

[Langsted]

hver retning. Jeg har ikke oplysning om, hvad busstrækningen koster, men tog- og bådstrækningen alene koster tilsammen 25 kr., altså mere. Kaldes ministeren ikke det for en trafikforringelse?

Det kan tilføjes, at den korteste rejsetid, 2 timer og 36 minutter nu, altså inden vi får hurtigbus og alt det andet, kan kun opnås, fordi der er afsat 2 minutter til at skifte fra tog til bus. Så skal der sandelig være fut i fejemoget for tante Agathe med hendes bagage og kanarieflugt og det hele.

Det må stå ministeren klart, at folketinget ikke mere går med til serviceforringelser. Det sås senest ved behandlingen af lovforslaget om nedlæggelse af passagerdriften på Vojens-Haderslev banen, hvor et stort flertal i udvalget plæderede for, at ministeren ikke kunne få bemyndigelse til senere rent administrativt helt at nedlægge en for denne egn vigtig godsbane. Det skyldes ikke alene, at der er et forholdsvis stort antal medlemmer af udvalget, der er valgt i Nordslesvig – undskyld, at jeg siger Nordslesvig, det er jeg vant til.

Ministeren må opfatte det som begyndelsen til en ny indstilling hos et bredt folketingsflertals side, der vil holde nøje øje med udviklingen med hensyn til banestrækninger, hvor ministeren allerede har fået en sådan bemyndigelse til at nedlægge banen som godsbane, og hvor de lokale befolkninger, jeg tror nok med gru, ser hen til den dag, deres lokale industrier berøves deres naturlige godsbefordringsmuligheder. Det kan gå til lands, men hvordan går det til vands? Er det meningen, at alle samsingerne skal have deres egen båd, ligesom vi andre tvinges til at have vores egen bil?

**Otto Mørch (S):**

Allerførst har jeg lyst til at sige, at denne sag om den fremtidige besejling af Samsø efter min opfattelse har opnået en opmærksomhed i offentligheden, som faktisk er ude af proportion med, hvad sagens indhold kan bære. Jeg synes, det er meget svært at få øje på både principielle aspekter i sagen og på, hvad det skulle være, der er så urimeligt i den fremtidige trafikbetjening af Samsø sammenlignet med betjeningen af mange andre dele af landet.

I de seneste fem år – det kom ministeren også ind på og fik stærkt markeret i sit indlæg – er der sket en omhyggelig gennemgang af problematikken i diverse arbejdsgrupper og på talrige møder, alt sammen med deltagelse af politikere og embedsmænd fra Samsø kommune. Samsø er ikke holdt udenfor. De afgørelser, som trafikministeren har truffet i denne sag, er således baseret på et dybtgående kendskab til problematikken, og løsningen giver samsingerne en overordentlig rimelig trafikbetjening, som på næsten alle punkter opfylder samsingernes, jeg havde nær sagt hedeste ønsker.

Hvad er det egentlig, der er tilbage af krav, som samsingerne ikke mener at de indtil nu har fået opfyldt? Ja, ser vi på takstområdet, så hævder man her, at det vil være dyrere at komme fra Samsø til Århus for personer, og at det vil blive dyrere at få lastbiler over. Hvad er kendsgerningerne? For det første er det private rederis takster for lastbiloverførsel i dag 33 pct. lavere end DSBs, bl. a. fordi overfarten er kortere. For det andet er persontaksterne lavere, og selv om man tillægger prisen for busrejsen, så bliver den samlede udgift stort set som for DSBs færgerute.

Derfor siger man så, at når konkurrencen fra DSB er væk, så vil det private rederi blot hæve taksterne, som det offentlige ingen indflydelse har på. Det passer jo ikke. Hertil er at sige, at vi jo har et monopoltilsyn, som ifølge monopolløven bl. a. har til opgave at overvåge netop forhold af denne karakter. Det private rederi får derfor ikke fri takstfastsættelse.

Ser vi så på rejsetiderne, så hævder man her, at rejsetiden mellem Samsø og Århus vil blive længere, når man skal via Sælvig-Hovruten. Det er rigtigt, at man med de nuværende busforbindelser får cirka et kvarters længere rejsetid, men med indsættelse af direkte busforbindelser, som også ministeren omtalte, Hov-Odder-Århus, vil man opnå præcis samme rejsetid som med DSBs Samsøroute. Netop den omstændighed, at underlaget for en sådan direkte busforbindelse med den nye ordning vil blive forøget, skulle efter min mening betyde, at der er økonomisk grundlag for, at Århus amtskommune etablerer en sådan forbindelse.

Hvad så med befordringssikkerheden? Her hævder man, at befordringssikkerheden bli-