

[Holmberg.]

at bevare en reduceret persontrafik på færgefarten Glyngøre-Nykøbing Mors, indtil Sallingsundbroen er færdig. Den Sallingsundbro, som vi ved skal bygges, som det er vedtaget skal bygges, men som der endnu mangler anlægslov for. Disse områder venter naturligvis et svar på, hvornår de kan forvente en anlægslov, det spiller en stor rolle for dem, det ved vi alle, ikke mindst netop i det ny Viborg-Thisted amt, og jeg vil gerne spørge trafikministeren, om det er muligt bare at antyde lidt om, hvornår vi måske kan vente, at der kommer forslag til en anlægslov for denne trafikforbindelse, som altså er vedtaget.

I samme forbindelse vil jeg spørge: hvordan går det egentlig med de veje, som vi dengang bestemte stort set skulle være færdige, når broen engang blev bygget? Vi ved jo, at der har fundet nedskæringer sted, vi ved også, at der stadig væk er noget, der hedder vejfondspenge. Jeg spørger altså ministeren både med hensyn til vejene og med hensyn til en eventuel anlægslov, om der kan siges lidt om, hvornår vi kan forvente disse ting.

Det drejer sig her om persontrafikken, og hvor store er så problemerne? Alle må erkende, og det kan vi også se, når vi læser bemærkningerne og sidebaneanudvalgets betænkning, at der blev fragtet meget få rejssende, og endvidere at der på dette område er en faldende tendens, hvad angår passagerer og gods.

Færgefarten vil fortsætte som godsfærge, indtil Sallingsundbroen er en kendsgerning. Der bliver spurgt: når færgerne alligevel sejler, kunne der så ikke opretholdes en reduceret persontrafik? Spørgsmålet er egentlig forståeligt, men jeg mener, at svaret fra ministeren er klart nok. Ministeren nævner, at det må være udviklingen, der er bestemmende, og vi må gå ud fra dette. Vi ved jo, som jeg nævnte, hvor få der er, og hvor meget det vil koste at opretholde en reduceret persontrafik. Og vi ved, at der er en anden forbindelse 4-5 km derfra med busfor-

bindelse. Er der så i det hele taget nogen som helst mening i at opretholde færgeforbindelsen for personer, når vi samtidig forlanger, at DSB skal drives ud fra forretningsmæssige principper? Det kan vi efter min mening ikke forlange, uden at det bliver inkonsekvent det hele.

Jeg går ud fra som en selvfølge, at ministeren står ved det, der er nævnt, at hvis det skulle komme til at knibe lidt med forbindelserne, så er man villig til at sætte en bus ind, altså en rutebilforbindelse over Pinen og Plagen til Nykøbing Mors. Jeg tror aldrig, det bliver aktuelt for DSB, for vi ved, at der i forvejen går en privat rutebilforbindelse med mange afgange, som nok skal tilpasse sig de ændrede forhold, men løftet er altså givet. Hvis vi er realistiske, og det må vi jo være, kan vi så i det hele taget forlange mere?

På venstres vegne giver jeg i alt fald tilslutning til lovforslaget, som nu er til anden behandling. Med den motivering, jeg har givet i forbindelse med omtalen af DSB og de private ruter, må jeg anbefale at stemme imod ændringsforslaget fra SF.

**Amtøft:** Det er klart, at et lovforslag om nedlæggelse af nogle jernbanestrækninger altid vil blive følt som et ubehageligt indgreb over for de områder, der pludselig mister deres jernbane.

I udvalgsarbejdet vedrørende dette lovforslag har vi da også fået et levende indtryk af, hvilken vægt der lægges på bevarelse af jernbanen. Heldigvis har det vist sig, at mange protester fra de områder, der rammes, skyldes, at lovforslaget er blevet misforstået. Ifølge § 2 får ministeren bemyndigelse til at indskrænke driften på visse banestrækninger til transport af vognladningsgodt og — og det er denne passus, der er blevet misforstået — bemyndigelse til senere helt eller delvis at nedlægge banestrækningerne. Som det fremgår af betænkningen forudsætter den totale nedlæggelse, at trafikken på jernbanen mindskes så meget i forhold til den nuværende trafik, at det