

på forretningsmæssigt grundlag at indføre en rabatordning for ældre ved rutebilbefordring svarende til jernbanens 65-billetordning. Ministeren har ligeledes oplyst, at det ikke er muligt på forretningsmæssig basis at indføre særordninger for pensionister ved togrejser i den københavnske nærtrafik.

Udvalget har endvidere modtaget en skriftlig henvendelse fra advokat T. Nellemann.

Et *mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) er af den opfattelse, at uanset at jernbanedriften Skive-Glyngøre indskrænkes til kun at omfatte godsbefordring, så må færgeoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors i en vis udstrækning opretholdes som personbefordrende. Der er et behov for persontrafik på den pågældende strækning til hjem-arbejdsstedtrafik morgen og aften samt til befordring af skolesøgende børn og unge morgen og eftermiddag. At henvise denne trafik til overfarten Pinen-Plagen anses af mange grunde for at være en utilfredsstillende løsning — den er dyrere og længere og dermed også mere tidkrævende. Mindretallet lægger vægt på ministerens udtalelse i betænkningens tekst om, at der uanset hovedsynspunktet om, at statsbanerne skal drives forretningsmæssigt, i forbindelse med nedlæggelse af trafikforbindelser må findes andre måder at afvikle det eksisterende trafikbehov på. Ministeren har givet udtryk for forståelse for det synspunkt, der anlægges lokalt, hvorefter tidspunktet for nedlæggelse af færgeoverfarten sammenkædes med tidspunktet for bygningen af den vedtagne bro over Sallingsund. Mindretallet gør opmærksom på, at hele udvalget har været indstillet på at opretholde godstrafikken over Sallingsund på strækningen Glyngøre-Nykøbing Mors, indtil Sallingsundbroen er bygget, og mindretallet er af den opfattelse, at denne godsbefordring må kunne kombineres med en vis personbefordring, der dækker de væsentligste behov, uden at udgifterne bliver urimeligt store. Mindretallet finder, at den af ministeren foreslåede løsning med indsættelse af en bus mellem Glyngøre og Nykøbing Mors over overfarten Pinen-Plagen ikke er en tilfredsstillende løsning. Ministeren har ved denne løsning forudsat, at der kunne opstå

tab for statsbanerne, men har ikke kunnet oplyse, hvor meget større tab der ville opstå ved at opretholde en reduceret persontrafik i forbindelse med godsoverfarten set i forhold til tabet ved en tabgivende buskørsel over Pinen-Plagen. Da der er væsentlige ulemper forbundet ved at henlægge den omtalte persontransport til overfarten Pinen-Plagen, stiller SF ændringsforslag om at bevare en reduceret persontrafik på overfarten, indtil den vedtagne bro er bygget.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af socialistisk folkepartis medlem) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med den af mindretallet foreslåede ændring.

Ændringsforslag.

Af et *mindretal* (Arne Larsen):

Til § 4.

Paragraffen affattes således:

„§ 4. Ministeren bemyndiges til at indskrænke driften på den af statsbanerne drevne færgeoverfart mellem Glyngøre og Nykøbing Mors, sådan at personbefordringen reduceres til kun at tilfredsstille det væsentligste behov i de berørte områder, samt til helt at nedlægge denne færgeoverfart, når en vejbro er anlagt over Sallingsund.“

Bemærkninger.

Ved ændringsforslaget ændres forslaget § 4 sådan, at ministeren ikke længere får bemyndigelse til straks at indstille persontrafikken på færgeoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors. Ændringsforslaget går ud på at give ministeren en bemyndigelse til at indskrænke persontrafikken sådan, at kun de væsentligste behov tilfredsstilles, samt til at nedlægge færgeoverfarten, når Salling-