

## [Ministeren for offentlige arbejder]

bare sige, at jeg bl. a. takket være hr. Arentoft er bekendt med, at der har været en drøftelse af disse problemer i Odder byråd, og at jeg går ud fra, at der vil komme en kontakt imellem Odder kommune og amtet om disse ting.

Jeg tror dog ikke rigtig på tanken om, at staten, Odder kommune og amtet skulle gå ind i et eller andet samarbejde her; ganske vist har vi nok nogle statshavne med en helt bestemt baggrund, men det, at staten skulle gå ind i et egentligt havnebyggeri, tror jeg ikke på. Man bliver derfor nødt til at skille tingene og sige: her er en privat rute, den er etableret for så og så mange år siden, og den har udviklet sig. Hvad der så skal til lokalt med hensyn til tilkørselsforhold og havneforhold, må være et lokalt anliggende, det vil sige amtet og kommunen, eventuelt i samarbejde med det pågældende rederi.

Så fandt hr. Arentoft det for vejt, at jeg i en skrivelse har skrevet: »Det må bero på et skøn, om der skal gribes ind fra statens side, hvis det viser sig, at forudsætningerne ikke holder stik.« I den forbindelse fik jeg en lang række spørgsmål fra hr. Holm, om det var, når der skete en maskinskade på Graufærgen eller ved andre sådan dagligdags uheld. Det er det naturligvis ikke. Her er tale om f. eks. isforekomster, som det har været nævnt. I øvrigt har man sagt til Graurederiet: når I bygger færgen, så tag i betragtning, at den også kan anvende Kolby Kås i særlig bestrængte situationer. Den er lettere at holde isfri. Men hvis der virkelig kommer en isvinter, så er DSB parat til at sætte ind. Hvis det er således, at der er tale om, at økonomien går den forkerte vej og rederiet ikke rigtig kan klare det, så er det da også givet, at man så må gå ind i billedet. Men under alle omstændigheder må det bero på et skøn. Det siger sig selv, at når man er så stærk modstander, som f. eks. Samsø kommune er det, vil man næsten automatisk sige, at man synes, at DSB skal gå ind i billedet igen. Jeg vil være så ubeskedent at mene, at det skøn må den minister, der til enhver tid har ansvaret, påtage sig.

Så kom det spørgsmål, jeg også fik flere gange på Samsø: hvilken sikkerhed kan jeg give for andre ministre? Der bliver jeg nødt til at svare, at jeg jo ikke kan give nogen. Det er jo altid folketingets sammensætning, der afgør, hvilke beslutninger der skal tages.

Jeg kan selvfølgelig godt sige, at jeg er helt sikker på, at mine efterfølgere, i hvert fald hvis de hører til samme parti som jeg selv, vil leve op til det løfte, jeg har givet samsøerne. Men på den anden side ved hr. Arentoft også godt, at vi i henhold til forretningsordenen – som vi jo altså oplever det i dag – har mulighed for at tage initiativ til en forespørgselsdebat, hvor der kan fremsættes et dagsordensforslag, og hvor et folketingsflertal så kan omgøre beslutningerne. Sådan er vilkårene nu engang. Jeg har givet den forsikring så stærkt, som jeg kan gøre det, og vil naturligvis gøre alt for, at mit parti, når det har ansvaret, vil leve op til dette.

Til hr. Holm og andre kan jeg sige, at når det drejer sig om det økonomiske, ligger der en beregning bag, der søger en forbedring af DSBs økonomi ved, at antallet af driftstimer på Samsø vil blive begrænset fra 130 og ned til 90, og det giver altså dette beløb på omkring 1–2 mill. kr.

Så spurgte hr. Holm mig om behovet for havneinvesteringer. Jeg kan ikke give et nøjagtigt tal. Havneinvesteringerne, og hvad dertil hører, er ikke noget, som DSB har med at gøre. Det bliver et spørgsmål om, hvad den selvejende institution Hov Havn har af planer, hvor jo både Odder kommune og Århus amt er repræsenteret. Jeg ved, at man på Sælvgidsiden har bygget østmolen og er ved at bygge opmarchpladsen, men hvad det drejer sig om i øvrigt, det tør jeg ikke udtale mig om. Jeg kan kun sige, at mig bekendt har Århus amt på deres anlægsplan afsat 24 mill. kr. til at bygge den vejforbindelse, der skal føre til færgen, et vejbyggeri, som, så vidt vi er blevet orienteret, vil være færdigt i 1982. Så kan jeg sige, at der ikke eksisterer nogen kontrakt imellem DSB og Grau, og at DSB ikke yder noget tilskud til Grau. Jeg kan tilføje, at der i monopollovens § 2, stk. 1, er en meget tydelig lovtekst, der fortæller, at når det drejer sig om områder, herunder transport, der ligger uden for konkurrence, det vil sige, når man har monopol, så kommer monopolloven ind i billedet.

Over for hr. Lowzow og andre kan jeg bekræfte, at det er uaktuelt at tale om en forbindelse mellem Nordsamsø og Århus. Det indgik i det meget grundige udvalgsarbejde, man havde. Man blev ikke færdig, der var stadig væk – det sagde jeg forleden onsdag – nogle uafklarede punkter vedrørende en så-