

[lb Christensen]

givet, og som jeg synes giver et udmærket billede af problematikken.

Trafikudviklingen fra 1973 til 1977 for henholdsvis DSB og selskabet Grau taler jo sit tydelige sprog. Der har været ordførere, der har insinueret, at DSB med vilje har tilrettelagt en fartplan, som der faktisk ikke var behov for, og derved så at sige kunstigt havde nedbragt benyttelsen af DSBs rute mellem Kolby Kås og Århus. Hvis det er tilfældet, er det en alvorlig anklage, men jeg håber, ministeren kan bekræfte, hvad jeg går ud fra er tilfældet, at DSB kun har indskrænket afgangene under hensyntagen til, hvor meget de blev benyttet, at man altså har varetaget forretningsmæssige og samfundsmæssige hensyn.

Der er en væsentlig ting, som jeg savner i denne redegørelse, og det er, hvor meget der spares, hvis der altså spares noget, ved at følge ministerens tankegang. Selv om der ikke spares noget, kan det godt være, det er en rigtig løsning, ministeren foreslår, det er der meget der taler for, men hvis der spares noget, og det var i hvert fald udgangspunktet, kunne det være af stor interesse at få at vide, hvor meget DSB sparer ved at gå den vej, som ministeren agter at gå.

Ordførere har jo været inde på, at skal man bevare – og det er jo meningen – ruten mellem Kolby Kås og Kalundborg, er der stadig væk færger, der er stadig væk personale, der er stadig væk havnedgifter, og skal der så være forbedrede afgange, som det også er meningen, er det vel nok et spørgsmål, hvor meget der spares. Men som sagt, derfor kan det godt være, det er den rigtige vej, som ministeren her agter at gå, og alt i alt vil den nok give samsingerne en bedre trafikbetjening, end de har i dag.

At DSB så i hvert fald i den første tid vil føle en vis overvågningsforpligtelse, således at man kan gribe ind, hvis trafikken stopper mellem Hov og Sælvig, kan vi godt tiltræde, men ellers må vi sige, at det må være en amtskommunal opgave at sørge for trafikken til Samsø, hvis det er sådan, at det private selskab af den ene eller den anden grund ikke er i stand til det. Jeg forstår, at man investerer i en ny færge i det private selskab og derved kommer en del af den kritik til livs, som har været fra visse kredse vedrørende betjeningen.

Vi kan altså i det store og hele erklære os enige i den redegørelse, ministeren her har leveret, men der er et par spørgsmål, jeg har tilladt mig at stille, og som jeg håber ministeren kan svare på.

**Kurt Hansen (VS):**

Vi mener, at den her sag ville være bedst tjent med at blive behandlet i udvalget. Det er i alt overvejende grad teknik, der er det reelle indhold i den. Vi mener ikke, den kan bære en forespørgselsdebat, som der er blevet lagt op til her.

Må jeg sige helt generelt meget kort, at vi mener ikke, at kollektiv trafik overhovedet skal blandes sammen med privatøkonomiske interesser. Vi mener, det må være DSB på landsplan og trafikelskaber i øvrigt på amtsplan, som står for den kollektive trafik. Det er for mig at se uacceptabelt, at det er en privat færgerute, der nu skal trafikbetjene dem, der skal til og fra Samsø. Det burde have været DSB, der var gået ind og havde påtaget sig den opgave som et naturligt led i DSBs virksomhed. Det ville selvfølgelig på den anden side også være totalt uacceptabelt, at DSB skulle virke som en form for støtte, tage de dårlige afgange m. v. fra det private selskab, så man kan ikke både have et privat selskab og så DSB, hvor DSB ligesom virker som en økonomisk støtte for det private selskab. Sådan har jeg opfattet at tingene i realiteten hænger sammen. Men som nævnt så vi helst, at det var DSB, der gik ind og overtog det hele.

Man har argumenteret med, at DSB-ruten skulle opretholdes for at få en høj trafikbetjening i forbindelse med Samsø og øsamfund generelt. Det synspunkt er jeg enig i, men da man i udvalget om offentlige arbejder diskuterede kollektiv trafik og VS på et tidligt tidspunkt i forbindelse med loven om den kollektive trafikbetjening lagde et ændringsforslag frem til vurdering hos partierne og ministeren, som gik ud på, at der skulle være nogle krav til trafikelskabet, til DSB, om et mindstemål af trafikbetjening, blev dette afvist også af en række af de partier, som nu kommer og taler om en høj trafikbetjening for øerne og kræver DSB-ruten opretholdt. Jeg mener, der er en snert af hykleri i den måde, man trækker tingene op på. Jeg kan ikke mobilisere den store mængde adre-