

[Dohrmann]

være større muligheder for at få en fornuftig forrentning ud af det i dag.

Hvis det er således, at DSB kan genoprette forbindelsen og den kan hvile i sig selv, således at andre passagerer, som benytter DSB, eller skatteyderne for den sags skyld ikke kommer til at betale det, har Fremskridtspartiet intet imod det. Men vi har meget imod, at man jonglerer rundt med nogle millioner kroner og løber en risiko for, at det hele skal ende med et stort tab og ingen faktisk får ret megen fornøjelse ud af det. Det er vi meget imod, og derfor må vi afvise forslaget.

#### Elisabeth Bruun Olesen (VS):

Persontrafikken mellem Randers og Ryomgård blev ligesom en række andre DSB-sidebaner indstillet i maj 1971 efter en vedtagelse i Folketinget, hvor et meget bredt folketingsflertal fulgte en indstilling fra et af DSBs generaldirektorat nedsat sidebaneudvalg. DSBs ledelse var interesseret i at slippe af med de besværlige sidebaner, og servicen var forringet ved uddynding af køreplanerne, så banerne var ikke i en reel konkurrencesituation over for busser og privatbiler.

På strækningen Randers-Ryomgård blev der i banens sidste leveår kun kørt 4 daglige ture hver vej, og de var endda ikke specielt godt afpasset efter transportbehovet i forhold til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner.

Det var lidt historie, men hvad så nu? Kan og skal sidebanerne så genoprettes? Det mener vi ikke at man kan give et helt entydigt svar på. En genåbning skal ikke ske som et hovedløst bunkebryllup, men på baggrund af grundige vurderinger ud fra lokale forhold og ønsker og også ud fra en mere overordnet trafikpolitisk holdning.

Nogle af sidebanerne, bl.a. Randers-Ryomgård, fungerer jo faktisk stadig væk som godsbane. Vi tror, at nogle af dem hurtigt, nemt og billigt vil kunne genåbnes for persontrafik, selv om der sikkert skal bruges nogle penge på sporforbedringer og naturligvis anskaffelse af materiel. Nu hørte vi ministeren sige, at det var 100 mill. kr., men det vil vi gerne have undersøgt nærmere i udvalget.

Der har i de sidste år været lokal interesse for genetablering af persontrafikken mellem Randers, Ryomgård og Grenå; især Forenin-

gen til Bevarelse og Udbygning af Djurslands Jernbaner har arbejdet for sagen.

Vi vil godt være med til at kigge på, om en snarlig genetablering af persontrafik på banen bør støttes, fordi den kunne give nogle konkrete erfaringer med genåbning af nedlagte baner, og det kunne måske som en slags forsøg være udmærket, da banen både kan indgå i regionaltrafikken og i landstrafikken.

Som anført i SFs bemærkninger har banen et befolknings- og erhvervsunderlag, som kunne danne et rimeligt grundlag for dens eksistens, ligesom der er behov for en hurtigere kollektiv forbindelse mellem Randers og Grenå. Ved en koordinering med regionaltrafikken kunne der tillige opnås en effektivisering, idet en del af de busser, der i dag kører mellem Norddjursland og Randers, kan fungere som fødelinjer til banen i stedet for alle sammen at køre helt til Randers. Banen vil også kunne indgå som et led i landsdelstrafikken, hvis den blev koordineret med Grenå-Hustedet Linien.

Vi mener dog stadig, der er nogle problemer, og derfor giver jeg ikke umiddelbart tilslutning, men siger det mere løst. Hvis banen skal have flest mulige passagerer, skal den jo inddrages i den amtsregionale trafikordning både køreplanmæssigt og takstmæssigt. Det kan Folketinget ikke bare diktere Århus Amt; det vil kræve nogle ret indviklede forhandlinger, der også inddrager primærkommunerne i området.

Endelig mener vi, at SF i forslaget om en koordinering af banens ankomst- og afgangstider med Grenå-Hustedet Liniens sejlads gør det uden at forklare hvordan. Problemet er, at en ordentlig koordinering kræver anlæg af jernbanspor til færgeterminalen i Grenå, idet der faktisk er 3 km fra jernbanestationen til terminalen og ½ km fra det nærmeste godsspor på havnen, og anlæg af de spor vil jo være en dyr og besværlig affære.

Vi mener, at man i SF faktisk er naiv, når man tror, at dette forslag kan redde Grenå-Hustedet Linien, indtil Kattegatruternes fremtid er afklaret, og at SF ikke skulle have kædet forslaget så tæt sammen med Grenå-Hustedet Liniens fortsatte eksistens.

Konkluderende vil jeg sige, at vi vil gerne være med til at se på sagen, også som en del af en større helhed vedrørende sidebanerne.