

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Hvad angår det specielle tilfælde fra Farum, kan man da godt forstå, det er attraktivt for dem, men vil man en kollektiv trafik for helheden — og det vil jeg — må man naturligvis også udbygge den.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Ingomar Petersen* (RV) til ministeren for offentlige arbejder:

„Kan ministeren bekræfte det forlydende fra velinformeret kilde, der er gengivet i dagbladet Vestkysten i en artikel den 18. september 1974, om, at der skulle være indgået en stiltiende aftale mellem DSB og de tyske forbundsbaner om en stille afvikling af den vestjyske længdebane, et forlydende, der yderligere aktualiseres af en artikel i samme dagblad den 27. august, hvoraf det fremgår, at den vestjyske længdebane formentlig går fri af sparekniven i år samtidig med, at det anføres, at banens fremtid fortsat er usikker?“

(Spm. nr. 6).

Skriftlig begrundelse.

Der er i Vestjylland store betænkeligheder over for den usikre fremtid for den vestjyske længdebane.

Af hensyn til den kommende region- og trafikplanlægning kan man ikke fortsat være tjent med, at en endelig stillingtagen fra trafikministeren udebliver.

Ingomar Petersen (RV):

Det er ikke nogen hemmelighed, at man fra DSBs side i disse spareår er meget tilbageholdende over for den vestjyske længdebane. At man både nord og syd for grænsen anser gode trafikforbindelser som et vigtigt led i hele egns- og industriudviklingen, og at man finder, at den vestjyske længdebane har en naturlig fremtidsopgave på dette felt, håber jeg ikke trafikministeren vil lade ude af betragtning ved sin endelige stillingtagen.

Hvis vestområdernes udvikling skal fortsætte og vi inden for EF og den øgede samhandel i Europa skal være medvirkende til en positiv udvikling, kan det ikke være rimeligt fortsat at lade baneproblemerne være i usikkerhedens mørke. Der må sna-

rest træffes en politisk beslutning om bevarelse af denne jernbaneforbindelse og om en modernisering af den med mere komfortable tog end de gamle motortog, som i dag kører, og som vel havde deres glansperiode på Københavns omegnsbaner i 1930'erne.

Miljøministeriet ønsker det skæve Danmark rettet op, bl.a. ved en fornuftig regionplanlægning og deraf følgende energibesparende trafikplanlægning, og så kan det ikke være særlig hensigtsmæssigt, at ministeriet for offentlige arbejder lader DSB langsomt udsulte denne jernbaneforbindelse.

Jeg kunne godt tænke mig at spørge trafikministeren, om ministeren har drøftet vestbaneproblemerne med sin kollega forsvarsministeren. Jeg kunne egentlig godt ønske at vide, om denne baneforbindelse i den vestlige del af Nordtyskland og langs den jyske vestkyst ikke kunne have en vis militær betydning for transport af svære kampvogne m.v. Jeg er bekendt med, at den slesvig-holstenske trafikminister, Jørgen Westphal, er positivt indstillet over for en forbedring af vestbanens forbindelse over grænsen, og jeg er bekendt med, at den tyske minister er indforstået med en styrkelse af jernbanetrafikken også af hensyn til den svagere forsyning af området med motorvej samt i øvrigt hele energiuudviklingen. Den turistmæssige betydning kan man heller ikke se bort fra.

Region- og trafikplanlægning standser ikke ved en grænse, hverken mellem amter eller mellem lande. Vil ministeren foranledige et hurtigt arbejdende udvalg nedsat til endelig afklaring af problemet, og vil ministeren eventuelt lade repræsentanter for de folkevalgte myndigheder langs vestbanen både nord og syd for grænsen deltage i dette udvalgsarbejde?

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

DSB har over for mig bekræftet, at der ikke er indgået nogen aftale med de tyske forbundsbaner om afviklingen af den vestjyske længdebane. De tyske baner har i øvrigt ganske naturligt ingen indflydelse på DSBs interne beslutninger. Der køres i øjeblikket et enkelt godstogspar mellem Tønder og Niebüll samt to daglige iltogspar