

[Holmberg.]

Jeg giver altså på venstres vegne principiel tilslutning til forslaget, dog under den udtrykkelige forudsætning, at der ikke sker nogen forringelse af trafikbetjeningen i de egne, hvor banerne bliver nedlagt. Jeg er naturligvis klar over, at andre faktorer nu kommer ind i billedet i forbindelse med koncession til andre trafikmidler, sådan som vi allerede har det nu både til DSB og til private.

Amtoft: Jeg må stærkt beklage, at vi nu er nået hertil, at et stort antal jernbaner skal nedlægges helt eller delvis. Det er allerede nævnt, hvilke strækninger det drejer sig om, og at det for disse strækninger gælder, at passagertrafikken skal ophøre overalt. Endvidere at godstrafikken bevares på visse strækninger, hvad angår vognladningsgods, mens andre strækninger helt nedlægges. Ministeren nævner dog i forelæggelsestalen, at enkelte strækninger vil kunne overgå til anvendelse som industristamspor, hvis statsbanerne kan opnå en rimelig overenskomst med de interesserede kommuner og virksomheder.

Som allerede nævnt har hele spørgsmålet været behandlet i sidebaneudvalgets betænkning nr. 1. Med de oplysninger, der er givet i betænkningen, og som er citeret i bemærkningerne til lovforslaget, finder jeg det vanskeligt på saglig vis at gå imod den foreslåede nedlæggelse af banestrækningerne. Det har i mange år været et stærkt ønske i Nordvestjylland, at Sallingundsbroen blev bygget. Nedlæggelsen af persontrafikken på Nykøbing-Glyngøre færgefart vil ikke gøre dette ønske mindre udtalt.

Der er sikkert mange, der vil hævde, at en fortsat industrialisering af de pågældende egne, og det gælder navnlig Vestjylland, ikke er mulig, når jernbanen forsvinder. Men jeg vil her gerne pege på, at hovedparten af strækningerne bevares som godsbaner for vognladningsgods, og at der for de øvrige strækninger som nævnt er mulighed for at anvende sporet som industristamspor. Jeg må dog præcisere, at lovforslaget giver ministeren bemyndigelse til at nedlægge godsbanestrækningerne helt eller delvis, og da banerne naturligvis vil blive nedlagt helt, hvis benyttelsen er for ringe, vil det være de pågældende kommuner og virksomheder,

der i praksis bestemmer, om banen skal nedlægges. Jeg vil specielt nævne strækningen Skjern-Herning, om hvilken lovforslagets bemærkninger siger, at strækningen vil blive nedlagt, hvis ikke en forsøgsperiode på et par år viser forbedret driftsresultat.

Jeg skal endelig bemærke, at det i betænkningen fra sidebaneudvalget nævnes, at man som næste opgave vil undersøge økonomien af de eksisterende godsbaner og endvidere af den vestjyske længdebane og af strækningen Århus-Ryomgård-Grenå.

Som allerede nævnt fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at de årlige besparelser på grund af nedlæggelserne af banerne vil være ca. 12 mill. kr. Det kan måske betragtes som en forholdsvis stor besparelse, men besparelsen kan godt synes noget ubetydelig, når man ser den i forhold til statsbanernes samlede underskud. På finansloven 1970-71 er DSBs underskud opført med 330 mill. kr., når man regner med den normale forrentning på 4½ pct. Men underskuddet vil blive forøget til ½ milliard kr., hvis man i stedet regnede med en måske mere realistisk forrentning på 10 pct., og det viser i hvert fald, at der må være andre ting end disse sidebaner, vi nu drøfter, der gør, at statsbanerne har et stort underskud. Tilsyneladende er der visse forhold på hovedbanerne, som heller ikke er helt så driftsøkonomiske, som de skulle være.

Med nedlæggelsen af banerne vil der frigives arealer, der i mange tilfælde er beliggende i naturskønne områder, og jeg vil gerne spørge trafikministeren, om han har overvejet at anvende visse af banearealerne som cykelstier.

Jeg skal i øvrigt på det radikale venstres vegne anbefale det foreliggende lovforslag.

Arne Larsen: Igennem en længere periode har det været overvejet, om det ikke ville være hensigtsmæssigt at nedlægge visse af DSBs sidebanestrækninger. Problemet har været grundigt undersøgt i baneplanudvalget, som i 1968 fremkom med en betænkning, hvori en række banestrækningers forhold blev belyst, og hvori man fremkom med en række forslag dels til nedlæggelser, dels til at ændre visse banestrækninger til rene godsbaner. Et internt DSB-udvalg, det såkaldte sidebaneudvalg, har siden 1968