

[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 biler, 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 står 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 Samsøruten, 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