

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

holdene i de tyndt befolkede grænseegne spørgsmålet om lettere adgang til midler til udbygning af vejnettet i disse egne.

Jeg kan oplyse det ærede medlem om, at dette spørgsmål allerede for nogen tid siden er rejst over for mig af kirkeministeren, og da jeg er enig med det ærede medlem og kirkeministeren om det formålstjenlige i, at man finder frem til en løsning af dette spørgsmål, har jeg allerede taget det op, og der er for tiden overvejelser i gang i vejdirektoratet om at finde frem til den bedst mulige løsning.

Jeg kan dog ikke i forbindelse med svaret til det ærede medlem undlade at minde om, at der gennem årene er ydet den sønderjyske landsdel meget betydelige beløb til vejforanstaltninger, og at resultatet i dag er det glædelige, at denne landsdel har et vejnet, der er langt bedre udbygget end vejnettet i det øvrige land. Det vil derfor ikke være forsvarligt at anvende midler til disse specielle sønderjyske vejanlæg af de 30 millioner, som er til rådighed af vejfondsmidlerne i år, da det vil bevirke, at det øvrige land får mindre beløb end beregnet. Jeg håber derimod, at det af indeværende års vejfondsmidler — som ser ud til at blive rigelige — vil være muligt at skaffe de beløb, som vil være nødvendige til de specielle sønderjyske vejformål.

Det ærede medlem hr. Heick omtalte jernbanetrafikken i Sønderjylland og fremsatte herunder kritik, dels af bestående togforbindelser, dels af det anvendte jernbanemateriel, og ønskede dobbeltsporet Lunderskov-Tinglev fremskyndet samt modernisering af Tinglev Station.

Det forbauser mig nu lidt at høre, at det ærede medlem er utilfreds med jernbaneforbindelserne i Sønderjylland — og her er det vel nærmest strækningerne Bramminge-Tønder og Tønder-Tinglev, der sigtes til. Forholdet er det, at statsbanerne endnu ikke er nået op på den køreplan fra før krigen, som man plejer at betegne som „normalkøreplanen“. For landet som helhed udgør køreplanen nu 91 pct. af normalkøreplanen, men de to strækninger, der her er tale om, har efterhånden — og senest ved køreplanen af 15. maj i år — fået deres forbindelser således udvidet, at køreplanen for strækningen Bramminge-Tønder nu svarer til 97,5 pct. og for strækningen Tønder-Tinglev til 93 pct. af normalkøreplanen. Statsbanerne har med den nugældende køreplan praktisk taget imødekommet alle foreliggende ønsker fra befolkningen, såvidt som det er gørligt.

Jernbanevognenes kvalitet kan måske nok kritiseres, men dette gælder ikke alene de her omhandlede strækninger. Statsbanerne har ikke kunnet forny og modernisere deres personvognsmateriel efter krigstiden så hurtigt, som det var ønskeligt. Der er bestilt nyt materiel, men leveringsfristen er ganske urimelig lang. Der er i hvert fald for mig ingen tvivl om, at statsbanerne bestræber sig for at indsætte så godt materiel på de sønderjyske strækninger, som forholdene overhovedet tillader det.

Erfaringerne har imidlertid vist, at den nugældende køreplan er for stor i forhold til trafikken, således at en del af togene ikke er så stærkt benyttet som ventet. Køreplanen må derfor anses for at være for stor, og statsbanerne har søgt andre veje til at billiggøre trafikken uden forringelse af forbindelserne. Man er herved kommet ind på den tanke at kombinere jernbanetrafik med landevejstrafik, således at de svagest benyttede tog afløses af rutebiler. Forudsætningen for en sådan kombineret driftsform er her så god som overhovedet muligt, idet hovedvejen praktisk taget løber parallelt med jernbanen. Der bliver derfor ikke tale om at påføre bestående landevejstrafik konkurrence, idet statsbanernes plan — såfremt den gennemføres — kun går ud på at lægge trafik fra skinnevej til landevej.

Detallerne for en sådan kombineret trafik er endnu ikke fuldt udarbejdet, men det kan allerede nu ses, at der her opnås en årlig driftsbesparelse på omkring  $\frac{1}{2}$  mill. kr. Under de vanskelige forhold for statsbanerne for tiden, da driften giver et betydeligt underskud, anser jeg det for prisværdigt, at statsbanerne søger at billiggøre trafikken, når dette — og det vil jeg gerne understrege — kan ske, uden at forbindelserne forringes for befolkningen, og jeg håber, at de lokale myndigheder ser på sagen på samme måde, således at der meddeles statsbanerne de koncessioner på landevejskørslen, som er fornødne. Jeg håber, at det ærede medlem, som har rejst spørgsmålet, vil medvirke hertil.

Med hensyn til et 2det spor Lunderskov-Tinglev vil jeg gerne sige følgende. Jord- og broarbejdet blev i 1941 godkendt som beskæftigelsesforanstaltning med tilskud i henhold til lov nr. 284 af 30. juni 1941, senere afløst af lov af 30. marts 1946, og bemyndigelse til erhvervelse af de fornødne arealer blev givet ved lov af 16. maj 1942. Arealerhvervelserne er i det væsentligste gennemført på strækningen Lunderskov-Røde-Kro, idet der dog mangler arealerhvervelse til visse i forbindelse med anlægget påtænkte