

## Forslag til lov

### om nedlæggelse af statsbanestrækningen fra Farum til Slangerup.

(Fremsat den 15. december 1953 af minister for offentlige arbejder *Carl Petersen*).

#### § 1.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til fra et af ministeren fastsat tidspunkt at nedlægge delstrækningen fra Farum til Slangerup af den staten tilhørende Slangerupbane.

#### § 2.

For alle overenskomster, dokumenter,

udskrifter og attester m. v., der udfærdiges i anledning af eller i forbindelse med den i nærværende lov omhandlede banenedlæggelse, indrømmes fritagelse for stempel- og tinglysningsafgifter samt alle andre afgifter til det offentlige.

### *Bemærkninger til lovforslaget.*

Banen fra København L. til Slangerup var, da Statsbanerne overtog den den 1. april 1948, på grund af sin svage økonomiske stilling og formentlig også på grund af Statsbanernes forventede overtagelse af den i en sådan vedligeholdelsestilstand, at det straks efter overtagelsen blev nødvendigt at foretage en række moderniserings- og større vedligeholdelsesarbejder på den.

Statsbanerne har derfor efter overtagelsen investeret betydelige beløb (indtil efteråret 1953 ca. 5 mill. kr.) til forstærkning af spor, der var en forudsætning for anvendelsen af moderne trækraft og vogne, til modernisering af bygninger samt til signal- og sikringsanlæg på stationerne, der hidtil ikke havde været forsynet med sikringsanlæg.

Statsbanerne har indtil nu væsentlig kun gennemført moderniseringen af banen på den 20,5 km lange delstrækning fra København L. til Farum. Den 13,7 km lange delstrækning fra Farum til Slangerup har altid været særlig svagt benyttet, hvorfor man har villet afvente udviklingen i nogle år efter overtagelsen for at se, hvorvidt driftsresultaterne talte for berettigelsen af en større kapitalinvestering til fornyelser også på denne delstrækning og til forbedring af det på denne benyttede rullende materiel.

Af nedenstående oversigt fremgår, at totalunderskuddet for driften af denne delstrækning er steget fra 330 000 kr. i 1949—50 til 450 000 kr. i 1952—53, medens hele banens underskud i det samme tidsrum er faldet fra 1 368 000 kr. til 1 172 000 kr.

For finansåret 1953—54 vil driftsindtægterne i hvert fald blive formindsket med ca. 110 000 kr. for hele banen, heraf ca. 38 000 kr. for delstrækningen Farum—Slangerup, idet de fra stengravene ved Vassingerød hidrørende betydelige transporter (gns. ca. 9 vognladninger daglig) praktisk taget er ophørt, efter at materialerne fra stengravene nu i altovervejende grad transporteres med lastbiler.

Med hensyn til benyttelsen af delstrækningen Farum—Slangerup skal i øvrigt bemærkes.

#### *A. Persontrafikken.*

Antallet af rejser på delstrækningen androg i finansårene 1950—51, 1951—52 og 1952—53 henholdsvis 214 000, 181 000 og 192 000. Antallet af rejser på hele banen i de samme finansår androg 1 773 000, 1 696 000 og 1 994 000.

Årsagen til den relativt ringe benyttelse af delstrækningen Farum—Slangerup — kun ca. 10 pct. i 1952—53 af samtlige rejser på hele banen — må søges i, at udflygttrafikken, som udgør en stor del

af hele antallet af rejser på Slangerupbanen, i alt væsentligt standser ved Farum, men dertil kommer, at folkeantallet i delstrækningens opland er relativt ringe, og at banens opland trafikeres af følgende private rutebillinier:

- 1) Hillerød—Allerød— $\frac{\text{Vassingerød}}{\text{Farum}}$ —Ganløse—Maaløv—Ballerup.
- 2) Hillerød—Nr. Herløv—Lyngø—Uggerløse—Lindholm—Slangerup—Jørlunde—Roskilde.
- 3) Hillerød—Nr. Herløv—Uvelse—Slangerup—Roskilde.
- 4) Hillerød—Gørlose—Slangerup—Frederikssund.
- 5) Slangerup—Slagslunde—Ballerup.

#### B. Godstrafikken.

Godstrafikken på delstrækningen er, efter at transporterne af materialerne fra stengravene i Vassingerød fra ca. 1. januar d. å. praktisk taget er ophørt, kun ringe, idet lastbiler besørger den overvejende del af trafikken i banens opland. Af nævnte årsag vil man anse det for urigtigt at lægge transporttallene for driftsåret 1952—53 til grund for en bedømmelse af trafikken omfang, men derimod alene tage hensyn til trafikens omfang i de 3 første kvartaler af 1953. Det samlede antal vogne med vognladningsgoods, som læssedes henholdsvis aflæssedes på delstrækningens 4 stationer i denne periode, androg gennemsnitlig pr. hverdag 0,5 afgået vogn og 1,3 ankommet vogn.

Til afvikling af stykgodstrafikken anvendtes i samme periode gennemsnitlig pr. hverdag ca. 2 godsvogne i hver retning, men dette skyldtes trafikale forhold, idet den foreliggende stykgodsmængde let kunne rummes i een vogn.

Antallet af ankomne henholdsvis afsendte bane-pakker til delstrækningens fire stationer udgjorde i fornævnte periode gennemsnitlig ca. 8 henholdsvis 18 stkr. pr. hverdag.

Som nævnt vil opretholdelse af jernbanetrafik på delstrækningen kræve en del investering af kapital. Således må der omgående påregnes en eengangsudgift på ca. 250 000 kr., idet følgende arbejder må bringes til udførelse:

Udskiftning af sporskifter på stationerne	ca. . . . .	200 000 kr.
Istandsættelse af bygningerne på stationerne	ca. . . . .	50 000 - .

Hertil kommer, at det på delstrækningen anvendte rullende materiel, der er overtaget fra privatbanen, er så udslidt, at det i løbet af de nærmeste år må udskiftes. Eengangsudgifterne til den nødvendige fornyelse af såvel trækraft som vogne må påregnes at ville andrage ca. 1 700 000 kr.

Skinnerne i sporet er på grund af den ringe trafik

ikke udslidt, trods det at de har ligget siden banens anlæg i 1906, og vil således kunne anvendes endnu i op til 10 år. Sveller og forbindelsesdele er derimod stærkt medtaget og må i vidt omfang udveksles, og denne udveksling må snarest påbegyndes. Der må derfor, såfremt banedriften opretholdes, regnes med en stigning i de årlige vedligeholdelsesudgifter på ca. 100 000 kr. i de første år og 50 000 kr. i den sidste del af tiåret, altså gennemsnitlig 75 000 kr. pr. år.

De rene driftsudgifter må herefter påregnes at blive forøget til gennemsnitlig ca. 650 000 kr. årlig, medens driftsindtægterne efter bortfaldet af fragtindtægterne for befording af materialerne fra stengravene ved Vassingerød kun bliver ca. 145 000 kr. årlig. Der må således påregnes et fremtidigt årligt driftsunderskud på ca. 500 000 kr.

Delstrækningens forholdsvis ringe trafik og dårlige økonomiske resultater i forbindelse med de betydelige investeringer, som fortsat jernbanedrift vil kræve, gør det meget ønskeligt for Statsbanerne at gå over fra sporbårne til vejbårne trafikmidler.

Under forudsætning af, at fornøden koncession kan opnås af Statsbanerne, agter disse til betjening af persontrafikken at etablere en rutebilforbindelse mellem Slangerup og Farum med tilslutning til togene mellem Farum og København. Rutebilerne forudsættes at skulle følge amtsvejen fra Slangerup til Farum, med undtagelse af en strækning på godt 2 km, hvor de kører ad bivejene nord for amtsvejen for at betjene bebyggelsen ved Vassingerød og Lyngø. Enkelte vogne forudsættes dog, bl. a. i tilfælde af dublering, at kunne køre direkte ad amtsvejen.

Med rutebilerne er foruden personer forudsat befordret mindre godsforsendelser og post. For de rutebiler, der kører direkte ad amtsvejen, bliver der nogen afkortning i befordingstiderne, medens der for de rutebiler, der gennemkører den ovenfor nævnte rute ved Vassingerød og Lyngø, vil blive tale om en ringe forlængelse af rejsetiden mellem Farum og Slangerup. Denne vil imidlertid for en del af beboerne i banens opland blive opvejet af kortere afstande end hidtil mellem bolig- eller arbejdssted og transportmidlets stoppesteder.

Statsbanerne vil, såfremt de koncessionsgivende myndigheder tiltræder dette, uanset at der muligvis ikke herved fremkommer fuld dækning af udgifterne, være villige til at befordre passagererne på delstrækningen Farum—Slangerup for de samme takster som for lokal jernbanebefordring, således at der ikke bliver nogen fordyrelse for rejser til og fra København på almindelige billetter og månedskort til strækningen.

Ved delstrækningens nedlæggelse vil jernbanebefordringen ophøre på Farum station, og herfra henholdsvis hertil vil jernbanefragten for godssendinger blive beregnet.

For så vidt angår stykgodsbefordringen, påtænker Statsbanerne med lastbil at etablere udkørsel og afhentning af stykgods og banepakker mellem Farum og Vassingerød, Lyngø, Lindholm og Slangerup.

For befordringen til og fra Farum vil der blive opkrævet betaling af kørepenge efter de takster, der er gældende for udkørsel og afhentning af gods med Statsbanernes egne lastbiler.

Det påregnes, at hele stykgodsmængden herved kan bevares for Statsbanerne, eventuelt øges, og det er Statsbanernes hensigt i forbindelse med indsætning af lastbiler ikke alene at betjene bebyggelserne ved de nævnte 4 stationer, men også større nærliggende bebyggelser.

For så vidt angår vognladningsforsendelserne, må Statsbanerne ved delstrækningens nedlæggelse påregne et tab af transporter, idet nogle af disse for-

sendelser må påregnes at ville overgå til lastbilbefordring over hele transportstrækningen.

Driftsudgifterne ved etablering af den ovenfor beskrevne rute- og lastbilordning forventes at ville andrage ca. 250 000 kr. årlig, hvori er medregnet udgiften til afskrivning og forrentning af bilerne.

Driftsindtægterne ved den ovennævnte ordning forventes efter bortfaldet af vognladningsgodset og under hensyn til, at befordring af passagerer forudsættes at ske uden forhøjelse af taksterne for de lokale rejser, at ville andrage ca. 120 000 kr., således at der må påregnes et driftsunderskud på ca. 130 000 kr. årlig, hvilket beløb dog, efterhånden som den nye driftsform finder et mere fast leje, må forventes nedbragt noget.

Ved nedlæggelsen af jernbanedriften på delstrækningen kan der herefter påregnes en formindskelse af driftsunderskuddet på  $500\,000 \div 130\,000 = 370\,000$  kr. årlig, hvortil kommer besparelsen af de ovenfor nævnte eengangsudgifter  $250\,000 + 1\,700\,000 =$  ca. 2 000 000 kr. Tilmed forventes den ændrede driftsform at ville medføre en forøgelse af person- og stykgodstrafikken.

## O V E R S I G T

*Hele banen fra København L til Slangerup:*

	1949—50	1950—51	1951—52	1952—53
Finansåret.....	1949—50	1950—51	1951—52	1952—53
Driftsindtægter.....	1 445 000 kr.	1 613 000 kr.	1 724 000 kr.	1 788 000 kr.
Rene driftsudgifter.....	2 600 000 -	2 506 000 -	2 607 000 -	2 708 000 -
Driftsunderskud.....	1 155 000 kr.	893 000 kr.	883 000 kr.	920 000 kr.
Andel i administrationsudgift og fællesudgifter samt pensionsbidrag.....	213 000 -	218 000 -	229 000 -	252 000 -
Underskud ialt.....	1 368 000 kr.	1 111 000 kr.	1 112 000 kr.	1 172 000 kr.

*Delstrækningen fra Farum til Slangerup:*

	1949—50	1950—51	1951—52	1952—53
Finansåret.....	1949—50	1950—51	1951—52	1952—53
Driftsindtægter.....	165 000 kr.	168 000 kr.	187 000 kr.	184 000 kr.
Rene driftsudgifter.....	461 000 -	507 000 -	536 000 -	587 000 -
Driftsunderskud.....	296 000 kr.	339 000 kr.	349 000 kr.	403 000 kr.
Andel i administrationsudgift og fællesudgifter samt pensionsbidrag.....	34 000 -	37 000 -	39 000 -	47 000 -
Underskud ialt.....	330 000 kr.	376 000 kr.	388 000 kr.	450 000 kr.

*Strækningen Farum—Slangerups andel i hele underskuddet for banen fra København L til Slangerup:*

	1949—50	1950—51	1951—52	1952—53
Finansåret.....	1949—50	1950—51	1951—52	1952—53
	24 %	34 %	35 %	38 %