

[Ministeren for offentlige arbejder]

skal etableres, og der skal foretages visse ændringer af sikringsanlæggene, hvilket alt i alt vil beløbe sig til 15–18 mill. kr. Hertil kommer anskaffelse af togmateriel. Det vil sige, at forslaget realiseres må forventes at medføre investeringer på i alt ca. 100 mill. kr.

Ved vurderingen af forslaget synes jeg også, man skal se på den eksisterende kollektive trafikbetjening af området. Der er som bekendt to fjernbusruter mellem hovedstadsområdet og Nordjylland, som benytter Grenå–Hundestedoverfarten. Der er ruten København–Ålborg og ruten København–Randers–Fjerritslev, der begge har daglige dobbeltture via Grenå–Hundestedoverfarten og to dobbeltture via Ebeltoft–Sjællands Odde.

Regionalt betjenes strækningen Grenå–Randers af Århus Amtskommunes buslinjer. Det er Grenå–Auning–Randers med 7–9 daglige forbindelser hver vej og med en rejsetid på ca. 1 time. En genåbning af banen for persontrafik ville for at sikre banen det fornødne trafikunderlag formentlig medføre, at busdriften på denne strækning måtte indskrænkes betydeligt.

I bemærkningerne til beslutningsforslaget anføres visse regionalplanmæssige forhold til støtte for genåbningen af Randers–Ryomgårdstrækningen for persontrafik. Jeg vil bare gøre opmærksom på, at hele strækningen er beliggende i Århus Amt, og der er ikke fra amtskommunen fremkommet opfordringer til DSB om en genåbning. Endvidere vil jeg minde om, at amtskommunen i henhold til loven fra 1978 om den lokale og den regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet har adgang til at stille forslag om genoptagelse af persontrafikken mod at dække de merudgifter, som DSB får ved ønskernes opfyldelse.

Jeg må altså konkludere, at tiden efter min opfattelse ikke er inde til at træffe beslutninger om en genoptagelse af persontrafikken på Randers–Ryomgårdstrækningen. En sådan beslutning bør mindst afvente en nærmere afklaring af spørgsmålet om tilbageværende færgeforbindelser over Kattegat efter etablering af en fast Storebæltsforbindelse.

J. K. Hansen (S):

Selv om vi har stærke ønsker om at støtte den kollektive trafik – vi har lige haft en de-

bat om samme – mener vi i Socialdemokratiet ikke, at det er nogen særlig god idé, SF her har fået med at genoprette persontrafikken på Grenå–Randersbanen. Det er der forskellige grunde til.

Hvis vi ser på befolkningsunderlaget i de berørte byer, inklusive Randers og Grenå, giver befolkningstallene ikke grundlag for blot en smule lønsomhed i en sådan drift, fordi alle jo ikke lader sig befordre med en sådan jernbane. Vi har også lige hørt her og er selv klar over, at investeringer i tog og retablering af skinneanlæg vil løbe op i et meget, meget højt beløb. Jeg har selv skrevet 70–80 mill. kr.; vi har lige hørt, at det var et større beløb. Ud fra de kendte passagerantal på Grenå–Hundestedoverfarten kan vi regne ud, at det vil dreje sig om et passagerantal pr. dag på omkring 150–200, og vi synes, at det er en ret kraftig investering at gå ind i for at befordre disse personer.

Det vil heller ikke efter det foreliggende give nogen gevinst i rejsetid, idet der går parallel forbindelse med bus, og hvis man i øvrigt fik foretaget de investeringer, som er nødvendige, altså nye skinneanlæg, nye signalanlæg og togsæt, ville rejsetiden blive den samme som den, man har med bus i dag.

Derfor må jeg bedøve hr. Tommy Dinesen med, at det ikke er nogen god idé, han her er kommet med. Det kunne jo blive sådan, at vi efterhånden skulle overveje det, men det overvejer vi nu ikke i øjeblikket. Der ligger jo kilometer af banestrækninger, hvor passagertrafikken er nedlagt, og skulle vi så gå i gang med en gennemgang af alle disse områder for at konstatere, om det nu kunne betale sig at genoprette passagertrafikken? Det tror vi ikke rigtig på.

Vi har de amtslige trafikselskaber, og vi har overladt det til dem at drive den kollektive trafik. Jeg tror heller ikke, at det trafikskab, der opererer i Århus Amt, ville være interesseret i at overtage den nedlagte passagerjernbanerute.

Arentoft (KF):

Først vil jeg sige, at man måske her i Folketinget kunne savne nogle audiovisuelle hjælpemidler. Det er jo ikke alle, der lige har hele Djurslandskortet i hovedet.

Man skal være klar over, at der i øjeblikket er en jernbane fra Grenå til Århus over