

Forslag

til

Lov om nedlæggelse af statsbanestrækningerne (statsbanerne) Hobro-Løgstør og Tommerup-Assens.

Fremsat den 24. november 1965 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at nedlægge statsbanestrækningen Hobro-Ålestrup.

Stk. 2. Ministeren bemyndiges endvidere til at indskrænke driften på statsbanestrækningen Ålestrup-Løgstør til befording af vognladningsgods.

§ 2. Ministeren bemyndiges til at indskrænke driften på statsbanen Tommerup-

Assens til befording af vognladningsgods samt til senere helt at nedlægge denne bane.

§ 3. Dokumenter, udskrifter og attester m. v., der udfærdiges i forbindelse med de af loven omfattede arbejder, fritages for stempel- og tinglysningsafgifter til det offentlige.

Bemærkninger til lovforslaget.

Den 66 km lange jernbane fra Hobro over Ålestrup og Års til Løgstør blev i henhold til lov nr. 54 af 12. april 1889 anlagt som et led af statsbanenettet og blev åbnet for drift den 15. juli 1893.

Loven af 12. april 1889 bemyndigede endvidere indenrigsministeren til at meddele eneret til anlæg og benyttelse af en jernbane mellem Viborg og Ålestrup. Denne jernbane, som blev anlagt i henhold til koncession af 28. maj 1890 til Viborg amtsråd, blev taget i brug den 15. september 1893, idet statsbanerne varetog driften. I medfør af lov nr. 164 af 27. maj 1959 erhvervede staten samme år ejendomsretten til banen, hvis drift fra 31. maj 1959 kun har omfattet befording af vognladningsgods.

Privatbanen Ålborg-Hvalpsund, der i Års er tilsluttet statsbanen Hobro-Løgstør, åbnede 16. juli 1899 driften på strækningen Års-Nibe-Svenstrup, 2. juli 1910 på strækningen Års-Hvalpsund, og 25. maj 1927 på færgeruten Hvalpsund-Sundsøre. Fællesstationen i Års drives af statsbanerne.

Banen fra Hobro over Ålestrup-Års til Løgstør har i mange år været underskudgivende. Selv om

udgifterne, også efter 1959 da den tilstødende strækning Viborg-Ålestrup blev indskrænket til godsbane, er blevet nedbragt bl. a. ved forenkling af køreplanen, rationalisering af den på banen anvendte trækraft og inddragning af betjeningen på de mindste stationer, er det ikke lykkedes at opnå en blot nogenlunde tilfredsstillende økonomi, fordi indtægterne har svigtet mere og mere, navnlig for persontrafikens vedkommende.

En opgørelse på grundlag af de pr. nytår 1965 gældende lønninger og priser viser, at den foreslåede, totale nedlæggelse af den 24 km lange strækning Hobro-Ålestrup og samtidige indskrænkning til godsbane af den 42 km lange strækning Ålestrup-Løgstør vil bevirke en årlig besparelse på ca. 1 mill. kr., idet gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger vil nedbringe statsbanernes driftsudgifter med ca. 1½ mill. kr., men på den anden side må antages at ville medføre en indtægtsnedgang på ca. ½ mill. kr. årligt.

Persontrafikken på Hobro-Løgstør banen er af så beskedent omfang, at der hyppigst er færre end 10 rejsende i et tog. Personbefordringen forudsættes

Min. f. off. arb. Gdt. f. stb. j. nr. Ac 13.

62 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

fremtidigt afviklet med de bestående rutebillinjer; foruden private rutebilforbindelser findes på egnen fire af statsbanerne drevne linjer, nemlig Hobro-Nørager-Års-Løgstør, Viborg-Farsø-Løgstør, Viborg-Ålestrup-Ålborg og Hobro-Ålestrup-Hvalpsund-Farsø.

Stykgodsbefordringen, som allerede i et vist omfang udføres med statsbanernes lastbilruter, forudsættes fremtidigt afviklet alene på denne måde, idet rutekørslen udvides fornødent, foreløbig dog med bistand af jernbanebefordring.

Vognladningstrafikken til/fra strækningen Hobro-Ålestrup (d. v. s. til/fra Nørager station og Døstrup sidespor) er så beskeden, at den ikke på langt nær kan motivere bevarelse af denne strækning, som derfor foreslås helt nedlagt, således at sporet fjernes. På strækningen Ålestrup-Løgstør forudsættes vognladningsbefordringen opretholdt i det hidtidige omfang, idet denne strækning sammen med strækningen Viborg-Ålestrup drives som den 80 km lange godsbane Viborg-Løgstør.

Den 29 km lange jernbane mellem Tommerup og Assens blev i henhold til lov nr. 18 af 18. februar 1881 anlagt som et led af det jysk-fynske statsbanelinje og blev åbnet for drift den 1. juni 1884.

Banens trafik går i hovedsagen til/fra Odense, hvorfor de fleste af banens tog i en årrække har udgået fra, henholdsvis været gennemført til Odense. Også på denne bane, som har en forholdsvis stor trafik med vognladningsgod, har persontrafikken svigtet i stigende grad; for et par år siden så statsbanerne sig derfor tvunget til at erstatte de

tidlige og sene tog med rutebiler, hvorved det blev muligt at nedskære udgifterne til stationstjenesten, idet stationerne derefter kun har været betjent i den normale forretningstid. Trods disse og andre gennemførte rationaliseringsbestrebelse har banens persontrafik stadigt været underskudgivende.

En opgørelse på grundlag af pris- og lønniveauet pr. 1. april 1965 og takstniveauet pr. 1. maj 1965 viser, at den foreslåede indskrænkning af den 29 km lange strækning Tommerup-Assens til godsbane vil bevirke en årlig besparelse på ca. 800.000 kr., idet gennemførelsen deraf vil nedbringe statsbanernes driftsudgifter med ca. 1,4 mill. kr., men på den anden side må antages at ville medføre en indtægtsnedgang på ca. 0,6 mill. kr. årligt.

Personbefordringen forudsættes fremtidigt afviklet med rutebiler. Det meste af banens opland er allerede betjent af rutebiler (hovedsagelig statsbanernes), som kører til og fra Odense, hvorfor det ved rimelige udvidelser og omlægninger af de nuværende rutebillinjer vil være muligt at give såvel Assens købstad som stationsbyerne en fuldt tilfredsstillende personbefordring, samtidig med at rutebildriften må antages økonomisk at kunne hvile i sig selv.

Stykgodsbefordringen, som allerede for alle landstationers vedkommende udføres med statsbanernes lastbilruter, forudsættes fremtidigt afviklet på denne måde også for Assens stations vedkommende, idet rutekørslen udvides fornødent.

Vognladningsbefordringen forudsættes indtil videre opretholdt i det hidtidige omfang.