

Tønder kommune, Tinglev kommune og Sønderjyllands amtsråd har ønsket, at Tinglev-Tønder banen blev bevaret både som person- og godsbane, og har derfor ønsket, at lovforslagets bemyndigelse til ministeren, for så vidt angik denne bane, helt udgik af forslaget. Ministeren har hertil bemærket, at der ikke er noget økonomisk grundlag for opretholdelse af persontrafikken på strækningen. Stykgodstrafikken vil ligeledes for fremtiden, såfremt tilladelse fra de koncessionsgivende myndigheder opnås, blive afviklet med statsbanernes lastbiler. Vognladningstrafikken forudsættes derimod opretholdt i hidtidigt omfang.

Skjern, Åskov og Videbæk kommuner har i en henvendelse argumenteret for en fortsat opretholdelse af både person- og godstrafik på banestrækningen Herning-Skjern. Ministeren har hertil bemærket, at såfremt den forudsatte forsøgsordning måtte vise, at der ikke er økonomisk basis for opretholdelse af banen, så vil driften blive indstillet.

Under henvisning til den betydelige lokale interesse, som en indskrænkning af jernbanedriften kan have, skal udvalget henvende sig til ministeren, at han vil indhente en udtalelse om spørgsmålet fra jernbanerådet, før bemyndigelserne i lovforslagets §§ 2 og 3 bruges til at indskrænke den drift, som forslaget bemærkninger forudsætter i den nærmeste fremtid.

Udvalget har indgående drøftet problemerne omkring færgefarten Glyngøre-Nykøbing Mors.

Udvalget har modtaget en skriftlig henvendelse fra Sallingsund og Morsø kommuner vedrørende banestrækningen Skive-Glyngøre og færgesoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors. De nævnte kommunalbestyrelser finder det helt urimeligt, dersom persontrafikken på jernbanestrækningen Skive-Nykøbing Mors nedlægges, før Sallingsundbroen er en kendsgerning. En deputation fra de nævnte kommuner samt fra Skive og Sundøre kommuner og Viborg amtskommune har haft foretræde for udvalget. Udvalget er gået ud fra, at færgesoverfarten vil blive bevaret som godsferge, indtil Sallingsundbroen er færdigbygget, og har drøftet mulighederne af at kombinere denne godstrafik med en reduceret persontrafik, der ville kunne tilfredsstille de væsentligste behov, der findes i de berørte områder. Mini-

steren har fundet det forståeligt, at man fra lokal side søger at sammenkæde en nedlæggelse af Glyngøre-Nykøbing Mors overfarten med tilkomsten af en vejbro over Sallingsund. Da tidspunktet for broens bygning endnu ikke kendes, og da statsbanerne bør drives som en forretningsmæssig og økonomisk drevet transportvirksomhed, må det — efter ministerens mening — primært være trafikens udvikling, der er bestemmende for, hvornår en eventuel nedlæggelse af statsbanernes overfart sker. Ministeren har — uanset hovedsynspunktet om, at statsbanerne skal drives forretningsmæssigt — fastholdt, at der i forbindelse med nedlæggelse af trafikforbindelser må findes andre måder at afvikle det eksisterende trafikbehov på.

Ministeren var ikke gået ud fra, at statsbanerne skulle etablere en bustrafik ved bortfald af persontrafikken på statsbanestrækningen Skive-Glyngøre-Nykøbing Mors, idet en privat rutebiler allerede havde koncession til kørsel på denne strækning. Ministeren var dog gået ud fra, at kørslen på ruten ville blive tilpasset de ændrede forhold. Skulle der imidlertid opstå et problem for de omhandlede rejsende, vil statsbanerne søge en bus indsat mellem Glyngøre og Nykøbing Mors via Pinen og Plagen på de aktuelle tidspunkter, selv om en sådan indsats ikke for statsbanerne vil blive lønsom. En sådan kørsel er dog i givet fald betinget af, at de koncessionsgivende myndigheder vil give tilladelse til kørslen.

Der er modtaget skriftlige henvendelser fra Pensionisternes Samvirke samt fra Folkepensionistforeningernes og Invalideorganisationernes Kontaktudvalg. En deputation fra Pensionisternes Samvirke har endvidere haft foretræde for udvalget. De nævnte organisationer har henstillet, at der blev gennemført en ordning, hvorved 65-billetters gyldighed blev udstrakt til også at gælde befordring med rutebiler. Ministeren har i en kommentar hertil oplyst, at spørgsmålet om indførelse af en rabatordning for ældre ved rutebilbefordring, når sådan trafikform træder i stedet for jernbanebefordring ved jernbanestrækningers nedlæggelse, tidligere har været behandlet i folketinget (Folketingstidende 1965-66, sp. 4912). Der er nu — som da spørgsmålet blev rejst i 1965-66 — ingen mulighed for