørgsel, jeg har fået, har følgende formulering:

»Hvad er ministerens baggrund for at acceptere nedlæggelse af færgeruten Århus-Samsø, og hvordan opfatter ministeren statens forpligtelse til at opretholde trafikken mellem landsdelene?«

Det er det, jeg har fået som en forespørgsel, og det er det, jeg agter at svare på. Jeg er selvfølgelig parat til senere at gå ind i en debat, hvis det ønskes, men jeg synes bare, at det falder noget uden for rammerne for at sige det mildt.

Som det formentlig er forespørgerne bekendt, er sagen om besejlingen af Samsø en gammel sag, der stammer fra august 1973, hvor den daværende minister nedsatte en arbejdsgruppe til at finde en langsigtet løsning på besejlingen af Samsø. I denne arbejdsgruppe var der repræsentanter for Samsø kommune, Århus amtskommune, Odder kommune, Kalundborg kommune og DSB. I februar 1975 udsendte arbejdsgruppen en rapport, som konkluderede, at ministeriet for offentlige arbejder, det vil sige DSB, skulle indlede forhandlinger med det private rederi med henblik på at oprette en rute mellem Hov og Kolby Kås, subsidiært en rute mellem Sælvig og Hov.

I løbet af 1975 og 1976 førtes der flere forhandlinger mellem DSB på den ene side og Århus amtsråd og Samsø kommune på den anden side. Endvidere førtes der forhandlinger mellem DSB og Samsø kommune og rederiet Grau. Da Samsø kommune i slutningen af 1976 følte, at forhandlingerne var gået i hårdknude, anmodede man Århus amtskommune om at intervenere i sagen, hvilket resulterede i en henvendelse til mig fra amtskommunen. Jeg indkaldte herefter alle implicerede parter til et møde hos mig i

[Ministeren for offentlige arbejder]

maj 1977 for at høre parternes mening i sagen.

På baggrund af de fremførte bemærkninger besluttede jeg at nedsætte en arbejdsgruppe til bl. a. at belyse forholdene omkring Samsøs trafikbetjening såvel mod Jylland som mod Sjælland, såfremt sejladsen mod Jylland alene blev overdraget til rederiet Grau på ruten Hov-Sælvig. Endvidere skulle arbejdsgruppen belyse mulighederne for at tilrettelægge rimelige landtrafikforbindelser til og fra Hov, specielt i retning mod Århus.

Arbejdsgruppen fremlagde sin rapport i september 1977, og i konklusionen var det anført, at rapporten havde været drøftet i Århus amtsråd og i Samsø kommunalbestyrelse, og at disse kommuner ville fremlægge et notat for mig om rapporten samt om deres syn på den fremtidige besejling af Samsø. I konklusionen var det også anført, at rederiet Grau ville fremkomme med sit syn på sagen.

Det private rederi meddelte mig i et brev af den 23. september 1977 sine planer om bygning af en 50 m lang læmole i Sælvig samt om udvidelse af opmarchpladsen i samme havn. Rederiet oplyste, at udgifterne til disse arbejder ville kunne klares inden for rammerne af rederiets normale driftsregnskab. Endvidere indeholdt brevet et tilbud om udvidet sejlads mod Jylland, mod at DSB indstillede sin sejlads på Århus.

De to kommuner fremkom med deres bemærkninger i et brev af den 28. september 1977. Kommunerne henstillede til mig, at den nuværende DSB-sejlads mellem Samsø og Århus blev bibeholdt.

I mine overvejelser, inden jeg traf afgørelsen om indstilling af DSB-sejladsen mellem Samsø og Århus, indgik såvel rapporten af september 1977 som henvendelserne fra rederiet Grau og de to kommuner. Et tungtvejende argument for netop at vælge den løsning, jeg gjorde, var, at samsingerne selv i større og større udstrækning foretrækker at sejle med Grau fremfor med DSB. Dette gjorde jeg i øvrigt også opmærksom på i mit brev til de implicerede parter, da jeg meddelte dem min afgørelse.

Lad mig med nogle få tal vise, hvordan udviklingen har været fra 1973 og frem til 1977. Den totale passagertrafik er i denne 4 års periode steget fra 206.000 til 222.000, eller med 7 pct. DSBs markedsandel af denne transport er over perioden faldet fra 46 pct.

til 33 pct., medens Graus markedsandel tilsvarende er steget fra 54 pct. til 67 pct.

Samme tendens kan aflæses i overførslen af biler. Her er der også en stigning i den totale trafik, nemlig fra 40.000 til 43.000 biler, en stigning på 8 pct. DSBs markedsandel var i 1973 på 27 pct. og var i 1977 faldet til 21 pct. Graus markedsandel steg i perioden fra 73 pct. til 79 pct. Hvad lastbiler angår, er totaltrafikken steget med hele 17 pct., nemlig fra 9.100 til 10.700 lastbiler. DSBs markedsandel er faldet gradvis fra 48 pct. til 31 pct., Graus steget tilsvarende fra 52 pct. til 69 pct.

Det, som denne trafikstatistik viser, er for mig at se entydigt, at samsingerne selv i større og større udstrækning foretrækker at sejle med Grau fremfor med DSB. På trods af at de totale trafikmængder har været stigende fra 1973 til 1977, har DSB jævnt gennem perioden haft en tilbagegang, ikke blot i markedsandel, men også i absolutte trafikmængder. Den omstændighed, at færgen »Freja« i 1975 måtte tages ud af drift, fordi den var fra 1936, så umoderne og i en sådan almen tilstand, at en særdeles omfattende reparation og modernisering var påkrævet, hvis færgen skulle fortsætte, har kun haft en meget ringe effekt på DSBs markedsandel på ruten.

Det relevante spørgsmål er i dag naturligvis, hvad det så er for en service, Samsøs beboere og gæster får trafikmæssigt fra sommeren 1979. Hvor mange ture sejles der mellem Samsø og Jylland, og hvor mange biler er der plads til?

For det første sejlplanerne. De vil blive forbedret fra sommeren 1979, idet antallet af dobbeltture i højsæsonen forøges fra 11½ til 12 og op til 15 dobbeltture, medens antallet af dobbeltture uden for sæsonen bliver nogenlunde det samme som i dag. Denne sejlplan for sommeren 1979 vil i højsæsonen give en kapacitet på 450 personbiler pr. dag i hver retning eller i alt en kapacitet på ca. 28.000 personbilenheder i en juli måned for de to retninger tilsammen. Dette vil under alle omstændigheder for højsæsonforhold fuldt ud dække behovet. I denne udregning er en lastbil beregnet som 3 personbilenheder, skal jeg blot for en ordens skyld tilføje.

Nu ved jeg godt, at der trods denne store kapacitet kan opstå ventetider, da trafikken har det med at klumpe sig sammen på bestemte tidspunkter, men det er jo et mønster, vi kender fra alle færgeoverfarter i dette

[Ministeren for offentlige arbejder]

land, også fra Store Bælt. Rederiet Grau har i øvrigt oplyst, at man ud over de 15 dobbeltture i højsæsonen og 5-7 dobbeltture uden for sæsonen har mulighed for yderligere sejlads, hvis der viser sig behov herfor.

Et andet vigtigt spørgsmål er naturligvis trafikforbindelserne til og fra færgen. Samsø kommune har som en forudsætning for at acceptere Hov-Sælvig som eneste forbindelse til Jylland krævet en udbygning af tilslutningsforbindelsen. Her kan det først nævnes, at det efter vedtagelsen af den nye lov om kollektiv personbefordring uden for hovedstadsområdet påhviler amtsrådet at udarbejde en plan for den kollektive personbefordring i amtskommunen. Amtsrådet har imidlertid ingen forpligtelse til at drive en forbindelse, som er optaget på planen. Hvis amtsrådet ikke selv vil og ikke kan få en anden til at drive en given rute på planen, er der formelt ingen mulighed for at tvinge amtsrådet til at etablere en sådan forbindelse.

Det ligger således inden for henholdsvis Århus amtsråds og Samsø kommunalbestyrelses eget opgaveområde at tilvejebringe de ønskede forbindelser direkte mellem Hov og Århus på Jyllandssiden og til Sælvig på Samsøiden.

De her nævnte formalia vil naturligvis ikke hindre, at man fra statens side sammen med amtet kan søge en løsning på problemet om disse konkrete tilslutningsforbindelser. Det væsentlige spørgsmål må her være, om rejsetiden med Graus færge plus forbindelsen fra Hov over Odder til Århus kan konkurrere med overfartstiden fra Kolby Kås til Århus med DSB-færgen.

Hads-Nings Herreders Jernbane har givet fire typer oplysninger om forbindelsen fra Hov til Århus. Som forholdene er i dag, tager det fra Samsø til Århus 2 timer og 26 minutter, hvis man benytter Graus færge og de eksisterende busforbindelser. Hvis der etableres en direkte busforbindelse fra færgelejet i Hov til Odder, bringes rejsetiden ned til 2 timer og 19 minutter. Det var eksempel nr. 2. En næsten tilsvarende reduktion af rejsetiden opnås ved at indsætte en ekspresbus på strækningen Odder-Århus, hvilket giver en samlet rejsetid på 2 timer og 17 minutter. Endelig opstår den største besparelse naturligvis ved indsættelse af en direkte bus fra færgen til Århus over Odder. Da vil man kunne komme ned på 2 timer og 10 minutter,

nøjagtig det samme, som DSB-færgen bruger fra Samsø til Århus i dag.

Et forhold, som jeg i øvrigt også finder vigtigt, er, at færgeruten sejler pålideligt og ikke aflyses, blot der er det mindste problem. Her har man været i kontakt med rederiet Grau, som for 1977 oplyser, at man ud af ca. 4.000 ture har haft cirka en halv snes aflysninger. Så kan jeg føje til, at under mødet på Samsø den 8. maj fik jeg at vide, at der også har været tale om nogle grundstødninger på grund af tilsanding, og jeg har bedt om, at man undersøger det for at finde ud af, hvilket omfang der her er tale om. Jeg synes, at de få aflysninger giver udtryk for et meget lille omfang, og det skal begrundes i, at man jo i Sælvig har bygget en dækmole øst for havnen.

Når alt dette er sagt, skal det også siges, at jeg naturligvis føler en forpligtelse til at sikre trafikken mellem Samsø og Jylland, og jeg har derfor givet tilsagn om, at DSB vil være forpligtet til at garantere opretholdelse af trafikken mellem Samsø og Jylland, hvis Grau må indstille driften på grund af længevarende isforekomster eller lignende, samt hvis rederiet må indstille sejladsen af økonomiske grunde.

Herudover har jeg bedt DSB om at følge trafikbetjeningen mod Jylland, gerne i samarbejde med Samsø kommune, med henblik på at vurdere nødvendigheden af og mulighederne for indgriben fra det offentlige side, hvis varetagelsen af denne trafik ikke opfylder Samsøs trafikbehov til og fra Jylland på en rimelig og hensigtsmæssig måde. Derfor gav jeg under mødet den 8. januar på Samsø også tilsagn om, at der nu nedsættes et udvalg med repræsentanter for Samsø, for amtskommunen, for DSB og for rederiet Grau, således at man i det første år eller to kan følge og vurdere udviklingen, og således at man senere kan gøre status.

Hvornår og hvordan det offentlige i givet fald bør gribe ind, må bero på et skøn ud fra den aktuelle situation, idet jeg naturligvis forventer, at Samsø kommune og DSB sagligt vurderer den private rutes betjening og service i forhold til trafikbehovet og en rimelig forventning om, at dette opfyldes. Hvis forventningerne ikke måtte blive opfyldt, forudsætter jeg, at DSB sammen med kommunen optager forhandlinger med det private rederi om løsning af eventuelle problemer,

[Ministeren for offentlige arbejder]

inden der tages skridt til eventuelle videre foranstaltninger.

Jeg mener, at dette tilsagn giver samsingerne en fuldt tilstrækkelig garanti for, at de har en færgetrafik, der kan leve op til rimelige krav, og for at staten står fadder, om jeg så må sige, at staten træder til, hvis der opstår problemer. Den rute, der fra næste sommer betjener Samsø, er jo også den, som samsingerne i praksis selv bruger.

Endnu et spørgsmål, som er blevet rejst, drejer sig om statens, som man siger, forpligtelser over for øsamfundene. Vi kan alle føle sympati her. Samsø kan ikke regnes til småøerne, men hvis man skal drage paralleller til ordningen for Samsøs vedkommende, vil man først og fremmest bemærke, at kommuner og amter yder et bidrag til opretholdelse af småørernes trafik, et bidrag, der er lige så stort som statens.

Man kan naturligvis spørge, om en minister kan nedlægge en statsdrevet rute uden at have lovhjemmel hertil, og det spurgte hr. Langsted også om. Mit svar herpå må være, at ruten Århus-Kolby Kås-Kalundborg i sin tid blev overtaget af DSB fra et privat rederi, nemlig DFDS. Det skete den 1. september 1914 som et led i DSBs befordringsvirksomhed. Overtagelsen skete administrativt uden lovhjemmel, og der eksisterer således ikke nogen lovmæssig forpligtelse for DSB til at drive overfarten. Overfarten må derfor betragtes som en forvaltningsvirksomhed, og ministeren for den pågældende forvaltningsgren har dermed ansvaret i spørgsmål om opretholdelse eller nedlæggelse af virksomheden. Der sker derfor ikke nogen krænkelse af det i dansk forvaltningsret gældende princip om lovmæssig forvaltning, når jeg som minister har truffet afgørelsen om at nedlægge DSBs sejlads på ruten.

Lad mig til sidst gentage, at samsingerne selv har medvirket til, at DSB ophører med sin sejlads på Århus, gennem en stadig større benyttelse af den private rute mellem Hov og Sælvig og ved kun at benytte DSB som, skal vi sige en reservemulighed. Så vil jeg også mene, at den kommende sejlplan for 1979 giver Samsø en rimelig og god trafikforbindelse mod såvel Jylland som mod Sjælland – det sidste har jo ikke været meget inde i billedet – fordi den nye ordning betyder en stærkt forbedret fartplan for ruten imellem Kalundborg og Kolby Kås, hvilket bl. a. be-

tyder, at man nu kan operere med endagsturer, noget, som samsingerne har været meget interesserede i at få klaret. Hertil kommer, at med den statsgarantiforpligtelse, som påhviler DSB, til at sikre trafikken mod Jylland er Samsøs trafikinteresser, synes jeg, tilgodeset i vidt omfang.

Så kan jeg endelig sige til hr. Langsted, at der ikke er aktuelle planer om at ændre i andre bestående ruter. Det er ikke muligt for mig at begynde at remse ændringer op, når det drejer sig om DSB-forpligtelser på landjorden, kun at sige, at der jo meget tydeligt fra mine forgængere, der konfirmeret eller bekræftet af mig selv, er tale om en principudtalelse gående på, at der ikke yderligere skal nedlægges personsidebaner.

For lige at gribe det sidste spørgsmål i luften vil jeg sige, at jeg synes faktisk, at vi adskillige gange har diskuteret telefonforholdene i – nu siger hr. Langsted Nordslesvig, jeg foretrækker at sige Sønderjylland, hvor jeg synes, at vi skal være fælles i glæden over, at det er lykkedes at komme igennem med bevillinger, således at vi kan se en ende på de problemer.

Langsted (CD):

Jeg skal naturligvis sige tak til ministeren for redegørelsen. Den vil sikkert give anledning til en langvarig debat her i salen trods det sene tidspunkt. Jeg siger især tak til ministeren for svaret på de spørgsmål, jeg rejste, og som ikke umiddelbart, i hvert fald efter ministerens opfattelse, kunne læses ud af vores forespørgsel. Men der stod dog »at opretholde trafikken mellem landsdelene«, og »landsdelene« er jo ikke bare øerne alene.

Selvfølgelig er det rigtigt, vi har haft en vis viden om, hvilken historie Samsø-ruten har haft inden for de sidste år. Men jeg vil dog påtale det, ministeren siger mange steder i sin tale, nemlig at samsingerne selv i større og større udstrækning foretrækker at sejle med Grau fremfor med DSB, og ministeren slutter med at gentage, at samsingerne selv har virket med til, at DSB ophører med sin sejlads på Århus, gennem en stadig større benyttelse af den private rute mellem Hov og Sælvig og ved kun at benytte DSB som reservemulighed. Der vil jeg komme tilbage til om lidt, hvorfor samsingerne egentlig kun har betragtet dette som en reservemulighed.

[Langsted]

Jeg har først nogle almindelige betragtninger, som jeg vil have lov til at komme frem med.

Mange har i partidannelsen centrum-demokraterne alene set denne som en interesseorganisation for parcelhusejere og bilister, og for dem må denne forespørgsel jo forekomme noget absurd. Det modsatte er imidlertid tilfældet. Vi betragter os som en interesseorganisation for det danske folk – for nu næsten at bruge en øreklame – uanset på hvilken måde man vælger at bo, og uanset på hvilken måde man vælger at lade sig transportere. Vi handler eller ønsker at handle i vort folks interesse, når vi går ind for, at der på alle offentlige områder skal findes et så højt serviceniveau som muligt og et så højt serviceniveau, som det kan udtænkes i vort nutidige teknisk dominerede samfund. Og vi tilføjer, at vi er villige til at betale, hvad det koster, gennem en rimeligt fordelt skattebyrde.

Selv om samfundet nu har udviklet sig sådan, at det er blevet en tvang for et flertal af befolkningen at være henvist til privatbilen, så er det for os en selvfølge, at der må være en landsomfattende ordning med kollektive muligheder, der skal være til gavn og nytte for dem, der ikke kan eller ikke vil eller ikke evner at benytte sig af sin egen befordring. Det viser sig jo gang på gang, at når de offentlige trafikselskabers laden stå til og selvopgivenhed med deraf følgende trafikindskrænkninger afløses af en aktiv trafik- og køreplanspolitik, så er der også kunder at hente. Sådan som ministeren nu har set på det på DSBs vegne, at man føler sig svigtet af samsingerne, så minder det mig om den gamle historie om krokodillen, som ynksomst græder, og når den ynksomst græder, så æder den først og fremmest småbørnene.

For Samsørutens vedkommende må det delvis indrømmes, at DSB gennem mange år har ført en passiv politik. Alene dette at læse køreplanen for Samsørutens, altså ruten mellem Kolby Kås og Århus, kræver en indsats. Der findes i vinterkøreplanen, som jeg har taget med her, ikke én eneste afgang, der ikke er forsynet med et begrænsende bogstav, for slet ikke at tale om, at færgen kun går på tidspunkter, hvor publikum ikke har brug for den, men hvor det passer DSB at sejle med tiloversblevet materiel, på en rute, der skulle forbinde øen med det amt, den selv har valgt

at tilhøre, og med dens fornemste amtsby. Det er naturligtvis forhold, der gør det let for et privat selskab at konkurrere om de givtige kunder i privatbilen.

Jeg skal tillade mig at citere her fra køreplanen, at der sejles mellem Kolby Kås og Århus og tilbage om morgenen kl. 7.20, ankomst ca. 2 timer senere. Så står der et c, det betyder hverdage undtagen lørdag; der er altså ingen morgentrafik om lørdagen. Vi kommer længere frem: kl. 11.45 fra Kolby Kås til Århus og tilbage igen. Der står et f, da sejler den om lørdagen. Vi kommer videre frem: kl. 16.25, og der står et h. Det er hverdage undtagen fredag og lørdag. Vi har endnu ikke sejlet om søndagen. Det gør vi derimod kl. 20.50, hvor der står et k, der betyder fredag og søndag, i øvrigt undtagen juledag og nytårsdag. Det vil sige, at om søndagen sejles der kun én tur om natten mellem Århus og Kolby Kås, og det kan man vel nok kalde en trafikforringelse af betydning.

Hvad så med den industri, som er afhængig af en færgeforbindelse, der kan laste så store enheder, som alene DSB-færgerne kan? Skal den tvinges til selv at betale for omvejen over Sjælland, eller skal den nedlægges? Hvad med den privatperson, som ikke har bil? Hvordan kommer han eller hun først og fremmest til Sælvig havn og med hvilke omkostninger? Hvor lang tid må man ofre på den påfølgende rejse, og hvad koster det?

Ministeren har ganske vist nu her i svaret på forespørgslen og tidligere også i udvalget om offentlige arbejder i et samråd udtalt, at der kun var tale om en forlængelse af rejsetiden på ca. 20 minutter. Men det vil jeg nu kalde en betinget sandhed, og jeg vil bede ministeren om at indhente lidt bedre oplysninger til en anden gang. Det faktiske forhold er nemlig det, når vi ser i køreplanen og tæller sammen, at hvis det passer ind i rejseplanerne at tage fra Kolby Kås til Århus eller vice versa, så er rejsetiden 2 timer og 5 minutter, måske 2 timer og 10 minutter, alt afhængigt af, hvilken tur man tager, og det koster en enkeltturs pris à 24 kroner. Når man tvinges til at rejse med færgen til Hov, tage bus til Odder og derfra til Århus med tog, så er den totale rejsetid, inklusive 2 skift med tilhørende ophold, mellem 2 timer og 36 minutter og 3 timer og 57 minutter, altså næsten en fordobling af den nuværende rejsetid, og så er der kun 4 forbindelser om dagen i

[Langsted]

hver retning. Jeg har ikke oplysning om, hvad busstrækningen koster, men tog- og bådstrækningen alene koster tilsammen 25 kr., altså mere. Kaldes ministeren ikke det for en trafikforringelse?

Det kan tilføjes, at den korteste rejsetid, 2 timer og 36 minutter nu, altså inden vi får hurtigbus og alt det andet, kan kun opnås, fordi der er afsat 2 minutter til at skifte fra tog til bus. Så skal der sandelig være fut i fejemoget for tante Agathe med hendes bagage og kanarieflugt og det hele.

Det må stå ministeren klart, at folketinget ikke mere går med til serviceforringelser. Det sås senest ved behandlingen af lovforslaget om nedlæggelse af passagerdriften på Vojens-Haderslev banen, hvor et stort flertal i udvalget plæderede for, at ministeren ikke kunne få bemyndigelse til senere rent administrativt helt at nedlægge en for denne egn vigtig godsbane. Det skyldes ikke alene, at der er et forholdsvis stort antal medlemmer af udvalget, der er valgt i Nordslesvig – undskyld, at jeg siger Nordslesvig, det er jeg vant til.

Ministeren må opfatte det som begyndelsen til en ny indstilling hos et bredt folketingsflertals side, der vil holde nøje øje med udviklingen med hensyn til banestrækninger, hvor ministeren allerede har fået en sådan bemyndigelse til at nedlægge banen som godsbane, og hvor de lokale befolkninger, jeg tror nok med gru, ser hen til den dag, deres lokale industrier berøves deres naturlige godsbefordringsmuligheder. Det kan gå til lands, men hvordan går det til vands? Er det meningen, at alle samsingerne skal have deres egen båd, ligesom vi andre tvinges til at have vores egen bil?

Otto Mørch (S):

Allerførst har jeg lyst til at sige, at denne sag om den fremtidige besejling af Samsø efter min opfattelse har opnået en opmærksomhed i offentligheden, som faktisk er ude af proportion med, hvad sagens indhold kan bære. Jeg synes, det er meget svært at få øje på både principielle aspekter i sagen og på, hvad det skulle være, der er så urimeligt i den fremtidige trafikbetjening af Samsø sammenlignet med betjeningen af mange andre dele af landet.

I de seneste fem år – det kom ministeren også ind på og fik stærkt markeret i sit indlæg – er der sket en omhyggelig gennemgang af problematikken i diverse arbejdsgrupper og på talrige møder, alt sammen med deltagelse af politikere og embedsmænd fra Samsø kommune. Samsø er ikke holdt udenfor. De afgørelser, som trafikministeren har truffet i denne sag, er således baseret på et dybtgående kendskab til problematikken, og løsningen giver samsingerne en overordentlig rimelig trafikbetjening, som på næsten alle punkter opfylder samsingernes, jeg havde nær sagt hedeste ønsker.

Hvad er det egentlig, der er tilbage af krav, som samsingerne ikke mener at de indtil nu har fået opfyldt? Ja, ser vi på takstområdet, så hævder man her, at det vil være dyrere at komme fra Samsø til Århus for personer, og at det vil blive dyrere at få lastbiler over. Hvad er kendsgerningerne? For det første er det private rederis takster for lastbiloverførsel i dag 33 pct. lavere end DSBs, bl. a. fordi overfarten er kortere. For det andet er persontaksterne lavere, og selv om man tillægger prisen for busrejsen, så bliver den samlede udgift stort set som for DSBs færgerute.

Derfor siger man så, at når konkurrencen fra DSB er væk, så vil det private rederi blot hæve taksterne, som det offentlige ingen indflydelse har på. Det passer jo ikke. Hertil er at sige, at vi jo har et monopoltilsyn, som ifølge monopolløven bl. a. har til opgave at overvåge netop forhold af denne karakter. Det private rederi får derfor ikke fri takstfastsættelse.

Ser vi så på rejsetiderne, så hævder man her, at rejsetiden mellem Samsø og Århus vil blive længere, når man skal via Sælvig-Hovruten. Det er rigtigt, at man med de nuværende busforbindelser får cirka et kvarters længere rejsetid, men med indsættelse af direkte busforbindelser, som også ministeren omtalte, Hov-Odder-Århus, vil man opnå præcis samme rejsetid som med DSBs Samsøroute. Netop den omstændighed, at underlaget for en sådan direkte busforbindelse med den nye ordning vil blive forøget, skulle efter min mening betyde, at der er økonomisk grundlag for, at Århus amtskommune etablerer en sådan forbindelse.

Hvad så med befordringssikkerheden? Her hævder man, at befordringssikkerheden bli-

[Otto Mørch]

ver ringere med den private rutes overtagelse af al trafik til Jylland. For det første har der siden bygningen af den nye dækmole i Sælvig været meget få driftsuregelmæssigheder på den private rute, og der er tilmed planer om en tilsvarende mole i Hov. Jeg er bekendt med, at ruten i hele 1977 ud af næsten 4.000 afgangene kun måtte aflyse et par stykker. For det andet har ministeren givet tilsagn om, at DSB vil være forpligtet til at garantere opretholdelsen af sejlads mellem Samsø og Jylland, hvis den private rute må indstilles sejladsen på grund af længerevarende isforekomster el. lign., eller hvis sejladsen standses af økonomiske grunde.

Endelig har ministeren givet tilsagn om, at der nedsættes en gruppe, hvor DSB sammen med repræsentanter for Samsø kommune og det private rederi i de første 2 år nøje følger udviklingen og i givet fald tager initiativ til at finde en løsning, såfremt trafikken ikke kan afvikles på en rimelig og tilfredsstillende måde.

Lad mig også sige lidt om kartoflerne, som jo har speciel interesse for Samsø. Her hævder man, at der ikke bliver kapacitet nok til overførsel af de kartoffeltransporter, som er så vigtige for Samsø. Men for det første vil overførselskapaciteten med den nye løsning blive endnu større, end den er i dag, og for det andet har det private rederi allerede imødekommet ønskerne om faste, generelle reserveringer til kartoffeltransporter på en række afgangene. Derudover kan enhver kartoffeltransportør træffe langtidsaftale om faste reserveringer til sig selv på andre afgangene. Bedre kan det vist næppe tænkes.

Lad mig nå til den konklusion, at alt i alt synes jeg, at det endnu en gang er nødvendigt at få fastslået, at ministeren har været imødekommande, og at det er en overordentlig rimelig løsning, der er fundet frem til. At ministerens afgørelse så oven i købet falder i helt naturlig forlængelse af den udvikling, der har været i samsingerne eget valg af rute til Jylland gennem de seneste 5-6 år, det understreger blot, at den trufne afgørelse er den bedst mulige. De har jo derovre på Samsø i større og større udstrækning selv valgt at sejle med den private rute, og de har givet den en markedsandel på 70 pct., ja helt op til næsten 80 pct.

Arentoft (FP):

Gode trafikforbindelser er uhyre vigtige. Det gælder ikke mindst de danske småøer, små som store. I dag beskæftiger vi os specielt med Samsøs trafikforbindelser.

Som borgmester Frandsen, Samsø kommune, siger, og det kan han efter min mening have ret i: samsinger og andre øboer har samme ret til trafikforbindelser som andre borgere i dette land til motorveje og hovedlandeveje og den slags.

Besejlingen af Samsø er livsvigtig af hensyn til landbruget, industrien, turismen og selvfølgelig ikke mindst for befolkningens persontransport i det daglige. Hidtil har DSB formidlet sejladsen Århus-Kolby Kås-Kalundborg, og samtidig har skibsreder Louis Grau i efterhånden flere år besejlet den naturlige rute Hov-Sælvig og taget en større og større del af trafikken Samsø-Jylland, som det fremgik af ministerens redegørelse.

DSB-sejladsen giver underskud, har trafikministeren tidligere oplyst, ca. 9 mill. kr. på årsbasis. Dette er i øvrigt ejendommeligt, for trafikministeren oplyste for nylig, at DSBs færgetrafik kører som en helhed, og at man ikke kan se, om den ene rute giver større eller mindre overskud eller underskud. Men nok om det.

Et privat selskab, Grau, har taget konkurrencen op og gjort det godt, og fremskridtspartiet går som bekendt ind for det private initiativ. Samsingerne og mange andre, der skal til Samsø, bruger jo også den rute. Hvis DSB fra maj næste år besejler Kolby Kås-Kalundborg, kan der blive mange flere daglige ture på den rute, og det må være en fordel for Samsø.

Gräu vil sejle 6-8 dobbeltture Hov-Sælvig og op til 15-16 dobbeltture i sommertiden fra maj 1979. Det må da også være en enorm fordel. Men der er en mærkelig aversion imod Hov-Sælvig-ruten på Samsø, og den må vi gøre alt for at få vendt. Ved overtagelsen af ruten sættes en ny, større færge ind, og den er i øjeblikket ved at blive bygget på et dansk værft, på Mors.

Man må nu nok sige, at pressen i visse tilfælde også hjælper godt med. F. eks. var der en beskrivelse af den nye færge i Aarhus Stiftstidende for et stykke tid siden, der harcelerede meget over den uvenlighed, man viste over for de ældre ved at have over 30 cm høje dørtrin til toiletterne på bildækket.

[Arentoft]

Man skal ikke vide meget om skibe og skibsbygning for at vide, at på åbne dæk skal der være sådanne dørtrin, for der kan nemlig godt komme en sø ind over et bildæk, og når den kommer skyllende, så skal der være disse høje dørtrin.

Ministeren nævnede også, at der har været nogle grundstødninger. Det sker normalt nede i Hov Havn, og det er sådan set den selvejende institution Hov Havn, der skal sørge for, at der er uddybet på en sådan måde, at det svarer til de oplysninger, der står i Havnelodsen og i søkortene.

Jeg kunne tænke mig at se lidt på Samsø og Jyllandstrafikken som helhed. Det er jo ikke alene selve sejlturen, det drejer sig om. Man skal også til og fra færgehavnene. På Samsøsiden er der relativt små afstande, og her benytter man sig i vid udstrækning af taxaer, de såkaldte kleinbusser, der kan være en 6-7 passagerer i. På Jyllandssiden er vejforholdene til og fra Hov ikke gode. Derfor skal der i Hov være direkte busforbindelse til og fra Århus, en bus, der holder på kajen ved færgen, og det er netop også det, som ministeren var inde på, og jeg går selvfølgelig ind for den sidste og hurtigste løsning med den direkte bus.

Så vil jeg gerne her have lov til at nævne forholdene omkring den planlagte amtsvej fra Odder til Hov. Den sidste del skal efter planerne anlægges på det gamle baneterræn lige igennem Hov by, der derved deles af den megen trafik. Det protesterer Hov Beboerforening imod og har foreslået anlagt en færgehavn lige nord for Hov ved Spøttrup strand, således at amtsvejen føres dertil og dermed nord om Hov by, der så kan bevare sit miljø.

I et svar ved et samråd i trafikudvalget den 11. maj, som vi har i bilag S 24, har ministeren oplyst Århus amts udtalelse vedrørende den nye havn:

»Århus amtsråd har i en udtalelse over sagen oplyst følgende:

»Bestyrelsen for den selvejende institution Hov Havn har i skrivelse af 29. oktober 1976 meddelt, at det alene af økonomiske grunde er urealistisk at tænke sig færgehavnen flyttet længere mod nord uden for Hov byområde, idet en flytning vil kræve en betydelig større investering end en eventuel udvidelse af eksisterende færgelejer og opmærchsplads inden for det nuværende havneområde, og de sam-

lede udgifter til vejanlæg er stort set uafhængige af landevejens placering. En landevejsforbindelse til en nordlig havn er ganske vist kortere end den projekterede, men vil kræve anlæg af tilslutningsveje, for at landevejsanlæggene kan få den samme trafikale udnyttelse som det projekterede anlæg.«

Den gamle havn skal bevares til anden trafik samt som lystbådehavn. Spørgsmålet er altså midlerne til den nye havn, og her vil jeg gerne spørge trafikministeren, om man kunne tænke sig et samarbejde etableret imellem staten, Århus amt, Odder kommune og rederiet Grau. Så vidt jeg ved, drejer det sig om ca. 7 mill. kr., og en ny havn er ikke med i Graus kalkuler, som det er tilfældet med Sælvig havn.

Det er mig bekendt, at Odder kommune lægger op til en drøftelse med Århus amt om den nye amtsvej. Spørgsmålet er, hvorvidt Århus amt er villig til at drøfte sagen; amtet har nemlig lagt sig fast på vejen gennem Hov by på nuværende tidspunkt. Men alle må vel indrømme, at det er billigere at ændre, mens man er på planlægningsstadiet, end når først et arbejde er igangsat. Som eksempel kan jeg nævne Fuglsøvejen på Mols, hvor man jo netop er i gang med arbejdet, men amtsrådet er ligesom ved at ændre holdning, efter at man har været oppe og se på det.

En anden væsentlig fordel, som jeg gerne vil drage frem, er uddannelsesforholdene for de unge samsinger; det har hr. Bernhard Baunsgaard og jeg været inde på her i salen mange gange. Hvis Odder kommune opretter et gymnasium i Odder, hvilket jeg har hørt at der er tanker om, vil der ikke længere være behov for at sende de unge samsinger til Viborg, hvilket er dyrt med ophold osv. I stedet kan eleverne tage over med en morgenfærge og hjem om eftermiddagen, og på en færge kan man godt sidde og skrive og læse og udnytte tiden i modsætning til f. eks. bus og tog, hvor man faktisk kun har mulighed for at læse. At rederiet Grau også har tanker om at lade enkelte færgeture anløbe Tunø og dermed hjælpe tunboerne, er også et aspekt, som jeg gerne vil have lov at drage frem. Kort sagt: jeg vil opfordre samsingerne til at se på alle fordelene ved, at Jyllandssejladsen overtages af Grau.

Det springende og afgørende punkt er, at samsingerne ønsker et sikkerhedsnet, så de ikke risikerer at blive sorteper, såfremt Grau

[Arentoft]

skulle gå ned. Trafikministeren har garanteret i sin ministertid og lovet trafikudvalget et stykke papir herom, og dette har vi fået i dag, men jeg synes, at ministerens svar i brev af 18. januar 1978 til Samsø og Odder kommuner er for vagt formuleret. Jeg tillader mig at citere:

»Om spørgsmålet vedrørende indgriben fra det offentliges side, såfremt Hov-Sælvig rutens varetagelse af trafikken mellem Samsø og Jylland ikke opfylder Samsøs trafikbehov til og fra Jylland på en rimelig og hensigtsmæssig måde, skal jeg bemærke, at det må bero på et skøn ud fra den aktuelle situation, om der bør gribes ind, og i givet fald hvordan og hvordan.«

Derfor vil jeg gerne spørge trafikministeren, hvorledes der kan skabes en helt sikker garanti for, at der opretholdes en tilfredsstillende besjling af Samsø, også fra kommende regeringer, såfremt man kunne tænke sig, at rederiet Grau ikke kan klare opgaven. Dette er uhyre vigtigt og det vigtigste spørgsmål, vi skal have besvaret i denne debat i dag.

Sluttelig vil jeg under henvisning til samrådet den 11. maj i år spørge ministeren om, hvorfor Odder kommune ikke skal være repræsenteret i det udvalg, der skal følge udviklingen i 2 år efter den nye sejlplanstrukturs ikrafttræden, og som ministeren mener skal bestå af repræsentanter for DSB, Samsø kommune, Århus amtskommune og rederiet Grau. Jeg mener så ganske afgjort, at Odder kommune i høj grad bør være repræsenteret i det udvalg. Men ellers er jeg enig i, at det vil være en god ting at have et sådant udvalg.

Holm (V):

Beslutningen om helt at indstille sejladsen på DSBs rute fra Århus til Samsø er truffet af trafikministeren, og et væsentligt argument for at vælge den løsning har været, som ministeren udtrykte det, at samsingerne selv i større og større udstrækning foretrækker at sejle med Grau fremfor med DSB. Argumentet fremhæves så mange gange i ministerens svar på forespørgslen, at det næsten kunne give det indtryk, at det er i fornærmethed herover, at man nu standser ruten.

Forud for beslutningen er gået adskillige drøftelser med de berørte kommuner. Samsø kommune har, støttet af Århus amtsråd, ønsket en fortsat besjling af Kolby Kås-Århus

ruten, men har efter ministerens beslutning om at indstille sejladsen indvilliget i at drøfte muligheden af et betryggende arrangement med den private rute fra Sælvig til Hov.

Når ministeren ikke har kunnet følge samsingerne i deres ønske om en fortsat besjling af Århus-Kolby Kås, er det formentlig et forsøg på besparelser. Ministeren hæfter sig meget ved, at passagertallet fra 1973 til 1977 er faldet med 12.000, at biloverførslerne er faldet med ca. 1.750 enheder, og at antallet af lastbiler er faldet med ca. 1.100, et fald i indtjeningen, der ikke overstiger 1 mill. kr., men man har også i samme periode taget det ene skib ud af driften.

Ministeren oplyser intet om, i hvor stort et omfang det er turister, der kommer til øen, der foretrækker den billigere og i hvert fald efter køreplanen hurtigere rute. Jeg kunne derfor godt tænke mig at få oplyst, hvor stort et fald der vil ske i henholdsvis indtjeningen og i omkostningerne på ruten, når man skærer den ene halvdel af driften væk. Omkostningerne i forbindelse med havne og skib må være stort set uforandrede, så besparelserne må i første række være på mandskabet. Jeg vil også godt have oplyst, i hvor stort et omfang man har haft gennemgående trafik på Århus-Samsø-Kalundborg-ruten, en mulighed, man mister, når man halverer ruten.

Når ministeren nu har valgt at indstille sejladsen på Århus-Samsø-ruten, er det væsentligt at få klarlagt, i hvilket omfang staten har forpligtet sig til at opretholde sejladsen, når den private rute svigter. Gælder det f. eks. ved maskinskade, og når det ikke er til at komme ud og ind af havnen, som regel i Hov? Er det i forbindelse med bygningen af det nye skib sikret, at der er plads til, at personer, der ikke selv kan gå fra bil til salon, kan blive hjulpet op og ned ad trapperne? Med enebesejlingen vil det påhvile rederiet Grau at transportere personer, der skal til sygebehandling udenøs. Der må derfor være mulighed for, at disse mennesker kan komme ud og ind af bilerne, at de kan komme under tag under sejladsen, at de kan komme på toilettet.

Ministerens beslutning bygger tilsyneladende på, at der ikke ud over det planlagte skib skal investeres yderligere i den nuværende rute Sælvig-Hov, hverken i materiel eller i havne. Ministeren skylder derfor en vurdering af behovene for havneinvesteringer og

[Holm]

investeringer i skibsmateriel og af udsigterne til, at dette kan gøres af rederiet Grau uden offentlige tilskud. Er det, som det fremgår af en avisnotits, sådan, at der allerede nu ydes et kommunalt tilskud til en bestemt tur for at bevare beskæftigelsen på en virksomhed på øen?

Erkender ministeren, at der vil være behov for yderligere investeringer, vil jeg gerne spørge, med hvilken begrundelse det skulle være billigere ved Sælvig-Hovruten end ved ruten Århus-Nordsamsø. Efter ministerens svar i onsdagsspørgetiden ville det ikke være muligt at drive denne rute uden offentlige tilskud. Og i den forbindelse vil jeg gerne spørge, hvilke kontrakter ministeriet har med rederiet Grau om hjælp og støtte, herunder den økonomiske støtte. Hvilke aftaler om takster er der truffet, når rederiet bliver ene-besejlende?

Som en kommentar til den socialdemokratiske ordførers, hr. Otto Mørchs, indlæg om, at man jo har monopoltilsynets tilsyn med priserne, kan jeg sige, at i en skrivelse af den 5. oktober har man under de nuværende forhold svaret, at på det her omhandlede område er der ikke fastsat regler for pris- og avanceberegning, og tilsynet finder på baggrund af det af selskabet oplyste om takstforhøjelser ikke anledning til at foretage sig videre i anledning af henvendelsen. Det er et brev, der er sendt til hr. konsulent H. Christensen.

Det afgørende for øens erhvervsudvikling er at få sikkerhed for en stabil besejling, uden at det vil belaste dette lille samfund i urimelig grad. Man må som de øvrige danskere have krav på en rimelig kollektiv trafikbetjening, og det centrale i debatten må formentlig være, hvordan man opnår det.

Lowzow (KF):

Spørgsmålet om Samsøs færger er for nogle af os et meget gammelt spørgsmål. Det er ikke én, men mange trafikministre og utallige debatter her og i udvalget gammelt. Jeg vil nok sige, at efterhånden egnede det sig nok så meget til at være blevet i udvalget, men der er jo visse partier, der ikke er repræsenteret på Samsø endnu, som måske ser et formål med dette.

Spørgsmålet er i dag blevet rejst, om vi skal have Grau eller DSB til at sejle på ru-

ten. Man skal tænke på, når man overhovedet diskuterer dette lokalt, at det også er et spørgsmål om frekvensen. Uanset om DSB forbliver på Kolby Kås-Århuslinjen, så får vi aldrig den frekvens, som er på den anden linje. Jeg vil derfor godt spørge forespørgerne - hvis jeg lige kan få spørgsmålet igennem: regner forespørgerne i dag med, at hvis man bibeholdt DSB på Kolby Kås-Århus, så kunne Graulinjen fortsætte sin besejling? Ville der være økonomisk mulighed for det? Eller er forespørgerens tanke, at man skal opgive Hov-Sælvig ruten? Det vil være meget interessant for at få en vurdering af det billede, vi står med. Spørgsmålet må efter min mening nærmere være, om det skal være DSB, der besejler Sælvig-Hov, hvis vi skal have en hurtig frekvens og en hurtig service fra Århus, men det er ikke blevet rejst tidligere i dag.

Jeg har også set det aktstykke, som er kommet til udvalget, inden denne debat overhovedet blev rejst, om en garanti for DSBs forpligtelse til transporten fra Samsø til Jyllandssiden. Jeg må indrømme, at jeg mest har hæftet mig ved det første afsnit, hvor ministeren siger, at DSB har forpligtelse til at sikre trafikken til og fra Samsø såvel nu som efter ophør af sejladsen mellem Kolby Kås og Århus. Det er det, jeg vil hæfte mig ved og vil hænge ministeren op på senere, hvis der bliver problemer, men det håber jeg ikke at der bliver.

Når dette bliver etableret, for det er jo et fait accompli, vi står over for - hvem ejer så Kolby Kås færgehavn? Så vidt jeg ved er den privat. Det er et spørgsmål til ministeren.

Der er kommet garanti for, at vi skal have en trafik, der skulle gå over Kolby Kås-Århus, hvis Sælvig-Hov bliver stoppet af is eller noget andet. Hvad har man sikret sig med hensyn til faciliteter, færgeleje i Kolby? Hvad vil det koste? Hvad skal man betale den private havn for at opretholde dette i en ubegrænset årrække fremover? Og hvilken færge? Jeg har hørt, at det skulle være en færge fra Helsingør-Hälsingborglinjen, men vil der til stadighed være en færge, der passer til færgelejet i Kolby Kås? Hvad vil det koste at opretholde færgelejet for DSB, hele havnearrangementet i Århus? Jeg regner med, at det er noget, man har beregnet, når man giver disse garantier. Jeg har lavet nogle

[Lowzow]

skitser, men jeg vil gerne høre ministerens tal først om, hvad det kan løbe op i.

Hvis man skal se nøgternt på dette og sige, at vi skal stille Samsø godt med den nye rute, så må ministeren ikke gå på kompromis. Så skal der være en hurtigbus; der er ikke noget med, at man skal skifte i Odder eller vente eller noget andet. Så må der være en hurtigbus, der passer: én om morgenen til Århus og én fra Århus om aftenen, sådan at man kan komme på hospitalsbesøg, besøg på offentlige kontorer i Århus mindst lige så hurtigt som med den nuværende færge, for det kan man, hvis der går en direkte bus. Den kan afpasses i størrelse efter den naturlige trafik, der er. Det vil vise sig ret hurtigt, hvad gennemsnitstrafikbehovet er. Det må være det mindste, man kan yde befolkningen.

Ligesådan må der laves en direkte fragtrute, som tager varerne på lastbil allerede på Samsøiden. Der kører, så vidt jeg husker, en privat fragtrute i øjeblikket. Man må sikre, at den får mulighed for at fortsætte, eller også på anden måde sikre, at der bliver en sådan fragtrute, for jeg kan se for mig, hvad der sker, hvis dette ikke klapper allerede fra den første dag, den private rute kommer til at være den eneste transportforbindelse. Der skal ikke være ret megen halten i det, før de, der er modstandere af det, vil sige, at de havde ret.

Hvilken garanti har man for det private selskab Graus økonomiske formåen? Kan ministeren give nogle oplysninger om, hvilke garantier man har for, at man ikke går i gang med et foretagende, som måske ikke magter den udnyttelse og ikke har evner til at følge sagen op i løbet af kort tid?

Endelig vil jeg godt vide: kan man betragte den tanke, der blev udkastet i spørgetiden her i folketinget forleden dag – med de begrænsninger, der altid ligger i, at en sag ikke er endeligt debatteret – om en forbindelse fra Nordsamsø til Århus i løbet af ganske kort tid, som uaktuel? Det må være det helt springende punkt. Er der virkelig nogen realiteter i denne rute, som jo har en lige så kort besejlingstid som Hov-Sælvig? Så synes jeg, det er et fantasikompleks, man går ind i nu her. Hvis man derimod kan sige, at der ingen realiteter er i det, så kan man forsvare det andet.

Jeg håber, at man vil leve op til det, som jeg har sagt her, således at Samsøs beboere virkelig får den service, som kan gives igen den private rute: en meget større frekvens, end der er i dag, en mindst lige så hurtig og mindst lige så behagelig forbindelse med direkte bus Hov-Århus centrum, og en ordentlig fragtservice. Jeg vil tro, at hvis det er i gang fra den første dag, så varer det ikke så mange måneder, før man har glemt talen om, at DSB-færgeren er holdt op.

Melchior (CD):

Skønt CDs ordfører i stor kadence og med tilsvarende elegance har redegjort for forespørgernes synspunkter, vil jeg benytte mit partis ret og mulighed til også at bringe en tale og et par synspunkter frem her i ordførernes rækkefølge.

Lad mig først fra småtingsafdelingen sige til hr. Lowzow, at det var en uhyre kedelig bemærkning, han fremsatte i starten af sit indlæg, om motiverne for forespørgerne. Jeg kunne sagtens returnere den i samme stilart, men det vil jeg give afkald på og betragte det som en undtagelse fra hr. Lowzows side, at sådanne udtalelser kommer fra ham.

Jeg føler, at debatten her i salen allerede på nuværende tidspunkt har haft en væsentlig betydning, som i sig selv retfærdiggør, at den er blevet rejst. Ganske vist har ministeren kunnet henvise til, at han ved forskellige lejligheder har fremsat hensigtserklæringer og givet tilsagn af den ene og den anden art, men det er, som hr. Arentoft også viste, delvis i en noget svag form – det var brevet, jeg tænkte på, som hr. Arentoft citerede. Derfor må altså stedet, finder CD, være her. Da det er et problemfyldt område, ikke alene for Samsøs vedkommende, men senere muligvis også for andre landsdeles vedkommende, så finder vi det af stor betydning. Vi er i og for sig glade for, at det er et område med en liden befolkning; så er der netop ingen, der burde kunne mistænke os for fiskeri af nogen art. Vi mener det sagligt, det er vigtigt, at disse ting bliver sagt her i salen, og der er visse erklæringer, der er afgivet af ministeren i hans redegørelse i dag, som vi hilser med glæde, om end de ikke kan være tilfredsstillende nok på alle områder.

Hr. Otto Mørch syntes altså ikke på socialdemokratiets vegne, at denne debat kan

[Melchior]

tåle den publicity, den har fået. Jeg har ikke udklipsservice til rådighed, så jeg er ikke vidende om, hvad hr. Otto Mørch tænker på, men det er nu engang ikke os herinde, der bestemmer, hvor meget og på hvilken måde der skrives om de forskellige ting. Vi kan rejse et spørgsmål, og så er det jo op til mennesker, som jeg i hvert fald ikke har nogen indflydelse på, at lancere det over for offentligheden i den ene og den anden form.

Ministeren sagde såvel i spørgetiden i onsdags som i sit svar på forespørgslen i dag, at han har juridisk baggrund for at have gjort, som han har gjort, nemlig administrativt at have truffet bestemmelse om nedlæggelsen af den her omhandlede rute. Ja, det vil jeg da gerne lægge til grund som korrekt, det er det da sikkert, når ministeren siger det. Men det er dog ikke noget bevis på, at det er klogt at henvise til, at sådan og sådan blev denne rute altså overtaget i 1914, og så har man dermed juridisk hjemmel til i 1978 at træffe den modsatte beslutning uden at rådføre sig med folketingset. Det er juridisk holdbart, men efter min mening ikke klogt, ikke nærdemokratisk.

Ja, jeg ved da godt, at ministeren har været på stedet, og det var klogt. Det er klart, det ville enhver nok have gjort i ministerens sted, men det er nu ikke ved en sådan lejlighed, på en sådan aften og ved et sådant stort møde, at man kan gå i enkeltheder, stille spørgsmål til videre undersøgelse og få dem grundigt besvaret, drøfte dem igen. Det foregår faktisk bedst i et folketingsudvalg. Jeg føler, at det havde været klogere og mere nærdemokratisk, mere grundigt, hvis ministeren uanset sin juridiske hjemmel havde valgt den anden form.

Så er der hele henvisningen til passagertalene, som jeg synes er interessant. Vi har jo fået det skriftligt, og det er i orden, men at det skal være et virkelig vigtigt argument i ministerens hånd, kan jeg ikke fatte. Det, der sker, er jo i virkeligheden som den berømte historie om hesten, som knappes af med 10 pct. i sin havresæk hver uge, og da den til sidst dør, er man højst forbavset over, at det ikke kunne lykkes at holde hesten i live uden mad. Her udsulter man først en rute, og så erklærer man den for selvdød, skønt der er tale om en bevidst aflivning. Det er sådan, jeg oplever situationen, og derfor al respekt for tallene, men der indgår jo en masse ting

deri. Hr. Langsted var inde på sejlplanen, der har været nævnt priser. Alt det skal jo sammenholdes med besejlingsfrekvensen for både personer, personbiler og lastbiler, og derfor er de tal, som ministeren redegjorde for her, kun en del af den samlede sandhed.

Nu sker der så det, at man animerer den private rute til at optrappe – vi har sandelig ikke noget imod private ruter, det ved alle, som følger centrum-demokraterne, det skal hr. Langsted i sit svar senere nok redegøre for over for hr. Lowzows spørgsmål – samtidig med at man har nogle tanker om, at man dog vil lave en statsrute fra det nordlige Samsø og direkte til Århus med den fordel med hensyn til beliggenhed og kortere sejltid og deraf formentlig også lavere pris, som dette vil have. Og hvis det skulle ske, hvem bliver så sorteper mere end netop den private rute, som altså skal klare ærterne i den nuværende situation?

Så længe der er tvivl, og det er der jo – der er jo undersøgelser i gang og vil være et udvalg, der skal følge udviklingen – så o.k., det kan vi da sandelig ikke have noget imod, men vi føler bare, at indtil man har bestemt sig helt klart for en Nordsamsøroute eller ej, så burde man ikke træffe en så vidtgående beslutning som at nedlægge en nu gennem generationer eksisterende rute. Det er simpelt hen en forkert rækkefølge. Jeg erindrer om, hvor mange gange vi har stået her og appelleret til skiftende ministre om at få en afgørelse i en eller anden sag, også små sager, og så har man fået at vide, at der sidder et udvalg, der først skal barsle til næste efterår, og før det har barslet, kan vi ikke afgøre sagen, skønt du – altså spørgeren – ellers har ret. Her har vi nogle uafklarede punkter, nogle undersøgelser, der skal foretages, og alligevel træffer vi en vidtrækkende disposition. Det mener jeg simpelt hen er en forkert fremgangsmåde.

Jeg vil derfor appellere til ministeren; og med al respekt for hans standpunkt og hans motivers renhed, som ingen kunne drømme om at drage i tvivl, vil jeg dog erindre om, at ministeren i sin embedstid i dette ministerium har veget nogle gange, dels vedrørende motorveje, altså hvad bilisme angår, dels vedrørende lufthavne, altså hvad luftfart angår, og nu er vi altså til søs her. Jeg synes, det ville være frisk af ministeren, hvis han åbnede ballet en gang til og tog nye forhand-

[Melchior]

linger op, afventede de nye bedømmelser og undersøgelser, som han omtalte her i onsdags, og således gav det en chance på ny, så vi ikke ødelægger noget, det være sig for samsingerne, for danske turister og udenlandske turister eller for det private selskab, som vi også ønsker at tage hensyn til. Vi mener, at ministeren må gå i tænkeboks en gang til, og vi håber ikke, at det bliver nødvendigt at presse mægtig hårdt på, men at ministeren vil se, at der i folketinget i det mindste er så megen tvivl om sagen, at han bør tage en runde i folketingets udvalg om offentlige arbejder, inden den endelige afgørelse falder.

Ole Henriksen (SF):

SF anser det for helt afgørende for bevarelsen af de særlige ømiljøer, at de danske øer og herunder også Samsø får sådanne trafikmuligheder, at de stadig kan bebos af fastboende og ikke bliver reduceret til rene turistområder. Dette må eventuelt gøres gennem særlige offentlige tilskud til opretholdelse af trafikken.

SFs grundsynspunkt vedrørende fordelingen af det trafikpolitiske ansvar er, at staten har ansvaret for fjertrafikken og amter og kommuner har ansvaret for nærtrafikken. Hvert amtsråd er lovgivningsmæssigt forpligtet til at udarbejde en plan for den lokale og regionale kollektive trafik, og denne plan skal også omfatte færgetrafikken.

Samsø er en del af Århus amt og bør derfor have gode forbindelser til den øvrige del af amtet. Efter SFs mening er det ikke nødvendigt, at denne forbindelse går direkte til selve Århus by. Vi er tilhængere af decentralisering også inden for amter og finder, at Odder lige så vel kan være en kontaktby for Samsø, som Århus kan være det.

I forbindelse hermed ligger muligheden for at placere et nyt amts gymnasium i Odder. På denne baggrund kan hovedfærdselsåren vel også være Sælvig-Hov under forudsætning af gode kollektive forbindelser fra Hov til Odder og til Århus.

Imidlertid er det ikke holdbart at skyde hele ansvaret for Samsø-Jylland-trafikken over på en privat reder. Til løsning af de øjeblikkelige problemer bør det fastslås, at det fortsat er det offentlige, der har ansvaret. Sejladsen på Samsø bør også omfattes af et

amtsligt trafikselskab, et trafikselskab, der kontrollerer fartplaner og takstpolitik. Hvis en lovhjemmel herfor ikke er til stede i dag, bør den skabes.

SF er altså ikke umiddelbart tilhænger af en ny rute mellem Nordsamsø og Århus; den vil efter vor mening forudsætte et meget u hensigtsmæssigt, miljøødelæggende vejbyggeri over hele Samsø. Derimod kunne vi forestille os en deling af trafikken med en personbefordrende luftpudebådsforbindelse kombineret med en godsbefordrende færgeforbindelse. Det ville nedsætte færetiden for folk, som skal arbejde eller gå i skole på fastlandet og især i Århusområdet. Vi er af den opfattelse, at ministeren bør iværksætte en analyse med henblik på muligheden for at få denne meget hurtige forbindelse og også prøve at spekulere på luftpudefartøjer til at opretholde forbindelsen. Efter SFs mening vil en hurtiggående personforbindelse ikke blot hindre fraflytning fra øen, men også lukke op for en vis tilflytning.

Konkluderende kan det siges, at SF vil fastholde det offentlige på dets forpligtelse med hensyn til en forbindelse mellem Samsø og Jylland, men denne forpligtelse behøver altså ikke nødvendigvis at bestå i, at DSB opretholder sejladsen. Det kan løses ved en koncession fra amtet til et trafikselskab. Det er sådan set vores grundsynspunkter vedrørende sejladsen mellem Samsø og Jylland.

Vi er indstillet på i udvalget at finde frem til de mest hensigtsmæssige løsninger, som tjener samsingerne trafikinteresser bedst. Jeg kan tilføje, at vi er ikke helt sikre på, at det nødvendigvis skal føres igennem i denne samling, og skulle det komme til den konklusion i udvalget, at der ikke kan skabes flertal for at føre lovgivningen igennem i denne samling, vil SF gerne være afslappet over for at sidde sommeren over og drøfte de nærmere forudsætninger for en ændring af trafikken mellem Samsø og Jylland.

Fuglsang (DKP):

Jeg lyttede med interesse til, hvad ministeren sagde, og takker selvfølgelig for det. Men jeg har også med interesse lyttet til ordførerne for de politiske partier. Deres medlemmer af trafik- og finansudvalg er jo i hvert tilfælde, i det omfang det drejer sig om penge, ikke uden indflydelse og ansvar i spørgsmål

[Fuglsang]

af denne art. Jeg bruger dette udtryk, fordi det nok i dette tilfælde drejer sig om Samsø, men mere principielt er det et spørgsmål om holdningen til både Samsøs og andre øsamfundss krav på en båd for menneskene og for erhvervene trafikmæssig service. Her er Samsø jo bare ét eksempel, som nu er kommet frem, bl. a. fordi spørgsmålet på en båd prisværdig og saglig måde er fremført over for os af øens repræsentanter, men der er jo en hel del, som har lignende problemer.

Oppe hos os i det nordjyske har vi Læsø, som også kunne trænge til at få sine forbindelser med omverdenen udbygget. Jeg siger det ikke for at snakke uden om Samsøs problemer, men fordi det er et problem, der såmænd også drejer sig om områder langt inde i landet, som på grund af trafikmæssige mangler næsten er stillet i en øsituation. Jeg tænker på de 11 borgmestre, vi har haft oppe i Vesthimmerland, jeg tænker på Thy og mange andre steder. Jeg siger det også til eftertanke for de mere lokalt interesserede repræsentanter for Samsø, som hr. Lowzow omtalte, og som i dette tilfælde taler Samsøs sag varmt. Det går jo ikke, at de tænker, at så kan man spare andre steder, for andre steder har man tilsvarende problemer.

Men vi er positivt indstillet over for samfundernes krav, og ministeren kan regne med vor støtte, hvis han skulle vise sig imødekommende på den ene eller den anden måde, sådan som det bl. a. blev drøftet i spørgetiden i onsdags i forbindelse med en eventuel oprettelse af en forbindelse mellem Nord-samsø og Århus.

Der tales både her og ved anden lejlighed om det med at spare på pengene, men dette er et af de mange områder, hvor man skal se på, ikke blot hvad man bruger af penge, men også hvad man samfundsmæssigt får for de penge, man bruger. Det drejer sig på Samsø som i andre områder om at sikre den almene udvikling, skabe og opretholde arbejdspladser, udvikle de for moderne produktion og afsætning så nødvendige transportmidler osv. Hvis man sparer her, kan det samfundsmæssigt blive for dyrt på andre områder.

Jeg vil gerne sige i den forbindelse, som det også er nævnt af en anden ordfører – jeg tror, det var hr. Melchior – at det er udmærket, at man med mange tal påviser den skæve udvikling, som har fundet sted, når man sammenligner benyttelsen af den private rute

og statens rute. Men her spiller det vel i ikke ringe grad ind, at DSB og de ansvarlige for DSB-driften selv har bidraget til at undergrave deres eget underlag ved stadige nedskæringer og stadige forringelser af servicen.

For mig at se er der ingen tvivl om, at det er det offentlige, der skal drive transporten her, det må være en offentlig opgave. Denne indstilling er for så vidt ikke blevet mindre efter det svar, som trafikministeren har givet udvalget, og hvori han siger, at DSB er rede til at træde til, når, som det bl. a. hedder, det private rederi må ophøre med sin sejlads på grund af økonomiske vanskeligheder.

Det er for så vidt en lærerig betragtning også i diskussionen om, hvad der er mest økonomisk og fordelagtigt: offentlig eller privat drift. Så længe private finder en økonomisk interesse i at drive et foretagende, bør man efter nogens mening overlade det til dem, men når de ikke finder økonomisk interesse i det, bør staten træde til. På den måde kan den myte let opstå, at statsforetagender uvægerlig giver underskud.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Må jeg først sige følgende om ministerens redegørelse: den virkede i første omgang meget overbevisende, og over for dem, der kender lidt til Samsø og øens problemer, må man vel også tilføje, at sådan, som det fremgik af redegørelsen, er det. Eller er der mon alligevel noget, der ikke kom med i redegørelsen? Ja, det var der, og det har været berørt af nogle af ordførerne. Men det bør understreges, at ingen tror på det med de to tredjedele af trafikken, der, efter hvad ministeren fortalte os, nu blev besørget af den private færge, for det er jo rigtigt, at DSB har tilrettelagt sin sejlplan, så det ikke var muligt at konkurrere med Hov-Sælvi-færgerne. Så man kan ikke efter min opfattelse godtage ministerens redegørelse til kurs 100, så nemt forholder det sig ikke. Man gør det først vanskeligt at bruge DSB, og så laver man en fin statistik, der viser, at man ikke vil bruge DSB, man foretrækker den private rute.

Men når dette er sagt, vil jeg sige, at der er nok en helt anden ting, som bør tages frem i dag, og det er, at Århus-Kolby Kås formentlig aldrig nogen sinde ville kunne konkurrere med Hov-Sælvi set ud fra ét

[Bernhard Baunsgaard]

synspunkt, nemlig kravet om, at overfartstiden skal være kort. En overfart, der varer 2 $\frac{1}{4}$ time, som den fra Århus til Kolby Kås gør, vil ikke kunne konkurrere med den korte overfartstid fra Hov til Sælvig. Det er nok en ting, vi må understrege: den kan ikke konkurrere, hvis man tilgodeser det, som samsingerne nu kræver meget stærkt, nemlig sikkerheden, selv om ministeren understregede, at der i sidste sæson kun havde været en snes aflysninger af 4.000 overfarter, eller hvad det nu var for nogle tal, der blev anført. Nu har vi været heldige og ikke haft store vanskeligheder med vinteren, men hvis vi får det, har samsingerne ret, så kan man ikke stole på Hov-Sælvig-ruten. Det er nok også en ting, man må kræve af en forbindelse, at den er der, og at den kan bruges og ikke bare om sommeren i godt vejr.

Så er der nok en anden ting, som ministeren burde have taget med i sine oplysninger, og det er, at DSB-ruten især bliver benyttet om sommeren og i weekenderne. Det er jo det andet problem, som jeg indrømmer naturligvis vil blive mindsket, når den private rute nu får flere færges, men man kan ikke klare topbelastningen over Hov-Sælvig. Vi ved, at en af de ting, som man på Samsø har kastet sig over for at klare de vanskelige økonomiske problemer, som Samsø har ligesom alle øer, er sommerhuse og turister, og i sommertiden er der virkelig en flaskehals, som den private rute over Hov-Sælvig hidtil ikke har kunnet klare.

Nu vil det naturligvis berolige samsingerne, at de får en garanti fra DSB om, at man er parat til at sætte ind, hvis Samsø ikke kan opretholde forbindelsen til Jylland over den private rute fra Hov til Sælvig. Det vil berolige, men jeg tror ikke, man bliver helt rolig, før man også får en eller anden meget stærk garanti for, at topbelastningen kan klares på rimelig vis.

Så havde vi forleden dag et spørgsmål her, stillet af hr. Freddy Madsen. Det drejede sig om en forbindelse fra Nordsamsø til Århus, og jeg tror, at de ordførere, der har været inde på dette, har ret. Hvis vi får en forbindelse fra Århus til Nordsamsø, kan Hov-Sælvig ikke klare sig – for sagen er jo den, det er gået igennem det hele – at folk skal ikke ende i Hov, folk skal ende i Århus. Det er Jylland, det drejer sig om. Man skal til Århus. Man kommer måske længere væk fra

i Jylland, men man kommer gennem Århus. Derfor kan jeg godt forstå, at det er fremført heroppe – jeg tror, at det var hr. Lowzow, der bl. a. pegede på det – at i og med at man lukker op for en diskussion omkring Nordsamsø, er det, ligesom man får det hele til at svæve igen. Nu troede man, det var afgjort, at DSB opgav Århus-Kolby Kås, og så var Hov-Sælvig, når bare vi sikrede nogle færges, på ethvert punkt konkurrencedygtig, men det er de ikke, i det øjeblik man igen taler om Nordsamsø og Århus.

Jeg vil lige understrege, at når man opgiver ruten fra Århus til Kolby Kås, der har været besejlet af DSB siden 1914, og siger: det må være Hov-Sælvig nu, så glemmer vi det med Nordsamsø, og man må så ikke undlade at fortælle, at skal man kunne tage hele trafikken over Hov-Sælvig, kræver det en kraftig udbygning af vejnettet. Det koster også. Der skal gøres noget ved Hov havn, og der skal udbygges veje. Hvor meget det beløber sig til, ved jeg ikke, men i løbet af et par år skal det samænd nok være 35 mill. kr., der i alt skal sættes ind til udvidelse af havnene, og det synes jeg også skal indgå. Når vi ikke kan få klar besked om Nordsamsø-Århusruten, og når man siger: ja, men det koster penge, må vi også føje til: ja men det koster også penge at lægge det over til Hov-Sælvig.

Og så er der endelig et problem, som ikke rigtig har været fremme, men som jeg også synes bør nævnes i disse brotider. Hvis man bygger en bro, har vores politik hidtil været den, at trafikken omkostningsfrit kan komme til og fra øerne. Der er vel ingen af os, der tror på, at man vil begynde at opkræve bropenge, fordi vi bygger en ny bro over Farø? Der var ingen, der drømte om, at man skulle opkræve bropenge, dengang man byggede den nuværende forbindelse mellem Sjælland og Falster. Da vi i Nordjylland klarede forbindelserne og færgerne hørte op, opkrævede vi ikke bropenge.

Vi taler meget om, at vi vil gøre noget for øsamfundene, og vi må erkende, at alle disse øsamfund har ekstra omkostninger. Så vidt jeg husker, har Samsø kommune offentliggjort nogle tal, der viser noget om, hvad disse ekstraomkostninger beløber sig til for Samsø. Der er i hvert fald grund til at tage disse oplysninger alvorligt, og var det ikke rimeligt, om vi på et eller andet tidspunkt

[Bernhard Baunsgaard]

tog hensyn til disse ekstraomkostninger og realistisk erkendte, at hvis vi ønsker at bevare øsamfundene, må vi i hvert fald have gennemarbejdet det problem, om vi ikke har pligt til at gøre besejlingen gratis? Vi ville gøre det, hvis vi byggede en bro, og byggede vi en ny landevej for at forbinde et sted af landet, der hidtil havde haft dårlige forbindelser, med den øvrige del af landet, ville vi aldrig drømme om at opkræve vejskat eller broskat. Vi ville bare åbne og sige: værsgo, her har I forbindelsen. Vi bør i hvert fald vide meget mere om det, og nu må man ikke bare skyde det til side med en bemærkning om, at sådan noget kender man da ikke, det er da en tosset tanke at stå og få. Andre steder i verden holder man liv i sine øsamfund ved at gøre det gratis at komme til og fra dem, fordi man erkender, at færgerne i virkeligheden er erstatning for den landevej, der ikke er der, eller den bro, man af andre grunde ikke bygger, og vi bør i hvert fald have undersøgt problemet til bunds.

Inge Krogh (KrF):

Kristeligt folkeparti vil helt og fuldt støtte Samsøboernes ønske om opretholdelse af færgeforbindelsen med Århus, og vi mener ikke, at en forbindelse fra Nordsamsø er realistisk. Det vil være meget svært at placere havneanlæg i det meget smukke naturområde, og det vil også være urigtigt at investere i nye havneanlæg, når man i dag har en færgehavn i Kolby Kås. Den eneste rimelige afslutning på debatten her må være, at DSB opretholder forbindelsen til Århus som hidtil.

Samsø er måske kun en ganske lille ting – vi har jo masser af store problemer – men for de mennesker, der bor på øen, er sagen meget alvorlig, og nogle føler det som en trussel mod øboernes levevilkår og eksistens. Det er, som om man har sagt, at naturligvis skal de høres, men resultatet er på forhånd lagt fast, og argumenter har ikke talt med. Man føler sig vel på mange måder magtesløs og svigtet på Samsø.

Hvorfor vil DSB fastholde forbindelsen til Kalundborg og ikke til Århus? Samsø hører til Århus amt. Erhvervslivet er ca. $\frac{2}{3}$ vendt mod Jylland. Der er måske nok flere personbiler mod Kalundborg, fordi det er eneste forbindelse til Sjælland. Hvad er statens formål med at opgive Samsørutten? Er det for at

spare? Hvor sparer man, og hvor meget sparer man? Hvad medfører disse eventuelle besparelser af forøgelse af andre udgifter, f. eks. til øgede investeringer på Hovrutten, udbygning af vejnettet og øgede udgifter for Samsøboerne, ikke mindst for erhvervslivet?

Der har været berettet om, at man nu kan sende gods med færgen til Århus uden at medsende bil og chauffør, idet modtageren selv henter godset i Århus. Det kan man næppe få modtagerne til at gøre i Hov. Det fremgår også af ministerens redegørelse, at personer, der kommer med færgen, i hvert fald skal skifte to gange, altså først skal de bevæge sig fra færgelejet til rutebilstationen i Hov og så igen skifte i Odder.

Hvordan sikrer vi, at de mindre øsamfund kan fungere? Nu ved jeg godt, at Samsø ikke hører til det, vi kalder småøerne, men alligevel er der et problem. Kristeligt folkeparti ønsker at sikre øsamfundene, og vi finder det rimeligt, at staten er med til at bære de ekstraudgifter, som påføres erhvervslivet ved at være på en ø. Vi mener f. eks., som det også er omtalt for, at vandvejen må betragtes som en landevej, ad hvilken det må være muligt at transportere såvel sig selv som det gods, der kommer fra øen.

Jeg har en fornemmelse af, at man i sagen ikke helt har behandlet øen som et hele, men har taget Århus-Samsørutten op som en isole-ret sag, som man kan løse ud fra et DSB-synspunkt, og så har man bestemt, at ruten skal nedlægges. Skal Samsøboerne nøjes med synet af hurtigrutens DSB-både? De er for store til at kunne lægge til, siges der, men de kommer alligevel så nær, at man kan se dem, og hvorfor så ikke sejle nogle af turene med mindre både, der kan sejle via Kolby Kås?

Kristeligt folkeparti mener, at man i denne sag har svigtet Samsøboerne. Hvorfor? Måske fordi det er en minoritetsgruppe. Der har ganske vist været talt om her, at det muligvis kunne have været af politisk betydning, men det er måske ikke alle, der mener dette. Vi håber, at forbindelsen mellem Århus og Samsø opretholdes.

Ib Christensen (DR):

På vegne af retsforbundets folketingsgruppe kan jeg i det store og hele erklære mig enig i den redegørelse, som ministeren har

[lb Christensen]

givet, og som jeg synes giver et udmærket billede af problematikken.

Trafikudviklingen fra 1973 til 1977 for henholdsvis DSB og selskabet Grau taler jo sit tydelige sprog. Der har været ordførere, der har insinueret, at DSB med vilje har tilrettelagt en fartplan, som der faktisk ikke var behov for, og derved så at sige kunstigt havde nedbragt benyttelsen af DSBs rute mellem Kolby Kås og Århus. Hvis det er tilfældet, er det en alvorlig anklage, men jeg håber, ministeren kan bekræfte, hvad jeg går ud fra er tilfældet, at DSB kun har indskrænket afgangene under hensyntagen til, hvor meget de blev benyttet, at man altså har varetaget forretningsmæssige og samfundsmæssige hensyn.

Der er en væsentlig ting, som jeg savner i denne redegørelse, og det er, hvor meget der spares, hvis der altså spares noget, ved at følge ministerens tankegang. Selv om der ikke spares noget, kan det godt være, det er en rigtig løsning, ministeren foreslår, det er der meget der taler for, men hvis der spares noget, og det var i hvert fald udgangspunktet, kunne det være af stor interesse at få at vide, hvor meget DSB sparer ved at gå den vej, som ministeren agter at gå.

Ordførere har jo været inde på, at skal man bevare – og det er jo meningen – ruten mellem Kolby Kås og Kalundborg, er der stadig væk færger, der er stadig væk personale, der er stadig væk havnedgifter, og skal der så være forbedrede afgange, som det også er meningen, er det vel nok et spørgsmål, hvor meget der spares. Men som sagt, derfor kan det godt være, det er den rigtige vej, som ministeren her agter at gå, og alt i alt vil den nok give samsingerne en bedre trafikbetjening, end de har i dag.

At DSB så i hvert fald i den første tid vil føle en vis overvågningsforpligtelse, således at man kan gribe ind, hvis trafikken stopper mellem Hov og Sælvig, kan vi godt tiltræde, men ellers må vi sige, at det må være en amtskommunal opgave at sørge for trafikken til Samsø, hvis det er sådan, at det private selskab af den ene eller den anden grund ikke er i stand til det. Jeg forstår, at man investerer i en ny færge i det private selskab og derved kommer en del af den kritik til livs, som har været fra visse kredse vedrørende betjeningen.

Vi kan altså i det store og hele erklære os enige i den redegørelse, ministeren her har leveret, men der er et par spørgsmål, jeg har tilladt mig at stille, og som jeg håber ministeren kan svare på.

Kurt Hansen (VS):

Vi mener, at den her sag ville være bedst tjent med at blive behandlet i udvalget. Det er i alt overvejende grad teknik, der er det reelle indhold i den. Vi mener ikke, den kan bære en forespørgselsdebat, som der er blevet lagt op til her.

Må jeg sige helt generelt meget kort, at vi mener ikke, at kollektiv trafik overhovedet skal blandes sammen med privatøkonomiske interesser. Vi mener, det må være DSB på landsplan og trafikelskaber i øvrigt på amtsplan, som står for den kollektive trafik. Det er for mig at se uacceptabelt, at det er en privat færgerute, der nu skal trafikbetjene dem, der skal til og fra Samsø. Det burde have været DSB, der var gået ind og havde påtaget sig den opgave som et naturligt led i DSBs virksomhed. Det ville selvfølgelig på den anden side også være totalt uacceptabelt, at DSB skulle virke som en form for støtte, tage de dårlige afgange m. v. fra det private selskab, så man kan ikke både have et privat selskab og så DSB, hvor DSB ligesom virker som en økonomisk støtte for det private selskab. Sådan har jeg opfattet at tingene i realiteten hænger sammen. Men som nævnt så vi helst, at det var DSB, der gik ind og overtog det hele.

Man har argumenteret med, at DSB-ruten skulle opretholdes for at få en høj trafikbetjening i forbindelse med Samsø og øsamfund generelt. Det synspunkt er jeg enig i, men da man i udvalget om offentlige arbejder diskuterede kollektiv trafik og VS på et tidligt tidspunkt i forbindelse med loven om den kollektive trafikbetjening lagde et ændringsforslag frem til vurdering hos partierne og ministeren, som gik ud på, at der skulle være nogle krav til trafikelskabet, til DSB, om et mindstemål af trafikbetjening, blev dette afvist også af en række af de partier, som nu kommer og taler om en høj trafikbetjening for øerne og kræver DSB-ruten opretholdt. Jeg mener, der er en snert af hykleri i den måde, man trækker tingene op på. Jeg kan ikke mobilisere den store mængde adre-

[Kurt Hansen]

nalin i forsøg på at få hykleriet til at stå meget klart, men jeg synes, det smager en lille smule.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Da jeg hørte hr. Holms indlæg, kom jeg sådan til at mindes den sidste finanslovdebat, vi havde. Hvorfor det? Jo, for jeg erindrer meget tydeligt, at hr. Holms parti meget stærkt bebrejdede os, at vi ikke havde foretaget langt stærkere besparelser på de offentlige budgetter. Og da er det så, vi henad finansåret kan høre, hvordan repræsentanter for denne gang venstre, ved andre lejligheder andre partier med de samme krav om besparelser trækker i land. Når der har været en eller anden ubehagelig virkning af det, der skal til for at kunne klare de rammer, der er lagt, og som venstre ikke engang er tilfreds med samlet, er det klart, at det giver grobund for, at man kan komme med ønsker om, at det ikke skal gøres på den og den måde, eller rettere sagt, at der slet ikke skal gøres noget. Sådan kan det jo ikke virke.

For at sige det på en anden måde: lad os være enige om, at hvis vi skal klare de rammer, der er lagt op, gør det ondt, når man skal snævre ind, gør det ondt, når man bliver nødt til at sige: ja men så må vi ændre på den og den måde. Det er nu engang det, der hører til, og som jeg sagde til samsingerne, er jeg da ikke så meget selvpiner, at jeg frivilligt går hen og laver noget sådant. Jeg vil da meget hellere have ros, når jeg kommer rundt omkring. Og så ser man, at der er nogle, der i kølvandet af ubehagelige ting, vi andre må gøre, så ligesom kan fiske noget efter denne ros. Nå, men det var en lidt filosofisk betragtning.

Lad mig så komme til realiteterne og sige for det første, at det, der er det helt afgørende i denne sag, er, at det lange udvalgsarbejde viste, at der ikke er behov for to ruter til Jylland. Det er det afgørende, og det er der ikke nogen der egentlig har anfægtet. Det er et resultat af driftsøkonomiske betragtninger, og man har været meget i dybden med dette. De tal, jeg har nævnt for trafikudviklingen, har også med al tydelighed vist, at for DSBs vedkommende ville det tidspunkt komme, da man måtte sige: nu må vi gøre situationen op, for det kan ikke bare få lov til at være en

kurve, der er stærkt dalende. Altså udgangspunkt: kun én rute.

Så står man over for at vælge: hvad skal det så være? Skal det være DSB, der fortsætter, eller skal det være den private rute, der har ekspanderet meget kraftigt igennem en årrække? Jeg tror, jeg ville modtage uhyre megen kritik, hvis jeg lagde op til en løsning, der sagde, at nu skal vi, staten, DSB, udkonkurrere denne stærkt ekspanderende private rute, ved at vi får tilslutning til at bygge en færge og lave alt det andet, der gør, at man kan konkurrere. Det vil igen sige en anden overfart end den, der i dag er til Århus på grund af sejltiden, for ellers kan man ikke konkurrere. Jeg tror, jeg ville blive betegnet med ord, som vi ikke almindeligvis bruger herinde, om jeg lagde op til en sådan disposition.

Det, der så endvidere har været udgangspunktet, er, at man har forsøgt igennem årene med den færge, der er tale om, at klare trafikken, og når man siger, at DSB selv har udsultet Samsø, altså ligesom lagt tingene til rette gennem lang tid, så passer det ikke. For det første startede nedgangen for DSB, dengang man også havde »Freja«. For det andet har man i samarbejde med Samsø lavet fartplanen. Man har sagt til trafikudvalget derovre: vi har den færge. Hvordan vil I helst have at fartplanen skal lægges til rette, således at vi både betjener ruten til Kalundborg og ruten til Århus? Og DSB har ikke igennem de senere år modtaget nogen protester, vi har ikke modtaget nogen indsigelser. Fartplanen har været sendt frem hver eneste gang, inden den trådte i kraft, og derfor er der ikke tale om, at det er DSB, der bare har sørget for disse afgange. Men man må ikke glemme, at nok er Samsø kommet under Århus amt, men hovedtrafikken går stadig væk til Kalundborg, og hvad man ikke har haft meget fremme, er, at når der har været så forholdsvis lidt til Århus, skyldes det naturligvis, at man bør eller må koncentrere indsatsen om Kalundborg, altså prioritere tingene.

Til hr. Arentoft vil jeg sige, at jeg har set og selv kommenteret i øvrigt til udvalget, at der har været tanker fremme om at forlægge havnen til en nordligere placering. Jeg har ikke yderligere kommentarer end dem, jeg allerede har sendt til udvalget, og vi har snakket om det under et samråd, men vil

[Ministeren for offentlige arbejder]

bare sige, at jeg bl. a. takket være hr. Arentoft er bekendt med, at der har været en drøftelse af disse problemer i Odder byråd, og at jeg går ud fra, at der vil komme en kontakt imellem Odder kommune og amtet om disse ting.

Jeg tror dog ikke rigtig på tanken om, at staten, Odder kommune og amtet skulle gå ind i et eller andet samarbejde her; ganske vist har vi nok nogle statshavne med en helt bestemt baggrund, men det, at staten skulle gå ind i et egentligt havnebyggeri, tror jeg ikke på. Man bliver derfor nødt til at skille tingene og sige: her er en privat rute, den er etableret for så og så mange år siden, og den har udviklet sig. Hvad der så skal til lokalt med hensyn til tilkørselsforhold og havneforhold, må være et lokalt anliggende, det vil sige amtet og kommunen, eventuelt i samarbejde med det pågældende rederi.

Så fandt hr. Arentoft det for vejt, at jeg i en skrivelse har skrevet: »Det må bero på et skøn, om der skal gribes ind fra statens side, hvis det viser sig, at forudsætningerne ikke holder stik.« I den forbindelse fik jeg en lang række spørgsmål fra hr. Holm, om det var, når der skete en maskinskade på Graufærgen eller ved andre sådan dagligdags uheld. Det er det naturligvis ikke. Her er tale om f. eks. isforekomster, som det har været nævnt. I øvrigt har man sagt til Graurederiet: når I bygger færgen, så tag i betragtning, at den også kan anvende Kolby Kås i særlig bestrængte situationer. Den er lettere at holde isfri. Men hvis der virkelig kommer en isvinter, så er DSB parat til at sætte ind. Hvis det er således, at der er tale om, at økonomien går den forkerte vej og rederiet ikke rigtig kan klare det, så er det da også givet, at man så må gå ind i billedet. Men under alle omstændigheder må det bero på et skøn. Det siger sig selv, at når man er så stærk modstander, som f. eks. Samsø kommune er det, vil man næsten automatisk sige, at man synes, at DSB skal gå ind i billedet igen. Jeg vil være så ubeskedent at mene, at det skøn må den minister, der til enhver tid har ansvaret, påtage sig.

Så kom det spørgsmål, jeg også fik flere gange på Samsø: hvilken sikkerhed kan jeg give for andre ministre? Der bliver jeg nødt til at svare, at jeg jo ikke kan give nogen. Det er jo altid folketingets sammensætning, der afgør, hvilke beslutninger der skal tages.

Jeg kan selvfølgelig godt sige, at jeg er helt sikker på, at mine efterfølgere, i hvert fald hvis de hører til samme parti som jeg selv, vil leve op til det løfte, jeg har givet samsøerne. Men på den anden side ved hr. Arentoft også godt, at vi i henhold til forretningsordenen – som vi jo altså oplever det i dag – har mulighed for at tage initiativ til en forespørgselsdebat, hvor der kan fremsættes et dagsordensforslag, og hvor et folketingsflertal så kan omgøre beslutningerne. Sådan er vilkårene nu engang. Jeg har givet den forsikring så stærkt, som jeg kan gøre det, og vil naturligvis gøre alt for, at mit parti, når det har ansvaret, vil leve op til dette.

Til hr. Holm og andre kan jeg sige, at når det drejer sig om det økonomiske, ligger der en beregning bag, der søger en forbedring af DSBs økonomi ved, at antallet af driftstimer på Samsø vil blive begrænset fra 130 og ned til 90, og det giver altså dette beløb på omkring 1–2 mill. kr.

Så spurgte hr. Holm mig om behovet for havneinvesteringer. Jeg kan ikke give et nøjagtigt tal. Havneinvesteringerne, og hvad dertil hører, er ikke noget, som DSB har med at gøre. Det bliver et spørgsmål om, hvad den selvejende institution Hov Havn har af planer, hvor jo både Odder kommune og Århus amt er repræsenteret. Jeg ved, at man på Sælvgidsiden har bygget østmolen og er ved at bygge opmarchpladsen, men hvad det drejer sig om i øvrigt, det tør jeg ikke udtale mig om. Jeg kan kun sige, at mig bekendt har Århus amt på deres anlægsplan afsat 24 mill. kr. til at bygge den vejforbindelse, der skal føre til færgen, et vejbyggeri, som, så vidt vi er blevet orienteret, vil være færdigt i 1982. Så kan jeg sige, at der ikke eksisterer nogen kontrakt imellem DSB og Grau, og at DSB ikke yder noget tilskud til Grau. Jeg kan tilføje, at der i monopollovens § 2, stk. 1, er en meget tydelig lovtekst, der fortæller, at når det drejer sig om områder, herunder transport, der ligger uden for konkurrence, det vil sige, når man har monopol, så kommer monopolloven ind i billedet.

Over for hr. Lowzow og andre kan jeg bekræfte, at det er uaktuelt at tale om en forbindelse mellem Nordsamsø og Århus. Det indgik i det meget grundige udvalgsarbejde, man havde. Man blev ikke færdig, der var stadig væk – det sagde jeg forleden onsdag – nogle uafklarede punkter vedrørende en så-

[Ministeren for offentlige arbejder]

dan forbindelse. Tager man landets almindelige økonomiske situation og DSBs prioritering vedrørende bevillinger og anlægsopgaver i betragtning, ligger det ikke inden for en overskuelig fremtid. Så kunne man sige, at en privat måske kunne binde an med dette, men jeg tror ikke så forfærdelig meget på det, når man ser den rute, der eksisterer for øjeblikket, men det kan vise sig på et senere tidspunkt, og jeg skal ikke kunne sige, hvornår tanken ligesom kunne blive modnet. Men i forbindelse med dette her er det altså ikke aktuelt. Når jeg siger dette, skyldes det overtagelsen af ruten fra Grau, Sælvig-Hov, maj måned næste år, og at Grau har bestilt en ny færge ud fra, at han alene skulle klare transporten. Det siger jeg, fordi man meget let vil kunne misforstå det, hvis man tror, at noget af det andet er inden for rækkevidde. Det er det altså ikke. I så fald vil det også være forkert, om man, om jeg så må sige, lod Grau være i god tro og så kontraherede om dette.

Til hr. Melchior om det nærdemokratiske vil jeg sige, at det kan vel ikke være mere nærdemokratiske, når man igennem adskillige år har drøftet disse ting med repræsentation fra Samsø kommune og lavet rapporter om det.

Til hr. Bernhard Baunsgaard vil jeg endelig sige, at hvis øer skulle klare deres trafik ud fra deres maksimale overfarer, altså med passagerer f. eks. juli måned, f. eks. særlig weekender i juli måned, så ville vi resten af året ligge med en uudnyttet kapacitet. Det kan vi nu engang ikke, og lad os så se i øjnene, hvad enten det er Læsø, Store Bælt, Samsø eller andre steder, at der vil være weekender og perioder, hvor man vil få ret lange køer, og hvor man ikke kan klare presset.

Så vil jeg endelig om gratis besejling af øer sige, at tanken lyder meget sympatisk. Jeg forstår, at argumentationen er den, at staten sørger for vejbyggeri så mange andre steder, og så bør man også lægge veje over vandet til øer. Under miljøministeriet – planstyrelsen – har vi de små øers problemer, og hvor man på forskellig måde sætter ind. Tager vi statens forpligtelser, har vi efterhånden fået den arbejdsdeling, at staten tager sig af motorvejene, og at amterne tager sig af de mere lokalt prægede veje, herunder amtsvejene. Det synes jeg også skal ind i billedet, når

man taler om, på hvilken måde vi skal gribe det an her i folketinget. Jeg siger dette som et supplement, fordi jeg gerne vil understrege for at undgå misforståelser, at gratis sejlsads til øerne økonomisk har så vide konsekvenser, at jeg ikke tror, vi kan realisere tanken inden for de første mange år.

Arentoft (FP):

Fru Inge Krogh var inde på, at bilerne kan komme med over uden chauffør. Det ved jeg godt er et kritikpunkt, man har taget op. Nu er det ikke sådan, at der bare kommer lastbiler med over og sættes på kajen i Århus, hvor de så kan blive tømt. Der skal også chauffører på dér, og de tomme biler skal eventuelt tilbage, hvis ikke de bliver lastet. Nøjagtig det samme kan gøres, selv om man benytter den anden rute.

Det var hr. Ib Christensen, der fik mig op, fordi hr. Ib Christensen sagde: ministeren har anvist den vej, man skal gå – hvad ministeren også sagde her til sidst – for Grau har fået tilsagn om at kunne sejle på den rute, og han er, som jeg sagde i mit indlæg før, gået i gang med at bygge en færge på Mors og har investeret 12 mill. kr. i den. Men ministeren har ret, når han siger, at der ikke er plads til 2 ruter, og det vil sige, at den ene af ruterne skal nedlægges, og som det står i øjeblikket, er det DSBs. Derfor vil der heller ikke være plads til 2 ruter, hvis man har Grau og derefter vil oprette en ny rute fra Nordsamsø til Århus. Det mener jeg ikke der kan være nogen tvivl om. Ministeren sagde også, det ville være uacceptabelt, hvis man ville lægge sådan en rute. Jeg vil nærmest karakterisere det som utopi. På den anden side mener jeg ikke, at man kan forhindre en privat mand i at anlægge en sådan rute, men jeg gad nok se den, der ville turde anlægge og investere en 70 mill. kr. i en sådan rute med havne og ting og sager, så jeg tror altså, at en sådan rute fra Nordsamsø til Århus er utopi.

Langsted (CD):

Jeg skal bare bemærke, at det jo har været en meget givende debat, og jeg skal modsat hr. Kurt Hansen, som mente, at den ikke kunne bære, sige, at det må den dog have gjort, når den har været i hvert fald mere end to timer, og der er kommet mange, synes jeg, gode og nyttige synspunkter frem.

[Langsted]

Det, der er det væsentlige, er, at der i det omfang, ministeren nu turde gøre det, blev stillet garantier og sikkerhed for, at sejladsen på Samsø kunne opretholdes i tilfælde af en eller anden situation, især en isvinter, hvor den fremtidige private rute ikke kunne gøre sig gældende. Jeg tror ikke så meget på, at der kan blive tale om det, hvis der bare bliver et almindeligt driftsstop.

Jeg har et par bemærkninger til et par enkelte ordførere ud over det, der allerede er kommet frem. Hr. Otto Mørch var inde på, at det stadig væk er et spørgsmål om takstpolitik. Det er det nu ikke i alle tilfælde, for hvis man regner ud, hvad det koster at komme fra et punkt på Samsø til et andet punkt i Jylland, er det dyrere at tage med den private rute. Det kan vi ikke komme uden om, medmindre man skal til Hov eller Odder. Angående rejsetiderne var hr. Otto Mørch inde på det samme som ministeren. Jeg vil bare henviser hr. Otto Mørch til at læse DSBs køreplan noget bedre en anden gang, og det er jo på den anden side ikke alene kartofler, der skal fragtes fra Samsø til Århus eller andre steder i Jylland.

Hr. Lowzow spurgte, om vi ikke var indstillet på, at man skulle bevare den private rute, nu den var i gang. Det er slet ikke det, der er tale om. Der var tale om et egentligt princip. Hvad er DSBs, hvad er statens forpligtelser over for en ø, over for en egn? Spørgsmålet er rejst af ministeren, det har jeg selv noteret. Jeg skal ikke komme nærmere ind på, hvad det koster at bevare anlæggene. Man kan så også stille spørgsmålet: hvad koster det at etablere en hurtigbusrute fra Hov til Århus med den frekvens, som svarer til færgeafgangene, som planlægges i fremtiden?

Hr. Bernhard Baunsgaard fremsatte et ganske interessant synspunkt om, at der skulle være gratis forbindelser. Jeg kan oplyse ministeren om, at man i Sverige har det på færgeruter, som går over elvene, og man har det også andre steder i verden. Det var måske et princip, man kunne overveje på et eller andet mærkeligt tidspunkt, og man fik det jo gratis, hvis man kunne få en broforbindelse over Samsø, således som vi jo har talt om før i folketinget.

Holm (V):

Ministeren startede sit svar med at ugle en venstremand for, at han ikke ville være med til besparelser. Det vil jeg da meget gerne, og jeg vil også meget gerne have ros, ikke bare på Samsø, men også andre steder, fordi det, ministeren siger, er, at man regner med at kunne fremvise besparelser på DSBs regnskab på 1 à 2 mill. kr.

Men det, ministeren fortsat lader ubesvaret, er, om disse 1-2 mill. kr. vil gå til offentlige tilskud for at opretholde en rimelig besejling af Samsø, uanset hvor denne besejling måtte finde sted. For ministeren har jo ikke i sin besvarelse kunnet give tilsagn om, at rederiet Grau i fremtiden vil kunne sejle uden offentlige tilskud. Det kan være, at det vil være en besparelse på de statslige budgetter, men udbygningen af færgehavnen i Hov bliver ingen gratis foreteelse. Der er nævnt, så vidt jeg husker, et tal på omkring 7 mill. kr. Det er et spørgsmål om, hvilke investeringer der skal gøres på Samsø i det lange løb. Man har havnefaciliteter i Århus, og man har havnefaciliteter i Kolby Kås. Jeg har efterlyst og vil gerne have med ind i vurderingsgrundlaget - for jeg er ikke, som ministeren lagde mig i munden, gået ind for, at der skal være to ruter - om der skal investeres i Hov-Samsø i færgemateriel. I den forbindelse var det måske en overvejelse værd, om ikke man skulle undersøge den nordlige rute endnu en gang. Der er havnefaciliteter i Århus, og der skal laves havnefaciliteter på Samsø. Vejene er åbenbart alligevel et kommunalt anliggende, så hvis man ønskede det fra Samsøs side, kunne man måske nok vurdere det endnu en gang. Færge skal man alligevel have. Om den sejler fra Århus til Nordsamsø, eller om den sejler fra Hov til Sælvig, kan ikke forrykke beregningerne alverden, medmindre der er forskel på de færger, der skal sejle. Det, der er afgørende, hvad flere har været inde på, er, at med ruten fra Sælvig til Hov lander man langt fra Århus. Med en rute fra Nordsamsø til Århus lander man midt i Århus by, og det er det ene synspunkt, som er væsentligt for samsingerne. Det andet, som jeg sluttede mit indlæg med i første omgang, var: hvilken sikkerhed har man for, at det ikke kommer til at belaste øens økonomi i væsentlig grad, at staten nu hører op med at besejle øen? Hvor stor en belastning for Samsø kommune, for øboerne som sådan, giver takstpolitikken?

(Holm]

Jeg takker for det svar, ministeren gav omkring monopolloven, det har været uafklaret hidtil. Det er en klar oplysning, og den vil selvfølgelig virke ind på hele den diskussion, der vil være om takstniveauet. Men det betyder jo også, at rederiet Grau, i det øjeblik det får priser fastsat af monopoltilsynet, vil kunne komme og sige, at der er underskud på ruten, og det vil så kræve offentligt tilskud. Vil disse offentlige tilskud så også, når vi skal til at lægge sammen af de offentlige midler, kunne måle sig med de 1 til 2 mill. kr., som staten sparer på DSB?

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det var jo unægtelig klare ord, der kom om forbindelsen Nordsamsø-Århus i dag, betydelig klarere end den anden dag i spørgetiden, og for den ordning, der skal til, er det nu nok ikke så ringe, at det blev understreget her. Så kan man være ked af, at det er sådan, men det er da altid bedre at vide besked.

Ministeren bemærkede til mig, at man ikke kan tilrettelægge besejlingen efter topbelastningen. Nej, jeg sagde bare, og jeg vil gerne gentage det, og ministeren kan jo slå det op i fortrykket, når vi får det, at en af de bekymringer, man havde haft på Samsø, var, at DSB i weekenderne og i sommertiden havde haft trafik, som Graulinjen ikke kunne klare, men vi fik understreget fra ministeren, at nu anskaffede man en ny færge, og så løste det problem sig jo nok. Sådan omtrent sagde jeg i første omgang. Det er jo netop sagen, at når Graufærgernes antal forøges, falder det problem delvis væk, i hvert fald sådan at man på Samsø kan leve med det.

Så var der lige spørgsmålet om gratis besejling. Det, jeg foreslog, var, at vi nok burde, hvis vi tager det helt alvorligt, undersøge, hvordan det ville være, hvis besejlingen var gratis, for hvis det var en bro eller en landevej, ville vi ikke finde på at opkræve vejskat eller broskat. Jeg føler, at det er så meget væsentligere at få det undersøgt og få konsekvenserne af, at disse ekstra omkostninger kommer for øerne, fordi der er mange ting, der bliver ekstra bekostelige, når man bor på en ø. I mange tilfælde kan flere kommuner gå sammen, når det drejer sig om at lave faciliteter, når hver kommune ikke er meget

større, end Samsø selv er. Samsø kan ikke gå sammen med nogen. De skal klare det selv.

Jeg kan bare nævne uddannelsen af de unge. Den bliver så uendelig meget kostbare for de unge på Samsø, og hr. Arentoft var vist lige inde på det, f. eks. hele gymnasieproblemet. Det er jo sådan, at en familie, der andre steder i landet meget vel kunne have f. eks. 2 unge i gymnasiet, ikke kan have det på Samsø på grund af det, det koster at sende de unge på kostgymnasium. Det er helt umuligt. Derfor mener jeg fortsat, at det ville give os virkelig gode oplysninger, hvis vi undersøgte, hvilke problemer vi ville slippe af med, hvis besejlingen var gratis. Jeg sagde dermed ikke, og det vil jeg da gerne understrege, at det var dér, vi skulle ende.

Det er rigtigt, som borgmesteren på Samsø har påpeget, at Samsø har nogle ekstra omkostninger, som man ikke uden videre kan skubbe væk, men derfor tror jeg alligevel, vi ville få meget ud af at lade det problem undersøge. Hvor mange problemer slap vi ikke af med, hvis det var gratis? Hvis vi så konstaterer, at det er for dyrt, all right, så kunne det da være, at vi skulle betale noget mere, for at de unge kunne få en uddannelse, og give tilskud til, at transportomkostningerne blev sat ned. Jeg tror, at det ville være nyttigt, at vi gjorde det, og jo hurtigere, vi får sådan noget i gang, jo bedre kan vi tilrettelægge politikken for øerne. For til sidst – det ved vi jo – hvis vi venter for længe, så bliver det alt, alt for dyrt at løse problemerne, så er der endnu færre på Samsø end i dag, så bliver det endnu kostbarere for samfundet.

Ib Christensen (DR):

Da ministeren ikke svarede på de to konkrete spørgsmål, jeg stillede, skal jeg gentage dem i håb om, at ministeren så svarer eller henviser eventuelle besvarelser til udvalget, så vi på den måde kan få svar på dem.

Det er to temmelig væsentlige spørgsmål, synes jeg nok. Det ene spørgsmål drejer sig om den anklage, der hos enkelte ordførere har været mod DSB for med vilje at have forringet forbindelsen mellem Kolby Kås og Århus for så at søge at fremskynde nedlæggelsen. Jeg vil gerne spørge, om der er noget hold i den klage, om det ikke er sådan, som det ellers plejer at være ved DSB, at man

[Ib Christensen]

nedlægger de afgangene, hvor der er det dårligste trafikunderlag.

Det andet spørgsmål, jeg vil stille, er, hvor meget der egentlig er sparet ved dette. Den 7. siders redegørelse, der foreligger, nævner jo ikke noget om, hvor meget det offentlige sparer ved at foretage denne disposition. Jeg mener stadig væk, at det, ministeren har foretaget sig, nok overvejende sandsynligt er rigtigt, men det kunne da være rart at vide i hvert fald, hvor meget staten, hvor meget det offentlige som helhed sparer ved det. Det kan være mere tvivlsomt, når man tager de udgifter, som Århus amtskommune og Samsø kommune kan få, i betragtning. Men til gengæld kan trafikforbindelserne så alt i alt også være bedre end nu, også så gode måske, at de problemer, som hr. Bernhard Baunsgaard var inde på, måske slet ikke er så relevante. For med meget hurtige og hyppige daglige forbindelser tidligt om morgenen og eftermiddage og aften mellem Samsø og Odder, hvor der har været tale om at lægge et gymnasium, er det jo slet ikke sikkert, at der vil være de store problemer i fremtiden med hensyn til uddannelsessøgende, hvis forældre er bosiddende på Samsø.

(Kort bemærkning).

Arentoft (FP):

Jeg vil blot lige gerne have lov til til hr. Holm og eventuelt andre ordførere, der har lyst til at høre det, at sige, at det er altså ikke alle samsinger eller alle Samsøs produkter, der lige netop skal til Århus. De skal også til andre steder i Jylland. Tilsvarende er det jo ikke kun århusianere, der skal til Samsø. Der er mange andre fra Jylland, der også skal til Samsø, så det argument, at det hele skal ende i Århus, holder altså ikke.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Jeg er da ked af, hvis jeg ikke fik svaret hr. Ib Christensen, men jeg mener, at jeg i hvert fald fik svaret på det første, altså om, hvorvidt de hårde anklager, der har været fremme om, at DSB bevidst har drænet ruten for ligesom at fremskynde nedlæggelsen, er rigtige. Her henviste jeg til, at man har samarbejdet med Samsø kommune omkring fartplanerne. Man har hele tiden vidst, fra det

øjeblik »Freja« blev trukket ud, at man har den givne kapacitet, hvorefter man har forsøgt at tilgodese både den langt stærkere trafik til Kalundborg og den til Århus. Anderledes har det altså ikke kunnet være, medmindre DSB, hvad man overhovedet ikke har anset for muligt, kunne få bygget en helt ny færge og sætte den ind.

Om det økonomiske vil jeg sige, at det er meget svært at gøre op – nu blev jeg citeret for at have sagt noget om underskud, det sagde jeg vist også i en meget spontan kommentar på et tidligt tidspunkt – men det er jo ikke den måde, man kan gøre det op på. Det er jo ikke nogen hemmelighed, når man tager DSBs regnskaber, at der er en vældig vanskelighed ved at dele det op, fordi de folk, der f. eks. i Århus betjener DSB-færgerne, jo ikke bare har det som deres job, men de har også andre områder for DSB på land. Man har en fælles rederivirksomhed, når det drejer sig om samtlige færger, og derfor er der altså ikke delregnskaber, der nøjagtigt kan sige, hvordan det vil være. Men det, man kan gøre, er, at man kan foretage nogle kalkulationer, der meget klart viser – og det er den måde, man har stillet det op på – at der vil være en økonomisk gevinst på disse 1–2 mill. kr., fordi man meget nøje kan gøre driftstimesbesparelser op, og hvad man kan forvente med en forbedret fartplan fra Kalundborg med et øget antal passagerer og biler. Ud fra disse beregninger kan man nå frem til et sandsynligt tal.

Så vil jeg sige til hr. Bernhard Baunsgaard, at jeg synes også, det kunne være interessant at undersøge en gratis besejling, men vil bare sige, at der eksisterer jo en diger rapport, når det drejer sig om småøernes problemer, og der har desuden for nylig været lavet et udredningsarbejde omkring, skal vi sige de halvstore småøer. Jeg kan ikke huske, om det er med, men jeg er da enig med hr. Bernhard Baunsgaard i, at det kunne være interessant at få det frem.

(Kort bemærkning).

Holm (V):

Jeg fik altså overhovedet ikke noget svar fra ministeren på mit ganske tydelige spørgsmål om de penge, som man sparer på DSB – ministeren kaldte det denne gang en økono-

[Holm]

misk gevinst for DSB – om de ville gå som offentligt tilskud til enten Sælvig-Hov-ruten, eller om man spekulerede i den anden rute. Vi fik stadig væk ikke noget svar på spørgsmålet: hvis man skal investere på Sælvig-Hovruten, hvorfor er det så mere rentabelt på Sælvig-Hovruten end på den nordlige rute?

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Det kunne også være af hensyn til hr. Holm, at jeg ikke svarede, for jeg har hele tiden haft den opfattelse, at hr. Holm har været meget enig i det rapportarbejde med det kendskab, hr. Holm har til Samsø. Det har ikke på noget tidspunkt været inde i billedet, at DSB, hvad det overhovedet ikke har nogen beføjelse til, skal gå ind og begynde at investere i en privat rute. Det ville vække en furor uden lige, hvis DSB gjorde noget sådant. DSB siger, når det drejer sig om en færge: den skal anvendes på den mest effektive og hensigtsmæssige måde, og det er det, der faktisk sker, når den koncentrerer omkring Kalundborg. DSB har ikke nogen planer, og det ville jeg da også sætte mig imod, hvis man sagde: nu får man en gevinst på 1-2 mill. kr., og så skal de investeres andre steder i forbindelse med Samsø. Jeg hører altid anklager om, at underskuddet er stort nok i forvejen.

(Kort bemærkning).

Holm (V):

Ministeren holder sig altså fortsat til de rent polemiske bemærkninger. Uanset hvem der besejler Samsø, er der altså en offentlig besparelse på 1-2 mill. kr., en offentlig be-

sparelse, som muligvis vil omsættes til en offentlig udgift på et andet område. Det har vi intet svar på, og jeg konstaterer, at det ligger sådan. Ministeren vil fortsat ikke svare på, om der skal offentlige tilskud til den private rute, for det kan blive nødvendigt, og om det i det samlede giver en offentlig besparelse, uanset hvilken cigarkasse vi putter pengene ned i. Der er stadig væk usikkerhed omkring besejlingen, og jeg beklager, at vi ikke kunne få en afklaring i denne debat; så havde den dog haft et formål.

Hermed sluttede forespørgslen.

Meddelelser fra formanden:

Fjerde næstformand (Ninn-Hansen):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Udv. om offentlige arbejder (22/5 78):

Udtræder: Fuglsang

Ny stedf.: Gertrud Stjernholm Nielsen.

Udtræder: Gertrud Stjernholm Nielsen

Ny stedf.: Fuglsang.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, tirsdag den 23. maj, kl. 10.00

Angående dagsordenen henviste formanden til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 19.08