

[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 Auken, at jeg ikke forstår fru Margrete Aukens spørgsmål. Det er nok min fejl, og jeg må så erkende den fejl. Det beklager jeg. Hvis fru Margrete Auken 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 Kattegatruter 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

[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 passagertal på Grenå–Hundestedoverfarten kan vi regne ud, at det vil dreje sig om et passagertal 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

[Arentoft]

Ryomgård. Samtidig er der hovedlinjen fra Randers til Århus. Imellem de to er der denne godsbane, der går mellem Randers og Ryomgård. Det er denne godsbane, som man altså mener skulle ændres eller udbygges, således at den også bliver til en passager rute.

Ifølge beslutningsforslaget skal Folketinget opfordre ministeren for offentlige arbejder til at drage omsorg for, at det pålægges DSB at genoprette den nu nedlagte jernbaneforbindelse for passagerer og godstrafik mellem Grenå og Randers, altså over Ryomgård. Jeg synes, det er lidt uklart formuleret, for der står »for passagerer og godstrafik«, og der er jo godstrafik. Jeg kan da ikke se, at ordet »godstrafik« overhovedet hører hjemme dér; den er der jo allerede.

Yderligere står der, at DSBs togankomster og -afgange skal tage hensyn til Grenå-Hundestedfærgens ankomster og afgange. Jamen det er da klart, at hvis man får en sådan togforbindelse med passagerer osv., skal de passe til hinanden, men det har man ikke; man har busforbindelser. Der er en privat busrute, der kører direkte mellem Grenå og Randers, og den har forbindelse med færgerne. Bussen kommer, når færgerne skal gå, og omvendt er den der, når færgerne kommer ind.

Der er altså ikke behov for en sådan passagerforbindelse, og som hr. J. K. Hansen sagde, er det i gennemsnit halvandet hundrede mennesker om dagen; og det er jo ikke alle, der kommer med færgen, som skal til Randers.

Jeg har studset lidt over, at man i bemærkningerne til punkt 1 skriver: »Da den sikreste transport af farligt gods finder sted med jernbane . . .«. Jamen det gør den jo. Der er jo godsbane mellem Grenå og Randers, så jeg kan ikke se, at der er noget hold i forslaget.

Vi hører så ministeren sige, at godsbanen fra Ryomgård til Randers skal udbygges så voldsomt for at kunne bruges til passagertrafik, hvor togene skal kunne køre mindst 75 km/t – i øjeblikket kan godstogene køre 40 km/t. Så vil det hele komme til at koste 100 mill. kr., og det tror jeg ikke man sådan lige kan få hevet ud af finansloven.

Vi må altså også afvise forslaget.

Helge Sander (V):

Vi har netop haft en trafikpolitisk debat, hvor det måske havde været nærliggende at tage et sådant delforslag med. Det er altså ikke sket, men til gengæld kan vi fra Vestres side behandle det ganske hurtigt.

Vi kan tilslutte os de ting, som blev anført fra ministerens side. Det kan der selvfølgelig ikke være noget overraskende i, men jeg synes til gengæld, det var meget stærkt dokumenterende, for jeg tror heller ikke, at hr. Tommy Dinesen finder det hensigtsmæssigt at bruge 100 mill. kr. i denne sag, når vi netop har overværet en debat på 4-5 timer, hvor der blev nævnt en lang række ønsker, som koster betydelige summer, men hvor i hvert tilfælde jeg er overbevist om, at vi får brug for hver en krone.

Vi vil derfor afvise og henholde os til ministeren, og for den sags skyld kunne jeg også godt henholde mig til den socialdemokratiske ordfører, for jeg synes, hr. J. K. Hansen havde nogle meget realistiske betragtninger om de allerede eksisterende muligheder, der er i området.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er vist slet ikke så tosset endda, det forslag, som SF har fremsat. I hvert fald synes der at være en ret pæn overensstemmelse mellem den handlingsplan, som vi lige har debatteret, og så forslaget. Jeg vil gerne citere fra handlingsplanen side 25:

»Det overvejes bl.a. at genoptage regional-togsbetjeningen mellem Vejle og Århus fra samme tidspunkt« – det var fra 1990 – »Der ses i den igangværende planlægning desuden på mulighederne for at genoptage betjeningen af visse lukkede stationer og på at genoptage persontrafikken på enkelte godsbanestrækninger.«

Det er da muligt, at netop denne godsbanestrækning ikke er egnet, og at der dér ikke er behov for genoptagelse af persontrafikken, men jeg synes i høj grad, at dette forslag kunne ses i den sammenhæng. Vi kunne da godt prøve i Folketingets udvalg om offentlige arbejder at undersøge, hvad det er for godsbaneruter, man med fordel kunne genåbne for passagertrafikken. Det er muligt, det ikke er her, men det var da en undersøgelse værd.

Arne Melchior (CD):

[Arne Melchior]

Der skal vist ikke bare briller eller lup til, men nogle gevaldige forstørrelsesglas for at kunne påvise det, hr. Bilgrav-Nielsen her forsøgte, nemlig en overensstemmelse mellem det foreliggende forslag og så det, der står i handlingsplanen på side 25. Der er tale om en anden strækning end den; dette forslag angår, og så står der i øvrigt kun, at man ser på muligheder, hvor i landet det måtte være. Der er altså nul og en pind sammenhæng mellem det foreliggende forslag og det citerede afsnit fra side 25 i handlingsplanen.

Som andre ordførere kan jeg fuldt tilslutte mig den overordentlig fyldige redegørelse, som ministeren gav om dette spørgsmål suppleret af hr. J. K. Hansen og hr. Arentoft. Det kan kun forbløffe mig, hvordan det er lykkedes hr. Tommy Dinesen, for ham må det vel være, at få 7 andre medlemmer af SF til at være medforslagsstillere på dette forslag. Det må have været i en tillid til hr. Tommy Dinesens trafikpolitiske indsigt, som i hvert fald i dette tilfælde har været vildt overdrevet.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Den tidligere trafikministers trafikpolitiske indsigt skal jeg lade være uførtalt, men når han påstår, at det, jeg sagde før, ikke havde en pind med denne sag at gøre, må jeg bede den tidligere minister om at læse handlingsplanen side 25. Jeg gentager, at det har intet at gøre med strækningen Vejle-Århus. Når jeg tog det med, var det af en helt anden årsag, men det, jeg nævnte sidst – og det gentager jeg altså nu – gælder generelt:

»Der ses i den igangværende planlægning desuden på mulighederne for at genoptage betjeningen af visse lukkede stationer og på at genoptage persontrafikken på enkelte godsbanestrækninger.«

Selvfølgelig kan man også se på, om det er muligt her. Det er muligt, at det vil vise sig ikke at være fornuftigt, men jeg mener generelt, at vi bør kigge på alle de nedlæggelser af persontrafikstrækninger, som vi har gennemført igennem de seneste år. Vi bør også se på alle de lukninger af stationer, der er gennemført.

Jeg er ret sikker på, at ikke mindst i det vestlige Danmark vil der være steder, hvor man med god mening kunne foretage en re-

vurdering af disse ting og både genåbne for persontrafik og genåbne nedlukkede stationer. Men det er muligt, at hr. Arne Melchior ikke for nylig har været vestpå i landet.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Insinuationer om, hvor jeg færdes, kan hr. Bilgrav-Nielsen spare sig, det angår ham ikke. Og jeg kommer meget vestpå i landet, hvis han endelig meget gerne vil vide det.

Jeg læser stadig væk teksten således, som jeg udlagde den før, og det kan vi jo så gøre hver på sin måde. Jeg gentager, at det, at ministeren oplyser, at han vil se på eller er i gang med at se på mulige genoptagelser af visse strækninger, ikke på en eneste måde indicerer, at vi skulle være så langt, som dette forslag lægger op til, eller at SF skulle være så langt og derfor vil have Folketinget til at være så langt, at man fremsætter beslutningsforslag om at åbne på denne strækning. Jeg må fastholde, at min læsning er den rigtige. Ministerens fuldstændige redegørelse for netop denne strækning viser da også, at forslaget ikke er gennemtænkt og forarbejdet.

Hvis der havde stået i forslaget til folketingsbeslutning, at man opfordrer ministeren til at gøre det, som man allerede har sagt her på side 25, så kunne der være mening i det, men at pille en enkelt strækning ud, som der efter alt det i dag oplyste ikke vil være mening i at genoprette, har ikke nogen sammenhæng med det, ministeren har skrevet. Det kan jeg i hvert fald ikke indse, og det må jeg vel have lov til ikke at kunne.

Dohrmann (FP):

Jeg hørte i Radioavisen her til morgen, at SF vistnok havde et par hundrede tusinde kroner ude at svømme i forbindelse med 6. Juli Banken. Det er selvfølgelig trist for SF, selv om det naturligvis er endnu sværere for ganske almindelige sparere.

Dermed er vi inde på risikovillig kapital. SF er åbenbart ikke særlig bange for at sætte lidt på højkant.

Jeg er sikker på, at når banen i sin tid blev nedlagt, har der været en meget kraftig økonomisk begrundelse for at gøre det, og der er intet som helst, der tyder på, at forholdene skulle ændre sig derhen, at der skulle

[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.

[Elisabeth Bruun Olesen]

(Kort bemærkning).

Arentoft (KF):

Da hr. Bilgrav-Nielsen citerede fra handlingsplanen side 25, startede han med: »Det overvejes bl.a. at genoptage regionaltogetsbetjeningen mellem Vejle og Århus ...«. Men så sagde han, at det var af en særlig grund, han tog det med, og så gik han videre med spørgsmålet om lukkede stationer osv.

Dertil vil jeg sige, at det er værd at overveje, for der er mange mennesker fra Vejle, der arbejder i Århus, og der er også nogle på strækningen mellem Vejle og Århus; f.eks. kan man kun stoppe i Horsens og i Skanderborg på den strækning. Men der er de gamle stationer i Daugård og Hørning, for bare at nævne nogle af dem. Dem kunne man måske genoplukke og så bruge f.eks. et MR-tog, så folk dér kunne komme med. Der står jo også: »genoptage betjeningen af visse lukkede stationer ...«. og det er da rigtigt, hvis man vil det, for sporene er der, og de er klar til at køre med persontog med passende fart, så det er da helt i orden.

Jeg kan ikke se, at der er noget som helst forkert i, at der også står her, at man overvejer at bruge visse godsbanestrækninger til persontrafik, men når det gælder en strækning som den, vi taler om i dag, og det viser sig, at det vil koste mindst 100 mill. kr. med signaler, og hvad der ellers skal til af renovering af skinnerne og sådan noget, må sagen skrinlægges, og det er det, vi gør.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg skal sige tak til ordførerne, og jeg vil selvfølgelig særlig sige tak til fru Elisabeth Bruun Olesen og hr. Bilgrav-Nielsen. Jeg vil også gerne sige tak til hr. Arne Melchior for den ros, der lå i det, han sagde. Den skal jeg videregive.

Baggrunden for, at dette forslag er fremset, er bl.a., at dengang man nedskar Grenå-Hustededoverfarten med én tur, var alle politikere enige om, at nu skulle man gøre noget for denne rute, og det var jo synd, den blev nedlagt.

Hvad kan man så gøre? Ja, man kan gøre to ting: man kan ekspropriere Grenå-Husted Linien, men det er der nok ikke nogen der ville, og det ville der slet ikke være flertal for i denne sal i hvert fald. Så er der en anden mulighed, og det er at prøve at hjælpe

på, om de kan få nogle flere passagerer med, og det er det, der er formålet med forslaget.

Det kan jeg se at der ikke er flertal for, og det må jeg selvfølgelig tage til efterretning. Der har været 80.000 færre passagerer med ruten i løbet af 3 år, måske på baggrund af, at den kollektive trafik i området ikke er god. Dette forslag kunne være med til at afhjælpe det.

Samtidig mener vi i SF, at de forskellige private Kattetruter ikke skal nedlægges, og vi mener heller ikke, at anden del af den faste Storebæltsforbindelse skal laves, så derfor er der en vis sammenhæng i disse ting.

Trafikministeren var inde på, at forslaget måske var dyrt, og at det er op til amtskommunerne; det var nogle af de andre ordførere også. Her kan jeg oplyse, at man i Århus Amtsråd har diskuteret disse ting, og så vidt jeg er orienteret, var der flertal for, at man genoprettede ruten, og netop det, at man har godstrafik og bliver ved med at have godstrafik og så får passagerer med, gør jo, at der er større mulighed for at tjene nogle penge. Jeg ved da godt, at der er godstrafik i forvejen, men netop fordi Grenå er udlagt som område med særligt forurenende industrier, er det bedre at have trafikken på skinner. Det er i hvert fald vores opfattelse af det.

Når man siger, det er amtskommunerne, de skal afgøre disse spørgsmål, vil jeg også godt sige, at i et svar, jeg lige har fået fra trafikministeren med hensyn til genoprettelse af Kalundborg-Slagelsebanen, som er et krav fra fagbevægelsen i det område, jeg kommer fra, skrev ministeren, at der var et udvalg, der så på det i forvejen, nemlig folk fra amtskommunen og nogle fra DSB og kommunerne. Men jeg kan fortælle ministeren, at selvfølgelig ser det meget pænt ud, når man får sådan et svar, men man har ikke holdt nogen møder i flere år.

Og det er også ret fantastisk at kunne læse, at man ikke vil være med til at genoprette Slagelse-Næstvedbanen, for da jeg i sin tid sad i Vestsjællands Amtsråd, fik vi den besked, at det eneste, der var rentabelt, var en genoptagelse af Slagelse-Næstvedbanen.

Der er altså nogle ting her, der ikke rigtig passer sammen, men disse muligheder kan vi selvfølgelig få belyst, og det bliver så enden på forslaget. Jeg kan godt se, at der i hvert fald ikke er noget stort flertal for det, men jeg vil sørge for, at vi under udvalgsbehand-

[Tommy Dinesen]

lingen får belyst, hvor der er behov for genopretning af baner, og hvad det koster. Så må vi finde ud af, om der bliver flertal for genopretning af nogle af banerne.

Som hr. J. K. Hansen og andre ordførere har været inde på, er det måske hurtigere med busser. Det er rigtigt, at det kan man diskutere.

Og et af problemerne, som der er ikke nogen der har været inde på, er netop, om man kan komme videre fra Hundested til København. Her var det måske en mulighed, at man lavede hurtigbusser hele vejen til Randers og til Ålborg. Det burde DSB måske have gjort for mange år siden frem for en privat, men man har altså ikke været hurtigt nok ude. Selvfølgelig kan man også bruge busser, men det, jeg har fået at vide fra området, er, at der er for få, og at de ikke hjælper den pågældende færgeoverfart.

Og det kan man så, som fru Elisabeth Bruun Olesen var inde på, sige har noget med GHL at gøre. Det har jeg været inde på. Jeg mener, at når vi siger nogle pæne ord om, at ruterne skal bevares, så må vi også vise det i politisk handling, og det er dette forslag altså et forsøg på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Valg af 10 medlemmer til Jordlovsudvalget for perioden 1. april 1987–31. marts 1991.

(Jf. tidenden sp. 8082).

Formanden:

Til dette valg er anmeldt følgende valggrupper:

en gruppe på 89 medlemmer: Det Konservative Folkeparti, Venstre, Det Radikale Venstre, Centrum-Demokraterne og Kristeligt Folkeparti og

en gruppe på 83 medlemmer: Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti og Venstresocialisterne.

De forskellige grupper har udpeget følgende medlemmer:

Gårdejer Anders Lundén Thomsen

Gårdejer Bent Dyssemark Knudsen

Medlem af Folketinget Ole Vig Jensen

(RV)

Politiassistent Uffe Clausen

Gårdejer Ole Søndergaard

Husmand Poul Rosager Hansen

Medlem af Folketinget Lohmann (S)

Medlem af Folketinget Bjørn Westh (S)

Parcellist Ib Rasmussen

Gårdejer Kresten Touborg Jensen.

De pågældende er herefter valgt.

Meddelelser fra formanden:

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

I henhold til Europarådets statut, artikel 25 og artikel 26, skal der af Folketinget blandt dets medlemmer udpeges 5 medlemmer og 5 stedfortrædere til Europarådets rådgivende forsamlings 39. ordinære session.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Miljø- og planlægningsudvalget (2/4 87):

Udtræder: Tinning (VS)

Nyt medl.: Margrete Auken (SF)

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 7. april 1987 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Angående Folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 15.45