

[Arne Larsen.]

bemærkninger til baneplanudvalgets konklusioner, og her bruges vendinger, som for et almindeligt jævnt menneske som mig er noget uforståelige. Hvad betyder en ofte brugt vending: „strækningens mellemstationer genererede og attraherede så og så meget vognladningsgods“? Jeg måtte have fat i en ordbog, men da den kun indeholdt 16.000 opslagsord, hjalp det mig faktisk ikke ret meget. Jeg ved, hvad degeneration er, men hvad betyder generere? Måske modsatrettet. Med hensyn til attrahere tænkte jeg på attraktion, og efterhånden ved at snakke med kloge mennesker fandt jeg ud af, at det skulle betyde, at disse mellemstationer af-fødte og tiltrak så og så meget vognladningsgods. Det kunne godt være skrevet på normalt dansk. Derfor vil jeg meget henstille til ministeren, at han næste gang i sine lovforslag affatter sine bemærkninger på en sådan måde, at almindelige, jævne mennesker forstår dem. Det gælder ikke trafikministeren alene, det gælder også de øvrige ministre, og henstillingen gælder altså også dem.

Herudover har jeg kun et problem tilbage, og det er Skive-Glyngøre, hvor man agter at nedlægge persontransporten. Jeg er ikke helt sikker på, at det er rigtigt. Efter hvad der står i bemærkningerne, er der en ret stor persontrafik i øjeblikket, 250.000 passagerer, og Nykøbing Mors genererer og attraherer et stort antal vogngodskilometer, så jeg tror, at denne bane har en ret så stor betydning, hvorfor jeg ikke umiddelbart vil gå med til, at man indskrænker befordringen på denne bane.

I Sallingsundbroudvalgets betænkning sagde man i sin tid, at når Sallingsundbroen var bygget, måtte sandsynligvis Skive-Glyngøre banen aftrappes til en godsbane, og det kan man da forstå. Men hvornår kommer Sallingsundbroen? Så vidt jeg ved, vedtog vi en anlægslov her i folketinget i 1966, det er altså 4 år siden, og hvad er der sket siden? Mig bekendt forventes detailprojekteringen først afsluttet i foråret 1972, altså 6 år om at detailprojektere en smule bro over Sallingsund. Jeg ved, at langt om længe er linjeføringen blevet fastlagt, pilleplaceringen er blevet fastlagt, og man er ved at foretage bundundersøgelser, men jeg synes, det går alt for langsomt. Derfor tror jeg faktisk,

at jeg vil se den bro først, inden jeg definitivt tager stilling til, om denne bane skal nedlægges.

Ja, det var nogle spredte betragtninger om dette lovforslag, men stort set er vi i mit parti tilfreds med det.

Hanne Reintoft: Med dette lovforslag fortsætter regeringen de senere års nedlæggelse af jernbanelinjer. Motiveringen er den samme som tidligere, at strækningerne er urentable, transporten for ringe og omkostningerne for store. Der er naturligvis også strækninger, hvor man må se på, om det er rigtigt, at de opretholdes, men jeg tror ikke, at der kan være megen tvivl om, at man har været alt for ivrig her. Det viser erfaringerne fra forskellige nedlagte strækninger i Danmark, og hvis man vil gå til andre lande — jeg kan f. eks. henvise til Østrig og Schweiz, hvor man har foretaget mere dybtgående undersøgelser — vil man se, at man dér er kommet til det resultat, at mindre baner med forbindelse til hovedlinjer bør bevares.

Det kan ikke nytte noget at betragte jernbanerne som noget isoleret og noget øjeblikkeligt, de må betragtes som noget samfundsmæssigt og ud fra en virkelig vurdering af fremtidens trafikbehov og ikke nedlægges ud fra en øjeblikkelig iver efter at spare på budgettet, så man kan komme og tilfredsstille, hvad man har lovet sine vælgere på falsk grundlag.

Der er også advaret mod det fra befolkningens side deroppe; jeg kan f. eks. citere formanden for Års Borger- og Håndværkerforening, assurandør Rasmussen, der på foreningens generalforsamling før banens nedlæggelse i 1968 sagde:

„Jeg forstår ikke, at banens ledelse ikke kan se lidt længere frem, end tilfældet er. Med den udvikling, der er i Års og nærmeste omegn, må der fremover blive brug for en baneforbindelse, for om 25 år vil der sikkert bo 15.000-20.000 mennesker i Års.“

Det er også betegnende, at de fleste af de strækninger, der nu foreslås nedlagt, såvel som de allerede nedlagte ligger i landets svagest udviklede områder, områder, hvor der i meget høj grad er behov for udbygning af transportmulighederne og absolut ikke for en forringelse. Vi har fra områder, der