

[Axel Ivan Pedersen.]

broforbindelsen er etableret, og her vil jeg gerne give hr. Arne Larsen medhold i de synspunkter, han har fremsat herom, som ligger helt på linje med det, jeg her har sagt.

Men jeg vil dertil føje, at man må opretholde godstrafikken som forudset. Godstrafikmængden er i øvrigt ikke på den pågældende banestrækning i aftagende. Der vil heri ligge et incitament til at få brobygningen i gang, så snart detailprojekteringen er færdig. Jeg vil derfor benytte lejligheden til at spørge ministeren, om han på det kommende finanslovsforslag har søgt en bevilling til broarbejdets igangsættelse og ligeledes om de nødvendige bevillinger til etablering af brovejens tilslutning til det bestående vejnet og en tilslutningsvej til Nykøbing Mors.

Jeg gjorde sidste år nogle bemærkninger om de vanskeligheder, befolkningen har at slås med på de egne, der her er tale om, og vi må finde det meget betænkeligt at gennemføre, hvad der står i lovforslaget vedrørende Salling og Mors, især hvis der ikke gives håndfaste garantier om kompensationer som her nævnt.

Endelig skal jeg ikke undlade at gøre et par bemærkninger om, i hvilken udstrækning forslaget, hvis det gennemføres, får indflydelse på det personale, som er tilknyttet såvel banen som færgefarten. Det drejer sig om et vist antal tjenestemænd, som er meget bekymret for fremtiden, og jeg vil gerne benytte lejligheden til at stille ministeren det direkte spørgsmål: kan man regne med, at det i sidebaneudvalgets betænkning anførte vil blive efterkommet, at der vil blive taget vidtgående menneskelige hensyn?

Niels Jørgen Nielsen: Jeg kan tilslutte mig de principielle synspunkter, som venstres ordfører, hr. Holmberg, gav udtryk for, men jeg har nogle bemærkninger, som jeg gerne vil tilføje, vedrørende lovforslagets § 3, der udelukkende drejer sig om banestrækningen Herning-Skjern, og jeg har også et par kommentarer til forslaget om at nedlægge Herning-Viborgbanen.

Det er min opfattelse, at den forestående fornyelse og udbygning af Herning station bl. a. tilsigter at gøre jernbaneanlægget i Herning til et knudepunkt for den kom-

mende tids godstransport, hvor containere vil blive et vigtigt led. Hvis denne opfattelse ikke er rigtig, så beder jeg trafikministeren retlede mig. Men efter en sådan udbygning synes jeg, man uvilkårligt må formode, at Herning-Skjernbanen vil få en stærkt øget betydning for containertransporten fra Herning og til den vestjyske længdebane og videre sydpå. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at denne banestrækning er moderniseret så sent som i 1965-67, så der bliver ikke tale om væsentlige vedligeholdelsesudgifter i en årrække fremover. Det anføres endvidere i bemærkningerne, at strækningens betydning som transitbane kan påregnes forøget i tilfælde af, at persontrafikken indstilles på Laurbjerg-Brammingbanen. Jeg synes, disse forhold berettiger til at sætte spørgsmålstegn ved det rigtige i at nedlægge denne banestrækning. En nedlægning vil jo ikke være særlig hensigtsmæssig, hvis vi står over for en udvikling, der i løbet af forholdsvis få år vil betyde, at banetransport på denne strækning vil blive rationel og eventuelt et økonomisk aktiv. Den foreslåede bemyndigelse i § 3 går på først at indskrænke driften og senere at nedlægge banen. Jeg opfatter denne udformning som udtryk for, at trafikministeren tilslutter sig sidebaneudvalgets forslag om at indføre en forsøgsperiode med forenklet drift.

Ud fra de synspunkter, jeg her har fremdraget, vil jeg tillade mig at henstille, at der under den kommende udvalgsbehandling foretages en grundig, saglig vurdering af, om det ikke vil være rigtigt at indskrænke bemyndigelsen i § 3 til indførelse af nævnte forsøgsperiode for så, når resultaterne heraf foreligger, at tage spørgsmålet om banens nedlæggelse eller fortsatte drift op til endelig afgørelse.

Om Herning-Viborg banen hedder det i banepanudvalgets betænkning, at det bør undersøges nærmere, om strækningen bør opretholdes som godsbane, og i bemærkningerne til lovforslaget anføres det bl. a., at såfremt der kan opnås en acceptabel ordning med de interesserede kommuner og virksomheder, vil sporet foreløbig blive bevaret som industristamspor, hvad der kan lade sig gøre uden investering i sporfornyelse. Det siges endvidere, at en nedlægning vil i så fald blive søgt koordineret med, at