

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sent som fra køreplansskiftet i maj 1964 blev foretaget en yderligere rationalisering af driften, idet det ved at inddrage et togpar og indlægge et par nye rutebilture blev muligt at bestride hele persontrafikken på banen ved hjælp af én trækraftenhed (motorvogn), og samtidig blev alt vognladningsgods til strækningen Ålestrup-Løgstør ledet over Viborg, hvorved man sparede at køre godstog mellem Hobro og Ålestrup. Ved disse foranstaltninger lykkedes det at nedbringe driftsudgifterne væsentligt, men samtidig skete der et ret betydeligt fald i persontrafikken, der i perioden juli-december 1964 lå omtrent 20 pct. under trafikken i den tilsvarende periode året før.

Efter de af statsbanerne foretagne beregninger må der regnes med et rent driftsunderskud for den 66 km lange bane Hobro-Løgstør på 1,4 mill. kr. årlig, svarende til godt 21.000 kr. pr. km. Såfremt det høje ting måtte give tilslutning til, at denne bane nedlægges, er det hensigten snarest at indstille jernbanedriften og optage sporet på strækningen mellem Hobro og Ålestrup samt at indstille personbefordringen, men forsøgsvis opretholde befordringen af vognladningsgods på banestrækningen mellem Ålestrup og Løgstør, således at denne strækning sammen med godsbanestrækningen Viborg-Ålestrup indtil videre vil udgøre en næsten 80 km lang godsbane mellem Viborg og Løgstør.

Personbefordringen på banen Hobro-Løgstør påregnes således helt indstillet, idet den efterhånden er gået i den grad ned, at den offentlige personbefordring i banens opland må antages fremtidigt at kunne afvikles på fuldt tilfredsstillende måde via de bestående rutebillinjer, med hvilke egnen er forholdsvis velforsynet.

Det er tanken, når banen nedlægges, at udvide denne kørsel således, at hele stykgodsbefordringen kommer til at foregå med lastbil, men foreløbig må det dog antages at blive fordelagtigst i nogen grad også at gøre brug af befordring med jernbanevogn.

Vognladningsgodsbefordringen til/fra Nørager, der er den eneste mellemstation på strækningen mellem Hobro og Ålestrup, er af så lille omfang, at den uden større ulempe må kunne bortfalde. På strækningen Ålestrup-Løgstør påregnes, som allerede nævnt,

befordringen af vognladningsgods indtil videre opretholdt i det hidtidige omfang; dette foreslås dog med nogen betænkning, da godstrafikken i de sidste fem år er gået i alt ca. 20 pct. ned, hvorfor udviklingen fremover må følges med særlig opmærksomhed.

Banen fra Tommerup til Assens har i de senere år ligeledes lidt under en væsentlig afvandring af persontrafik, men denne bane har en relativt stor trafik med vognladningsgods, hvorfor banen (i lighed med strækningen Ålestrup-Løgstør) foreslås opretholdt indtil videre som godsbane. Det kan i denne forbindelse oplyses, at sporets vedligeholdelsestilstand er sådan, at en hovedstandsættelse næppe vil være påkrævet i hvert fald inden for de første ti år.

Efter de af statsbanerne foretagne beregninger vil den foreslåede nedrykning af den 29 km lange bane Tommerup-Assens til godsbane medføre en ren driftsbesparelse på 0,8 mill. kr. årligt, svarende til ca. 28.000 kr. pr. km.

Persontrafikken med banens opland går i hovedsagen til/fra Odense, og en væsentlig del af den offentlige personbefordring afvikles allerede nu med rutebiler. Såfremt det høje ting måtte give tilslutning til, at banen nedrykkes til godsbane, påregnes statsbanernes nuværende rutebillinjer, under forbehold af de koncessionsgivende myndigheders samtykke, udvidet og omlagt således, at såvel købstaden som stationsbyerne kan betjenes på fuldt tilfredsstillende måde.

Stykgodsbefordringen til og fra banens landstationer afvikles allerede nu med statsbanernes lastbilruter. Med de samme forbehold som for personbefordringens vedkommende påregnes stykgodsbefordringen også til/fra Assens station fremtidigt besørget med statsbanernes lastbiler.

Vognladningsbefordringen påregnes som allerede nævnt opretholdt i det hidtidige omfang.

Idet jeg tillader mig at henvise til lovforslagets bemærkninger, hvoraf det vil ses, at gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger vil bevirke en samlet årlig besparelse af 1,8 mill. kr. på statsbanernes driftsbudget, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til en velvillig og så vidt muligt hurtig behandling i det høje ting.