

[Hanne Reintoff.]

har mistet deres jernbaneforbindelser, det ved ministeren, klare eksempler på, at planlagte virksomheder må opgives og bestående virksomheder flyttes; der kan f. eks. henvises til erfaringerne med Hadsundbanen. Det er ikke det, man tænker på, når man i øvrigt snakker om egnsudvikling og står heroppe og siger mange og dyre ord om alt det, man vil gøre for de underudviklede områder. Det, man gør her, er, at disse områders allerede bestående vanskeligheder fastlåses eller uddybes, så skævhederne i landets udvikling forstærkes yderligere.

Selvfølgelig er det rigtigt, at tallene viser tilbagegang for jernbanetransporten, og at dette i nogen grad skyldes landevejstrafikkens udvikling, men det er også, som allerede hr. Arne Larsen har sagt, kun i nogen grad. Sagen er, at jernbanerne netop i disse områder i årtier er blevet ganske urimeligt forsømt, de er blevet forsømt med hensyn til udbygning og modernisering; der er faktisk efterhånden tale om hele veteranjernbaner nogle steder. Det ville nok være det billigste, om man lidt tidligere havde været sig sit ansvar bevidst, for man kan ikke bortforklare, at besparelsen er minimal, hvis man lægger på, hvad det koster at udbygge landevejstransporten, og hvad det koster at udbygge vejnettet og imødegå nedslidningen.

Jeg vil derfor meget henstille, at man i udvalget ikke jager dette lovforslag igennem og ikke nøjes med at betragte det som et lille lokalt spørgsmål, men lægger op til en virkelig undersøgelse ud fra, hvad fremtiden har behov for, for at sikre alle landsdele den bedste og billigste transport, herunder også, at statsbanernes hovedlinjer får de nødvendige fødelinjer, og at man koordinerer de forskellige transportområder og -midler; bl. a. ved at de overtages og drives af staten i samfundets og befolkningens interesse.

Axel Ivan Pedersen: Til det lovforslag, som vi nu behandler, om nedlæggelse af visse jernbanestrækninger, vil jeg gerne fremsætte et par bemærkninger, og jeg gør det også på hr. Thomas Haves vegne, da han ikke er i stand til at være til stede her i dag.

Det turde være ministeren bekendt, at man ikke i Salling og på Mors er begejstret

for forslaget om Sallingbanens overgang til godsbane og heller ikke over, at overfarten mellem Glyngøre og Nykøbing Mors fra samme tidspunkt ikke mere kan medtage passagerer. Der er imellem de to byer et meget nært tilknytningsforhold på det erhvervsmæssige område og i industriel henseende med hensyn til arbejdskraft og mellem hele Nordsalling og Nykøbing i skolemæssig henseende, idet et betydeligt antal elever frekventerer gymnasiet i Nykøbing. For disse menneskers vedkommende vil en afbrydelse af færgeforbindelsen mellem de to byer betyde forøget afstand og større omkostninger, så længe broforbindelsen over Sallingsund ikke er etableret. Det vil også betyde en endnu hårdere belastning af den i forvejen stærkt benyttede private færgeoverfart mellem Pinen og Plagen. Det må derfor forekomme rimeligt, at såvel færgefartens persontrafik som Sallingbanens persontrafik opretholdes, indtil broforbindelsen er etableret.

Det var også under disse forudsætninger, vi i sin tid i Sallingsundbrokommissionen gav afkald på en kombineret bro og gik ind for en vejbro. Der står herom at læse i brokommissionens betænkning side 68, at statsbanerne regner med at kunne opretholde godstrafikken pr. godsvogn i 15 år. Denne betænkning blev afgivet i december 1965, og som hr. Arne Larsen her har refereret, blev loven om Sallingsundbroens bygning vedtaget i foråret 1966.

Det kan derfor ikke undgå at undre, når man læser i sidebaneudvalgets betænkning øverst på side 14, at banestrækningen Skive-Glyngøre omdannes til godsbane, og at persontrafikken indstilles på færgeoverfarten Glyngøre-Nykøbing Mors, idet det dog forudsættes, at spørgsmålet om banens bevarelse som godsbane tages op til overvejelse i hvert fald til det tidspunkt, hvor en Sallingsundbro er etableret.

Hvis ministeren accepterer sidebaneudvalgets synspunkt, er det et eklatant brud på de forudsætninger, der skabte den enighed i Sallingsundbrokommissionen, som ønskes i vejdirektoratet. Jeg går ikke ud fra, at sidebaneudvalget har været uden kendskab til brokommissionens betænkning, eller har det?

Det rimeligste ville være, at persontrafikken opretholdes på begge strækninger, indtil