

Bilag.

Ved skrivelse af 31. oktober 1961 stillede udvalget følgende spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder:

Vedrørende statsbaneloven:

1. Det bedes oplyst, hvilke af statsbanernes sidelinjer der efter ministerens opfattelse kan nedlægges i løbet af kort tid.
2. Har ministeren i øvrigt planer om nedlæggelse af statsbanernes sidelinjer?

Vedrørende postloven:

3. I hvor mange stationsbyer er der mere end én udbringning om dagen, og i hvor mange er der kun én udbringning om dagen?
4. I hvor mange rene landdistrikter er der mere end én udbringning om dagen, og i hvor mange er der kun én udbringning?
5. Er der nedlagt landpostruter, siden postloven sidst blev revideret, og er der foretaget indskrænkning i udbringningen?
6. I hvilken udstrækning har postvæsenet rationaliseret i provinsen siden 1957 (jfr. folketingsudvalgets betænkning af 24. januar 1957)?
7. Hvad agter postvæsenet at gøre for at motorisere landpostruterne, og i hvilket tempo påtænkes motoriseringen gennemført?
8. Under 1. behandling nævnte ministeren de beregnede omkostninger ved gennemførelse af en udbringning 2 gange daglig overalt på landet. Foreligger der i forbindelse med disse beregninger en opgørelse over, hvor meget der kunne indtjenes gennem en rationalisering, herunder en motorisering af udbringningen, hvorved postvæsenets muligheder for at kunne påtage sig udbringningen af større forsendelser kunne øges?

Herpå har ministeren ved skrivelser af 3. og 4. november 1961 afgivet følgende skriftlige svar:

Vedrørende statsbaneloven:

Ad 1 og 2.

„Statsbanerne følger med særlig opmærksomhed trafikken på de svagere benyttede strækninger dels for at kunne afpasse togantallet og i øvrigt tilrettelægge toggangen, så at betjeningens størrelse bliver mindst mulig, dels og navnlig for, hvor det viser sig nødvendigt, at kunne foretage en nøjere gennemgang af strækningens økonomi. En simpel beregning af de på pågældende strækning faldende indtægter og udgifter er dog ikke tilstrækkelig til at give et retfærdigt billede af, hvorvidt strækningen er en økonomisk belastning for statsbanerne. Et sådant billede fås kun gennem en beregning af, hvor meget statsbanernes samlede indtægter og udgifter vil gå ned, hvis trafikken på pågældende strækning indstilles. Eksempelvis kan nævnes, at flere tog på visse sidebaner køres af motorvogne i mellemrummet mellem to løb på hovedbanen. Fortjenesten ved at inddrage sådanne sidebanetog vil derfor ikke kunne beregnes som et produkt af de kørte kilometer og den gennemsnitlige driftsudgift pr. kørt motorvognskilometer. Dette medfører, at hvert enkelt tog og for indtægternes vedkommende hver enkelt transport må gennemgås. Undersøgelserne bliver derfor omstændelige og tidkrævende, men en del undersøgelser er foretaget.

Resultatet heraf har i nogle tilfælde været, at der straks kunne træffes beslutning om at foreslå driften indstillet (det drejer sig om i alt 12 strækninger), i andre tilfælde har der været grund til at antage, at en gennemgribende sanering af driften kunne skabe en sådan bedring i økonomien, at der ville være basis for en fortsat drift, i hvert fald i nogen tid. Det gælder eksempelvis Himmerlandsbanerne og Assensbanen. I Himmerland blev persontrafikken