

[Ministeren for offentlige arbejder]

pelt hen ikke hr. Dohrmann og hans argumentation for, at passagertallet vil dale. Ja tak, men indtil den faste forbindelse kommer, vil der være tale om en stigning, en ganske alvorlig stigning endda, 10–12 pct. i øjeblikket. Så kan enhver jo regne ud, hvad det er i forhold til det nuværende passagerunderlag: 2 millioner. Så siger det sig selv, at den bygning, som blev opført som en midlertidig foranstaltning i 1969, ikke kan være vedvarende. Der er behov for en ny bygning og for at få moderniseret det, der er tilbage derude.

Så skal jeg afslutningsvis sige til fru Margrete Aukén, at jeg ikke forstår fru Margrete Aukéns spørgsmål. Det er nok min fejl, og jeg må så erkende den fejl. Det beklager jeg. Hvis fru Margrete Aukén vil have mig til at diskutere afgiftsspørgsmål under behandlingen af en trafikpolitisk redegørelse, hvis det er det, hun mener med det, så er hun altså gået galt i byen. Det har jeg ingen intentioner om at diskutere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 147:

Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af togtrafikken for passagerer mellem Grenå og Randers.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 17/3 87).

Forslaget sættes til forhandling

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg vil indlede med at takke forslagsstillerne for den interesse, der vises for at styrke den kollektive togtrafik på strækningen fra Randers til Grenå, en interesse, der vel på den anden side primært udspringer af ønsket om at sikre Grenå–Hundrededoverfartens fortsatte overlevelse og eksistens.

Spørgsmålet om, hvilke Kattetruter der på længere sigt skal bevares, behandles som bekendt for tiden i et udvalg, og jeg vil ikke

komme nærmere ind på det ved denne lejlighed.

Som forslaget er formuleret, forstår jeg, at der er tale om dels at genoptage godstrafikken med tog på strækningen Grenå–Randers, dels at genoptage passagertrafikken på samme strækning og i den forbindelse at indrette togforbindelserne efter Grenå–Hundrededfærgernes ankomster og afgang.

Jeg skal gøre opmærksom på, at ingen del af strækningen Randers–Grenå er nedlagt. Dog benyttes strækningen Randers–Ryomgård alene til godstrafik, mens strækningen Ryomgård–Grenå indgår som en del af regionalbanen fra Århus til Grenå.

Omdannelsen af strækningen Randers–Ryomgård til godsbane skete i 1971 samtidig med indskrænkningen af driften på en række andre svagt benyttede sidebaner. Da der således rent faktisk foregår godstransporter på strækningen – ganske vist i et beskedent omfang – betragter jeg den del af forslaget som tilgodeset.

I bemærkningerne til forslaget omtales en forsøgsperiode på 2–3 år efter genoptagelse af trafikken under hensyn til usikkerheden om den fremtidige trafikstruktur mellem landsdelene.

Jeg skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at det vil kræve ret omfattende investeringer at genoptage persontrafikken på godsbanen, og jeg mener, man skal være ret sikker i sin sag, før man træffer beslutning om at ofre adskillige millioner kroner på et sådant projekt.

Sagen er nemlig den, at kørsel med godstog ikke stiller samme krav til banens, altså sporets standard og til stationsfaciliteter m.v., som passagertrafik gør. Strækningen Randers–Ryomgård bærer præg af, at den siden 1971 alene har været anvendt til godstogs-kørsel. Strækningen kan således i dag kun befares af godstog med 40 km i timen. Skal strækningen anvendes til kørsel med passagertog med blot 75 km i timen, og skal den genoprustes svarende til strækningshastigheden på Grenå–Århusbanen, vil det kræve omfattende sporjusteringer, og på lidt længere sigt bliver der også tale om sporforstærkninger, og det vil svare til en udgift på ca. 50 mill. kr.

Endvidere skal overkørselsanlæggene forbedres, broen over Gudenåen istandsættes, perroner m.v. til de nye standsningssteder