

[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,