

[Ole Espersen]

bindelse med rådgivningen af den danske stat omkring licitationen over Storebæltsforbindelsen?»

#### Begrundelse

Det er formentlig en given ting, at det i spørgsmålet nævnte forbehold er taget, idet det er fastslået, at advokatfirmaet har begået fejl, der kan bevirke tab på 60–100 mio. kr. for den danske stat.

Svar (22/11 91):

**Justitsministeren (Engell):**

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Trafikministeriet.

Trafikministeriet har oplyst, at A/S Storebæltsforbindelsen er organiseret som et privatretligt selskab, hvilket efter regeringens opfattelse indebærer, at det er selskabet, der må tage stilling til relationen til det advokatfirma, selskabet har antaget.

Selskabet har ikke taget et erstatningsforbehold over for advokatfirmaet, men dette udelukker ikke, at der på et senere tidspunkt i lyset af udfaldet af EF-sagen og erstatningssager ved dansk domstol rejses spørgsmål om erstatningsansvar.

#### Spm. nr. S 158

Til trafikministeren (12/11 91) af:

**Jan Petersen (S):**

»Hvad kan ministeren oplyse vedrørende banestrækningen Ryomgård–Randers?»

#### Begrundelse

Af dagspressen fremgår, at ovennævnte strækning skal nedlægges. Meget taler for, at jernbanerne har en stor fremtid, og eventuel nedlæggelse af jernbanestrækningen kan derfor ødelægge fremtidige muligheder for at udvide jernbanenettet. Nedlæggelse af en jernbanestrækning medfører ikke nødvendigvis, at selve sporene brydes op.

Svar (21/11 91):

**Trafikministeren (Torben Rechendorff, fg.):**

Jeg kan bekræfte, at der i DSB pågår overvejelser om ophør af godstrafik på og nedlæggelse

af strækningen Ryomgård–Strømmen. Der er ingen overvejelser om ophør af betjeningen af industriområdet i det østlige Randers (Randers Station–Strømmen).

Om baggrunden for overvejelserne oplyser DSB:

I lov nr. 73 af 3. marts 1971 bemyndigedes trafikministeren til at indskrænke driften på bl.a. banestrækningen Randers–Ryomgård til kun at omfatte vognladningsgods og til senere helt eller delvis at nedlægge strækningen.

Strækningen har siden da kun haft status som godsbane.

I de seneste år har strækningen altovervejende betjent industriområdet i det østlige Randers via Strømmen St., idet vognladningsgods til områdets betydelige modtagere på grund af begrænset aksestryk på en ældre bro over Gudenåen måtte føres via Århus–Ryomgård.

Til direkte betjening af Strømmenområdet fra Randers St. indviedes 15. januar 1991 en nyanlagt godsforbindelse syd for Gudenåen. Samtidig viste vurderinger af godsmængderne på strækningen, at der ikke længere var basis for at opretholde ekspeditionen af vognladning i Allingåbro, Avning og Uggelhuse.

Efter høring i de berørte kommuner blev de tre ekspeditionssteder derfor lukket fra 2. januar 1991.

Tilbage på strækningen Strømmen–Ryomgård findes 1 vognladningskunde i Pindstrup. Opgørelser i DSB viser, at kundens fragtomsætning i de seneste år har været stærkt faldende. Kunden har ikke kunnet stille væsentlige ændringer i efterspørgslen efter jernbanetransport i udsigt.

I forbindelse med overvejelserne om nedlæggelse af strækningen har DSB tilbudt, at virksomheden erhverver strækningen Ryomgård–Pindstrup som firmaspor, samt at uddanne virksomhedens medarbejdere til at foretage kørsel på ovennævnte strækning ved de forventede sporadiske transporter til/fra virksomheden. Dialog om dette foregår stadig.

Udgifter til fortsat betjening af strækningen skønnes af DSB at ville udgøre ca. 0,5 mio. kr. (prisniveau 1991). Udgifter til vedligeholdelse af spor, overkørselsanlæg m.v. skønnes at ville andrage yderligere 0,5 mio. kr. (prisniveau 1991).