

Svar (8/1 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Den alvorlige økonomiske situation i DSB Gods understreger behovet for at effektivisere og rationalisere inden for alle områder af godsvirksomhedens aktiviteter, hvorved der kommer yderligere fokus på Løgstørbanen og andre urentable små godsbaner.

Spm. nr. S 877

Til trafikministeren (29/12 95) af:

Kim Behnke (FP):

»Hvad kan ministeren oplyse om regeringens trafikpolitiske planer for Djursland?«

Begrundelse

Djursland har i efterhånden alt for mange år været henvist til at vente på, hvilke beslutninger der måtte blive truffet for området. Der er fire områder, der har betydning for Djursland. For det første er det vigtigt, at lufthavnen i Tirstrup forbliver intakt som en civil international lufthavn. For det andet er det vigtigt, at der snart træffes endelig beslutning om de to såkaldte hængsler af Djursland på Århus-Randers-motorvejen. For det tredje er det vigtigt, at DSB-strækningen Århus-Grenaa forbliver intakt, og for det fjerde er det vigtigt, at Djursland kan opretholde seriøse færgeforbindelser til Sjælland. Ministeren og regeringen må udvise det nødvendige mod og træffe nogle beslutninger for, hvilke trafikpolitiske tiltag der bliver for Djursland. Lokalbefolkningen har krav på en afgørelse.

Svar (9/1 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Djursland indgår på linje med andre lokalområder i den generelle trafikpolitiske planlægning. Regeringens overordnede retningslinjer herfor fremgår af »Trafik 2005«, som blev offentliggjort i 1993.

I relation til de emner, der anføres i begrundelsen for spørgsmålet, kan jeg oplyse følgende:

Rutetrafikken mellem Kastrup og Tirstrup er i dag af væsentlig betydning for Århusområdet og dermed et vigtig led i landets samlede transportnet. Det bør derfor sikres, at der også fremover er effektive og hurtige trafikforbindelser mellem København og Århusområdet.

Projekteringslov for motorvejshængslerne vedrørende hovedlandeveisstrækningen fra Assentoft til Sdr. Borup (rute 21) og hovedlandeveisstrækningen fra Skødstrup til Lisbjerg (rute 15) blev vedtaget i henholdsvis 1994 og 1995. Realiseringen af disse anlæg afhænger af, hvornår der er ledige midler på investeringsbudgettet.

Med åbningen af Den jyske Motorvej mellem Randers og Århus i 1994 har trafik fra Djursland med mål syd og vest for Århus fået mulighed for at vælge at køre helt uden om Århus. Endvidere blev der som led i regeringens investeringspakke i 1994 vedtaget en anlægslov for en forlægning af rute 21 syd om Assentoft. Dette arbejde er allerede påbegyndt og vil medføre en bedre fremkommelighed for trafikken mellem Den jyske Motorvej og Grenaa/Ebeltoft. De nævnte vejanlæg indebærer således en klar forbedring for vejtrafikken til og fra Djursland.

Med hensyn til den kollektive trafik er der i foråret 1995 indledt et takstsamarbejde mellem DSB, Århus Amt og Århus Sporveje med henblik på at forbedre den kollektive trafik på strækningen mellem Århus og Grenaa. Som konsekvens af dette samarbejde er togdrift på strækningen Ryomgård-Grenaa i trafiksvage perioder, dvs. aften og weekend, erstattet af buskørsel. Formålet med takstsamarbejdet og køreplanskoordineringen på Grenaabanen er samlet set at forbedre servicen, gøre den kollektive trafik mere tilgængelig og dermed give passagererne et forbedret tilbud.

Der er på nuværende tidspunkt en række færgeforbindelser over Kattegat, som forbinder Djursland og det øvrige Jylland med Sjælland. Forbindelserne omfatter bl.a. hurtigfærger, og der forventes en fortsat udvikling på dette område, bl.a. planlægges snarlig indsættelse af katamaranfærger på Mols-linien. Hurtigfærgerne er med til at forbedre Kattegatruternes konkurrenceevne, og de nyere analyser viser, at der også efter etableringen af den faste forbindelse over Storebælt vil være trafikgrundlag for opretholdelse af færgedrift. Jeg kan i den forbindelse henvise til rapporten Færgefart på Kattegat, som Trafikministeriet udgav i 1995.