

få tilvejebragt en oversigt over det forventede fremtidige banenet under forskellige forudsætninger og over mulige driftsformer.

Baneplanudvalget udsendte i januar 1968 sin betænkning I, hvori udvalget foreslår de i lovforslaget nævnte banestrækninger m. v. nedlagt, omdannet til godsbane eller undersøgt nærmere med henblik på mulighederne for fortsat opretholdelse. Baneplanudvalgets konklusioner for de enkelte banestrækninger er anført i bemærkningerne til lovforslagets enkelte paragraffer.

Med det formål at tilvejebringe et supplerende sagligt materiale, der sammen med Baneplanudvalgets forannævnte betænkning kan danne grundlag for afgørelse af, i hvilket omfang trafikken på statsbanestrækninger med svag trafik bør opretholdes, nedsatte statsbanerne i januar 1968 et udvalg, benævnt Sidebaneudvalget. Dette udvalg er i september 1969 fremkommet med sin betænkning I, hvoraf fremgår, at der på længere sigt vil kunne opnås en årlig nettogevinst på ca. 12 millioner kr., såfremt de af udvalget foreslåede nedlæggelser og omdannelser m. v. gennemføres. Vedrørende de af Sidebaneudvalget foretagne økonomiske undersøgelser m. v. henvises til udvalgets betænkning I med tilhørende bilagsbind.

Lovforslaget, der er udarbejdet på grundlag af Sidebaneudvalgets betænkning I, følger stort set konklusionen i den af Baneplanudvalget afgivne betænkning I. Under hensyn hertil er Boligministeriet ikke hørt.

Forsvarsministeriet har været hørt i sagen.

De i lovforslaget nævnte driftsindskrænkninger m. m. skønnes ikke at ville påføre post- og telegrafvæsenet merudgifter, der kan anses for væsentlige i forhold til de beregnede besparelser for statsbanerne.

Spørgsmålet om sidebanernes fremtid har tidligere været genstand for debat i Folketinget, jfr. blandt andet Folketingstidende 1965-66, tillæg A, spalte 1889-1905.

Det forudsættes, at problemerne omkring de under de enkelte banestrækninger nævnte koncessionsforhold søges løst gennem trafikkommissionens arbejde.

Bemærkninger til de enkelte paragraffer.

Til § 1.

Viborg-Herning banen.

Den 47,8 km lange bane blev anlagt i henhold til lov nr. 92 af 27. april 1900 som et led af statsbanenettet og blev åbnet for drift den 26. juni 1906.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 159 følgende:

„Det af strækningens mellemstationer genererede og attraherede persontransportarbejde i 1964-65 androg 11,7 mill. pkm, mens vognladningsgodstransportarbejdet var 3,7 mill. tonkm.

Sammenholdes strækningens transportarbejde med det tilsvarende transportarbejde på strækningen Herning-Skjern, der er indstillet nedlagt, ses det at såvel persontransportarbejdet som vognladningsgodstransportarbejdet er omtrent 3 gange så stort som på strækningen Herning-Skjern. En væsentlig del af persontrafikken på strækningen Viborg-Herning varetages dog af rutebiler.

Udvalget mener på dette grundlag, at persontrafikken på strækningen Herning-Viborg bør nedlægges, og at det bør undersøges nærmere, om strækningen bør opretholdes som godsbane.“

Sidebaneudvalgsbetænkningen anfører side 12 følgende:

„Ved nedlæggelse henholdsvis ved omdannelse til godsbane opnås på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 1,4 mill. kr. henholdsvis 0,9 mill. kr., uanset om de sparede kapitalomkostninger medregnes eller ej.

Ud fra en driftsøkonomisk betragtning bør strækningen Viborg-Herning derfor nedlægges.“

Det skal hertil bemærkes, at persontrafikken på Viborg-Herning banen er af et meget beskedent omfang. Kun et enkelt tog om ugen befordrer så mange rejsende, at de ikke vil kunne få plads i en rutebil. Den overvejende del af persontrafikken afvikles da også allerede med rutebiler, hvoraf statsbaneruten Viborg-Herning over hele strækningen løber parallelt med jernbanen. Den resterende del af persontrafikken vil — under forudsætning af de koncessionsgivende myndigheders tilladelse til en mindre udvidelse af køreplanen — kunne afvikles med denne rute.

Stykgodstrafikken, som allerede i stor udstrækning udføres af statsbanernes lastbilruter, forudsættes — såfremt tilladelse fra de koncessionsgivende myndigheder kan opnås — fremtidig afviklet alene på denne måde. Rutekørslen påregnes i givet fald udvidet i fornødent omfang.

Vognladningstrafikken til henholdsvis fra stationerne Skelhøje og Frederiks er af meget beskedent omfang, hvorimod der til og fra stationerne Karup, Ilskov og Sunds er nogen trafik.

Såfremt der kan opnås en for statsbanerne økonomisk acceptabel ordning med de interesserede kommuner og virksomheder m. v., vil sporet foreløbig blive bevaret som industristamspor, således at det fortsat vil være muligt at sende vognlad-