

[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.