

## [Horn.]

træffes? Ja, der sker jo det, at de kommunale råd, som dækker det pågældende baneområde, sammen med det pågældende amtsråd — det vil jo normalt være landkommunerne, som tager stilling, fordi bykommunerne normalt ligger i enderne af en sådan privatbane og holder sig forholdsvis neutrale — finder frem til, at nu er tiden kommet, hvor man ikke vil ofre mere på det alter. Det er jo den samme betragtning, som har ført til, at statsbanerne har gjort indstilling til den højtærede trafikminister om, at der her er nogle linjer, som man mener det ikke længere er forsvarligt at drive. Det er altså en vurdering fra statsbanernes side, som falder fuldstændig sammen med den betragtning, man anlægger omkring i kommuner og amtskommuner, når man beslutter at nedlægge privatbaner, altså en fuldstændig parallel.

På Fyn nedlægges jo den 1. april de tre sidste privatbaner dér, og vi håber, at man både her, når det også sker for Assensbanen, og i Himmerlandsområdet vil tilstræbe at få en god dækning, som man har fået det andre steder, hvor baner er nedlagt.

Man møder, og det vil man vel også i dette tilfælde, hos de pågældende egnes befolkning ofte den forestilling, at når trafikken flyttes fra de baner, der nedlægges, over på landevejene, skabes der her en mertrafik, som vil være meget uheldig og give overtrafikering af landevejene. Jeg mener ikke, den betragtning kan holde. Jeg tror nok, man vil indlade sig på sådanne betragtninger, men de har ikke så forfærdelig meget med virkeligheden at gøre, idet de trafikmængder, der flyttes fra de baner, der nedlægges, det være sig statsbanernes sidelinjer eller privatbaner, ikke er af en størrelsesorden, som har større betydning i forhold til den almindelige trafik. Forholdet er vel nærmest som mellem en charabanc og en stor rutebil med anhænger. Derfor har det heller ingen vægt, hvis man tænker på vejenes bæreevne, at man flytter trafikken fra banerne over på de landeveje, som ligger i området. Procentuelt er denne trafiks andel så ringe, at det ikke spiller nogen rolle.

Det har måske større vægt at tale om, at vejene med hensyn til bredde og linjeføring ikke helt dækker de store vognes behov, som man kører med nu om dage,

rutebiler og lastvognstog. Men disse lastvognstog er der jo i forvejen, og den lastbiltransport, der vil blive af gods, som overføres til landevejene, vil formentlig kunne foregå på ganske almindelige lastbiler, så der bliver ingen problemer. Dermed vil jeg sige, at det ikke er noget argument, at vejene ikke kan bære eller tage den mertrafik, der her bliver tale om.

Jeg kan slutte med at sige, at jeg altså går ud fra, at de egnes befolkning, der her er tale om, får de goder, som de har haft ved banen, overført på rutebiler og godsbiler, sådan som man har set det i andre områder, hvor man i de senere år har nedlagt statsbanelinjer. Kunne man for godsbefordringen — jeg ser bort fra transporten af vognladningsgodset, som jo forudsættes indtil videre udført på banelinjerne — nå frem til et dør-til-dør-transport-system, tror jeg, at det ville være økonomisk lønnende, og det er jo klart, at befolkningen vil være interesseret i det, selv om man må betale et fragtomkostningstillæg for at få godset bragt ud. Forholdene er jo sådanne i vort land, når vi tænker på landbruget og andre, men ikke mindst landbruget, at det kan være vanskeligt at få godset hentet og bragt, hvis man ikke kan få det direkte til døren eller hentet ved døren. Dette til overvejelse. Jeg tror altså, det vil være en forretningsmæssig og hensigtsmæssig foranstaltning.

Jeg kan med disse ord på vor gruppes vegne anbefale lovforslaget til en hurtig behandling i det kommende udvalg. Velviljen for disse forslag er jo helt givet efter al den agitation, der gennem årene er drevet for at få sidebaner nedlagt.

**Holmberg:** Lovforslaget om nedlæggelse af statsbanestrækningerne Hobro-Løgstør og Tommerup-Assens giver mig ikke anledning til at holde nogen længere tale. Ministeren anfører jo ganske rigtigt, at disse baner er så lidet benyttet, at det må anses for uforsvarligt, at de fortsætter, og det er vi egentlig mange, der har været klar over længe. Der er for mig faktisk ingen tvivl om, at disse baner for længst burd have indstillet driften.

Ministeren oplyser, at banestrækningerne Hobro-Løgstør giver et rent driftsmæssigt underskud på 21.000 kr. pr. km, og fo