

[Mads Eg Damgaard.]

kun er vognladningsgods, der skal transporteres.

12 mill. kr. er vel ikke nogen stor besparelse på det samlede statsbudget, men mange bække små gør som bekendt en stor å, og jeg kan kun udtale tilfredshed med, at vi herved letter statsbudgettet med et beløb af denne størrelse. Jeg finder også, at det er meget uheldigt for den mest rationelle afvikling af trafikken, at man opretholder banelinjer med betydeligt statstilskud, når landevejstrafikken, som ikke altid bydes for gode kår, som regel er meget mere smidig. Jeg har haft lejlighed til at følge nogle af de omtalte baner, og jeg mener, der er eksempler på, at persontrafikken allerede i nogle år har været af så ringe omfang, at en enkelt rutebil kunne klare den.

De baner, der vil blive opretholdt forsøgsvis som godsbaner, må vi nok se nærmere på i udvalget. For enkelte synes økonomien at kunne bære en forsøgsordning, og der vil også komme henvendelser, som måske i nogle tilfælde kan være berettigede. Men jeg understreger, at vi i mit parti ikke ønsker noget opretholdt, som ikke i længden er levedygtigt. Det er imidlertid i udvalget, disse spørgsmål skal behandles, og jeg kan tilsige med partis velvillige indstilling til udvalgsarbejdet.

Holmberg: Lovforslaget om nedlæggelser og i andre tilfælde indskrænkninger på de mange strækninger, det drejer sig om, giver mig ikke anledning til at holde en længere tale om de enkelte strækninger, hvilket jo heller ikke er meningen ved en første behandling. Der er ingen tvivl om, at der vil komme et ret omfattende udvalgsarbejde, og jeg formoder, at man fra mange af de berørte områder vil søge foretræde for udvalget, for det er ganske naturligt, at et forslag om nedlæggelse kan kalde på følelserne; for at banerne har haft en umådelig stor betydning netop i de områder, det her drejer sig om, er hævet over enhver tvivl.

Da banerne blev oprettet, var tog næsten

det eneste transportmiddel. Men også her gælder, at tiderne forandrer sig, og det afgørende er ikke, om en bane gennemkører en egn eller en landsdel. Det afgørende må være, om egnen og befolkningen bruger disse baner. Det gør den i mange tilfælde ikke, og det er derfor, vi nu har forslag om ændringer. Men når nu banerne forsvinder, mener jeg alligevel, der er grund til at sige tak for den tid, de har bestået.

Sidebanernes forhold har vi gentagne gange haft til behandling her i det høje ting. Mange gange har det drejet sig om enkelte strækninger, og vi har også tit oplevet, at enkelte medlemmer, som repræsenterer disse områder — det får vi måske også at se her i dag — tager ordet for bevarelse af disse strækninger. Det er vel forståeligt, men jeg tror alligevel, at erkendelsen af, at disse baner ikke kan bestå, i øjeblikket er mere udbredt end bare for få år siden. Som jeg nævnte, har det mange gange været enkelte baner, vi har drøftet. Men i øjeblikket er det en hel flok, og jeg mener, at der er grund til at sige baneplanudvalget tak for den betænkning, vi har fået, og de oplysninger, den giver os, også på det økonomiske område, med hensyn til den årlige nettobesparelse på ca. 12 mill. kr.

Nu går det igen for næsten alle banestrækninger, at ud fra en driftsøkonomisk betragtning skal det være, som det er anført. Men derudover mener jeg, at vi i det udvalg, som bliver nedsat, må forsøge at gøre op, om enkelte strækninger kan have så stor egnsudviklingsmæssig betydning, at vi godt kan acceptere et mindre underskud. At dette egner sig bedst til udvalgsbehandling, er en selvfølge.

Jeg er sikker på, at vi skulle have haft den betænkning for mange, mange år siden, for beklageligvis er jeg også sikker på, at der er sket store fejlinvesteringer, bl. a. i banegårde og i banegårdsflytninger. Nu er den ny tid erkendt, nu bliver der planlagt containerterminaler, men mon ikke også det ville være rimeligt at kigge lidt nærmere på disses placering?