

[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 færgеоoverfarter i dette