

[Arentoft.]

være af væsentlig betydning for beboerne på Samsø.

Arentoft (FP):

Der er i øjeblikket besejling på Samsø med 2 DSB-færger mellem Kølby Kås og henholdsvis Århus og Kalundborg. Der sejles to dobbeltture hele året. Yderligere er der den private Hou-Samsø rute med 2 færger og 4 dobbeltture om vinteren og 8 i sommerhalvåret. DSB har et underskud på ruten på ca. 5 mill. kr. og vil derfor indskrænke besejlingen til én dobbelttur allerede fra sommersejlsplanens ikrafttræden.

Det er al ære værd, at DSB er sparebevidst, og jeg kunne i den forbindelse tænke mig at stille 3 korte tillægsspørgsmål.

Det første: hvorfor kan et privat rederi sejle rentabelt?

Det andet: kan DSB ikke sejle med skibe, der ikke kræver 16 mands besætning? Da man sejler i flerholdsdrift, er det altså 32 pr. skib.

Det tredje: hvad vil trafikministeren gøre, såfremt rederiet Grau må indstille sejladsen af en eller anden grund?

I et møde i går hos trafikministeren med bl. a. repræsentanter for kommunalbestyrelsen på Samsø, repræsentanter for DSB og folketingsmedlemmer, valgt på Samsø, fremgik det, at DSB vil fortsætte sejladsen indtil 10. august med 2 færger, og man ville undersøge mulighederne bl. a. hos skibstilsynet for, om sejladsen kunne fortsættes noget længere. Fra samsingernes side er ønsket, at der fortsættes til 27. september. Det må jo ikke glemmes, at besejlingen er af livsvigtig betydning for erhvervslivet på Samsø, transport af produkter fra og til Samsø og turismen.

Der er netop for få dage siden fremkommet en betænkning om sejladsen på Samsø, og jeg vil derfor benytte lejligheden til at bede trafikministeren om at se velvilligt på den videre behandling af besejlingsproblemerne, således at der kan opnås de bedst mulige forhold til de flestes tilfredshed. Jeg vil da — og det gælder formentlig også de andre MFere, der er valgt på Samsø — meget gerne tilbyde at deltage i et sådant arbejde.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Tidligere trafikminister Jens Kampmann nedsatte i august 1973 en arbejdsgruppe, der skulle beskæftige sig med spørgsmålet om den fremtidige sejlads til Samsø. Baggrunden for nedsættelsen af arbejdsgruppen var bl. a., at der med den nuværende trafikstruktur størstedelen af året er en betydelig overkapacitet mellem Samsø og Jylland, hvilket har givet sig udslag i en kraftig forværring af DSB-rutens økonomi.

Arbejdsgruppen var sammensat af repræsentanter for Århus amtskommune, Samsø, Odder og Kalundborg kommuner samt DSB. Det er, som det blev sagt, netop et par dage siden, arbejdsgruppens rapport fremkom, og jeg har endnu ikke haft tid til at sætte mig ind i detaljerne. Men jeg kan dog sige, at arbejdsgruppen i fuld enighed er kommet frem til, at Samsø er bedst tjent med én rute til Sjælland og én rute til Jylland. Arbejdsgruppen peger på, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at sejladsen til Sjælland foregår mellem Kolby Kås og Kalundborg, samt at forbindelsen til Jylland bør være så kort som muligt, idet man her ved selv med et begrænset trafikunderlag kan opnå en passende høj frekvens.

Arbejdsgruppen har ikke ment at kunne pege på en bestemt ordning for en sådan rute til Jylland — vi må jo huske på, at der i øjeblikket er såvel en statslig som en privat rute mellem Samsø og Jylland — men DSB vil snarest tage initiativ til forhandlinger med Århus amtskommune, Samsø kommune og det private rederi om dette spørgsmål med henblik på en fremtidig ordning — altså også efter 1975.

Jeg kan oplyse for sommeren 1975, at man fra DSB efter forhandlinger med Samsø kommune har besluttet at fortsætte sejladsen med 2 færger, indtil ferietrafikken ophører, men efter mødet i går er vi ved at undersøge, om det vil være muligt at fortsætte sejladsen med 2 færger i hele perioden frem til vinterkøreplanens ikrafttræden den 28. september. Derefter vil den 38-årige færge „Freja“ blive skrottet. Den er vel nok på det sidste med den alder, og det vil måske kræve en meget væsentlig investering at sejle endnu et par måneder, men vi undersøger det, og vi er positive over for en fornuft-