

over den faste forbindelse, når vi åbner den næste sommer.

Med hensyn til tv-overvågningen af selve vejdelene vil jeg gøre opmærksom på, at det har vi altså også på Storebælt, og det er af trafikale årsager. Hvis der sker noget på den faste forbindelse, skal man hurtigt kunne komme til undsætning og advare andre trafikanter om, at der måske er en farlig situation. Det tjener altså til at sikre trafiksikkerheden på de faste forbindelser, så der er en parallelitet her. Det, der er forskellen mellem Storebælt og her, er, at her er der også et andet land involveret, og derfor kræver det en lidt anden måde at håndtere sagen på. Men ellers vil bilisterne opleve det ens.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 7: Forslag til lov om nedlæggelse af havnebanen mellem Hobro Station og Hobro Havn.
Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).
(Fremsat 7/10 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Helge Mortensen (S):

Det er faktisk ved at være en sjældenhed, at vi træffer beslutning om nedlæggelse af baner. Det almindelige har gennem de senere år været, at vi træffer beslutning om at lave baner – Fredrikssundbanen, banerne i forbindelse med de faste forbindelser over Øresund og Storebælt og banen ved Taulov. Men nu er der altså forslag om nedlæggelse af en havnebane, der ikke har været brugt i årevis og heller ikke ser ud til at skulle bruges. Det erhvervsliv, der befinder sig

på havnen i Hobro, kan godt bruge pladsen, og jeg synes, forslaget er fornuftigt, og kan støtte det.

Svend Erik Hovmand (V):

Nogle kunne synes, at dette forslag er så lille, at det ikke burde optage Folketingets tid. Jeg er nu glad for, at det optager Folketinget, jeg er glad for, at det står på Folketingets dagsorden. Ikke bare, fordi det jo er en historisk beslutning – banen her har eksisteret i 100 år – men også fordi dette at nedlægge en jernbane ikke bør være en almindelig, hvad skal vi sige, administrativ foreteelse, og det er det heller ikke her i landet. Det skal ske ved lov, og det er derfor, vi har dette lovforslag.

Jeg har nøje gransket de synspunkter, som de lokale instanser har gjort gældende i denne sag – byråd, borgmester og hele vejen igennem – og der er, så vidt jeg kan se, fuld tilslutning til lovforslaget. Det samme er der i Venstres folketingsgruppe, og vi anser dette forslag for et godt initiativ ud fra de forudsætninger, som her er gældende.

Kaj Ikast (KF):

Det har sikkert været en stor dag i Hobro i 1898, da man fik denne erhvervsudvikling fra stationen og ned til havnen. Men nu har den udspillet sin rolle, og så skal den ophæves. Det skal gøres ved lov, det støtter vi, og jeg håber, de må få en flot bydel dér, hvor jernbanen tidligere har været.

Margrete Auken (SF):

Jeg sad og overvejede, om jeg kunne gøre hr. Søren Kolstrup kunsten efter og få en stor, flot tale ud af nedlæggelse af jernbaner, som vi jo selvfølgelig i SF i det store og hele er imod. Men jeg har alligevel besluttet mig til, at jeg vil fastholde linjen fra før og glæde hr. Kaj Ikast, for som sagt er det så sjældent, at jeg får lejlighed til det, så jeg vil benytte mig af den, når den er der.

Vi støtter også forslaget.

Klaus Kjær (DF):

Da ingen af de berørte parter har noget som helst imod, at denne jernbane bliver nedlagt, og en nedlæggelse til gengæld kan blive til gavn for byens erhvervsliv, har Dansk Folkeparti heller ingen indsigelser mod denne beslutning, og vi er selvfølgelig positive over for lovforslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

Der kan ikke vrides mange flere spændende ord ud af dette lovforslag, men jeg kan sige, at Det Radikale Venstre støtter det.

Søren Kolstrup (EL):

Der er jo ikke behov for, at vi har færre skinner i Danmark; der er behov for, at vi har flere. Men derfor kan der selvfølgelig godt være en saglig begrundelse for, at en bane ligger smadderforkert, hvis der f.eks. slet ikke er noget at transportere.

Men det grundlæggende spørgsmål, der skal stilles, når man træffer en så alvorlig beslutning som denne, er selvfølgelig, om man har undersøgt fremtidige alternative muligheder for godstransport på den pågældende strækning. Vi plejer heldigvis normalt at være enige om herinde – Danmark er jo et rimelig civiliseret land på det område – at inden man træffer en beslutning, skal der foreligge forskellige scenarier, og derfor lyder spørgsmålet til trafikministeren: Har man seriøst overvejet, hvilke fremtidige alternative muligheder der ligger for godstransport i Hobro mellem stationen og havnen?

Hvad jeg kan læse i forslaget er, at en enkelt virksomhed ikke finder det smart, at denne bane ligger der længere, hvorpå man mobiliserer Folketinget til at drøfte det. En sådan argumentation vil jeg selvfølgelig ikke på noget som helst tidspunkt købe. Tværtimod er det vigtigt, når Folketinget drøfter denne sag, at man ikke blot er en refleks af små, umiddelbare lokale interesser.

Det er derfor, det er så vigtigt, som hr. Svend Erik Hovmand sagde, at det her er hævet over smålige lokale interesser, hævet over liberaliseringsinitiativer, at det er noget, der tilhører fællesskabet. Det er godt at høre, at en liberalist kan udtale sådan noget, selv i disse tider. Men mit grundspørgsmål er: Har man overvejet alternativerne?

Jeg må generelt sige for Enhedslistens vedkommende, at vi ser med stor bedrøvelse på og vil være indædte modstandere af det, der sker på vore havne for øjeblikket. Man hiver skinnerne op, man hiver svellerne op, og man tænker kun lige på morgendagen, ikke på dagen efter morgendagen. Det opfatter vi som et problem, og derfor vil vi drage den konklusion, at vi vil stemme imod forslaget. Men jeg lytter spændt efter, om der har været fremlagt nogle alternative modeller til forslaget her.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg har jo læst så meget politisk ideologi, at jeg ved, at gammelkommunisterne er tilhængere af centralisme, og i vort parti er vi tilhængere af decentralisering. Vi er tilhængere af at lytte efter, hvad man mener lokalt, og her har man altså et klart lokalt ønske om, at denne bane skal ophæves. Vi skal ikke sidde som nogle bedrevidende her i København og gøre os klogere end de lokale i byråd og amtsråd i det jyske område på, hvad der er godt, og hvad der er forkert, og derfor er vores stillingtagen i denne sag meget klar.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg har noget imod den udvikling, der ligger til grund for, at dette forslag er på bordet; men den udvikling, der har været, er ikke til afstemning i dag. Derimod har vi mulighed for at påvirke fremtidens udviklinger.

Jeg bliver helt nostalgisk over et sådant forslag som det her. Jeg har faktisk kendt til nogle af de firmaer, som havde deres eksistensberettigelse på grund af banen til Hobro havn. Havnen bruges stort set ikke mere, og banen har man ikke brugt i mange år, og det er faktisk en træls udvikling. Men det er der ikke noget at gøre ved, og jeg mener ikke, der er noget at indvende imod forslaget her.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg skal starte med at give et svar eller i hvert fald forsøge at give et svar til hr. Søren Kolstrup om alternative transportmuligheder.

Sagen er den, at der er stort set ingen godstransport på jernbanen fra Hobro; det kan der være mange årsager til, men sådan er situationen. Det, der her er tale om, er mælkeproduktion, og transport af mælk pr. jernbane er ikke det mest sædvanlige syn, og derfor er det nok ikke relevant i denne sammenhæng at se på, om der er andre alternative muligheder end gummi-hjul. Det er nok sådan, tingene hænger sammen i Hobro i øjeblikket. Men generelt er jeg enig i, at erhvervshavne så vidt muligt bør være forsynet med bane, når det altså er praktisk og økonomisk muligt at gøre det. Denne mere generelle betragtning er jeg da enig i.

Men jeg vil gerne takke for den brede tilslutning til lovforslaget, og jeg er helt sikker på, at de også takker i Hobro.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 26. oktober 1999 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvide til den dagsorden, der er opslået i salen.

Med hensyn til de øvrige møder i den pågældende uge skal jeg henvide til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 15.34
