

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Ved indskrænkningen af ankomster og afgang på Grenå-Hundested Linien er mange af den opfattelse, at dette er begyndelsen til et eventuelt stop for færgefart mellem Grenå og Hundested.

Med den færgekapacitet, som i dag findes på overfarten, er det afgørende for rentabiliteten, at der bliver mulighed for en samkøring med den kollektive togtrafik, da færgen har en stor passageraptering, som i dag ikke benyttes optimalt. Dette kan sikres ved at gennemføre en hurtigtogsforbindelse med kontakt til intercity-forbindelsen i Randers. Fra Hundested kan ligeledes gennemføres hurtigtogsforbindelse til København H.

Ved oprettelse af den omtalte bane bør man gå ud fra en forsøgsperiode, som tidsmæssigt kan fastsættes til 2 å 3 år efter ibrugtagningen. Herved får man tid til at afvente, hvorledes den fremtidige trafikstruktur mellem landsdelene endeligt vil forme sig.

Det mest afgørende argument for genopretning af banen og dermed mulighed for fortsat færgefart er nok, at det vil give meget store tids- og pengemæssige gevinster for borgere, som skal fra Nordjylland til den nordøstlige del af Sjælland eller omvendt. Men også de arbejdspladser, der findes i færgebyerne Grenå og Hundested med deres afsmitning på skattegrundlaget, handelen i lokalbutikkerne, brugen af institutioner m.m., er vigtige for områderne. Assentoft, Allingåbro, Auning og Pindstrup er alle udpeget som kommuncentre og er i regions- og kommuneplaner udlagt til en betydelig bolig- og erhvervsudvikling, ligesom de er placeret i et egnsudviklingsområde. I de senere år er langt størstedelen af udviklingen i Sønderhald og Rougsø kommuner foregået og planlagt til at fortsætte i disse centre. Der er således et betydeligt behov for en bekvem kollektiv trafikforbindelse, ligesom denne i høj grad kan støtte den planlagte egnsudvikling.

Samtidig er der en betydelig pendlingstrafik til egnscentrene i Randers og Grenå. Regionplanen

peger på en styrkelse af disse egnscentre, som allerede i dag rummer størstedelen af amtets tunge industri, fremfor centralisering omkring Århus. Denne udvikling kan støttes og fremmes ved nærbanetrafik Randers-Assentoft-Allingåbro-Pindstrup-Ryomgård, hvor den kan samkøres med den eksisterende reelt som nærbane fungerende Grenå-Århus forbindelse.

Eftersom GHL sammen med Mols-Linien er et privat rederi, er det SFs opfattelse, at man ved at støtte den kollektive trafik over GHL vil give det nødvendige pust, der er behov for, indtil aftalen mellem regeringspartierne og Socialdemokratiet har vist, hvilken rute der skal overleve, idet der i partiernes aftale kun levnes mulighed for én Kattegrute i fremtiden.

I beslutningsforslaget har SF ikke taget endelig stilling til, hvilke Kattegruter der bør bevares i fremtiden. Forslaget skal ses som en hjælp til Grenå og Hundested til bevarelse af færgeoverfarten som en vigtig bestanddel mellem landsdelene og ligeledes som en bevarelse af arbejdspladserne på færgerne.

Et yderligere argument for genoprettelse af banen til passagerer er, at der ifølge nedenstående tal er sket en nedgang i passagerantallet, hvilket måske kan vendes.

	Antal passagerer
1984.....	644.121
1985.....	609.271
1986.....	562.247

Bemærkninger til de enkelte punkter

Ad 1

Da den sikreste transport af farligt gods finder sted med jernbane, og da en eventuel togforbindelse mellem Göteborg og Frederikshavn til resten af Europa er under oprettelse, er det en fordel, hvis gods transporteres på bane, hvilket også er et argument for banens genoprettelse.