

[Arne Larsen.]

normale jernbanetrafik mellem de to landsdele, Salling og Mors, blev opretholdt, indtil broen stod færdig.“

Dette løfte sviger man derved, at man nedlægger persontransporten mellem Skive og Nykøbing Mors og mån indstiller persontrafikken over Sallingsund. Morsø erhvervsråd siger i en henvendelse til folketinget:

„Morsø kommune er beliggende i et område, der i henhold til lov om egnsudvikling har mulighed for at modtage den største form for støtte. Det vil være urimeligt, om denne mulighed undergraves ved, at en anden lov afskærer området fra dets trafikale forbindelser med det øvrige land, indtil Sallingsundbroen er bygget.“

Jeg tror, jeg hermed på tilstrækkelig vis har argumenteret for det af SF stillede ændringsforslag. Ministeren er selv klar over, at det nok ikke er sikkert, at det bliver den helt heldige løsning at henvise folk til Pinen og Plagen, og siger derfor også i betænkningen, at i forbindelse med nedlæggelse af trafikforbindelser må der findes andre måder at afvikle det eksisterende trafikbehov på, og henviser så til, at om nødvendigt vil man indsætte en bus mellem Glyngøre og Nykøbing Mors.

Af de grunde, jeg har fremført, finder vi, at det ikke er forbundet med synderligt store omkostninger at opretholde en vis persontrafik, ydermere da ministeren også mener, at selv en busforbindelse mellem Glyngøre og Nykøbing Mors over Pinen-Plagen vil påføre statsbanerne tab. Vi har ikke kunnet få de eksakte tal for, hvor store tabene egentlig er ved at opretholde persontrafikken over færgeoverfarten og ved at opretholde en persontrafik via bus. Nok om dette problem. Jeg anbefaler naturligvis det høje ting at stemme for vort ændringsforslag.

Der er rejst nogle andre problemer, og jeg skal lige omtale et enkelt af dem. Også jeg vil beklage, at 65-billetterne ikke bliver udvidet til også at omfatte rutebillettet. Det er ikke første gang, dette problem rejses, og jeg synes ikke, vi har modtaget en virkelig saglig argumentation for, at man ikke kan udvide 65-billetterne til også at omfatte rutebillettet. Det er godt nok rigtigt, at statsbanerne ikke er enerådende med hensyn til at fastsætte taksterne på

rutebillettet, men jeg vil da meget henstille, at man arbejder videre med denne sag, således at man eventuelt i samarbejde med landsnævnet kunne prøve på at finde en udvej til en løsning af denne sag, ligesom jeg finder, at det ville være meget ønskeligt, om vi kunne indføre en rabatordning for ældre, pensionister osv., i det københavnske nærtrafikområde. Københavns sporveje har indført en sådan ordning, og der er en fællesbilletordning mellem sporvejene og DSB på nærtrafikken. Jeg vil håbe, at man før eller senere finder udveje for en rabatordning, som kan udstrækkes til begge områder, såvel sporveje som nærtrafikken, altså DSBs S-tog.

Måske får vi løsningen om ikke så længe, idet der er nedsat en hovedstadsreformkommission, som arbejder også med hovedstadsområdets trafikproblemer, og så vidt jeg er informeret, tenderer det henimod, at vi får hele nærtrafikken i hovedstadsområdet under én og samme styrelse og ledelse i ét og samme trafikskelskab. Så bliver man simpelt hen nødsaget til at lave fællesordninger for alle trafikarter i hovedstadsområdet, og så vil vel også en særlig ordning for pensionister og ældre blive godtaget for hele området, da vi har det i forvejen på Københavns sporvejes net.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget, som jeg i øvrigt ikke har flere bemærkninger til, og anbefale det af SF stillede ændringsforslag.

**Kjær Rasmussen:** Jeg havde desværre ikke mulighed for at tage ordet under førstebehandlingen af dette lovforslag; derfor vil jeg gerne have lov til at fremkomme med et par korte bemærkninger her ved anden behandling i dag.

Vi synes, det er meget dristigt, hvad folketinget her giver ministeren bemyndigelse til, og vi forstår egentlig ikke, hvordan noget sådant lader sig gøre, uden at der har fundet en generaldebat sted om en samlet trafikplan for Danmark. Vi kan kun beklage, også ud fra et egnsudviklingssynspunkt, at man ligefrem har sultet visse banestrækninger ihjel ved f. eks. at sikre dem dårlige forbindelser til andre samfærdselsmidler. I øvrigt burde der for længst have været et ankenævn for sådanne sager. Vi kan kun beklage, at det offentlige i disse forurenings-