

[Ministeren for offentlige arbejder]

betragtning peger på omdannelse af banen til godsbane, samt at trafikudviklingen på banen bør følges nøje.

Udviklingen er blevet fulgt, og det har kunnet konstateres, at passagertrafikken på banen blev af stadig ringere omfang. Således var det årlige antal passagerer i banens tog i 1964-65 af størrelsesordenen 300.000, medens det i året 1970-71 var ca. 265.000 og i året 1972-73 (sidste hele finansår med togkørsel) ca. 215.000, svarende til et gennemsnit pr. dag (begge retninger tilsammen) på henholdsvis ca. 800, ca. 700 og ca. 600 passagerer – et antal, som uden vanskelighed kan befordres på en busrute.

Derfor var det da også naturligt for DSB at erstatte banens passagertogskørsel med rutebilkørsel i forbindelse med energisparebestræbelserne i efteråret 1973. Næsten lige så naturligt var det, at da spareforanstaltningerne i øvrigt blev ophævet i foråret 1974, blev rutebilkørslen mellem Vojens og Haderslev opretholdt, blandt andet fordi DSB manglede egnet togmateriel til indsættelse på banen. Ud over, at rutebilkørslen er billigere end togkørsel, må man her huske på, at det drejer sig om en ganske kort strækning – ca. 13 km – over hvilken togenes højere hastighed og i almindelighed større bekvemmelighed ikke når at få nogen nævneværdig betydning.

DSBs merudgifter i forbindelse med kørsel med passagertog mellem Haderslev og Vojens i stedet for rutebilkørsel er opgjort til omkring 1 mill. kr. pr. år, såfremt der ind sættes ældre materiel, og ca. ½ mill. kr., såfremt der ind sættes nyt materiel. I sidste tilfælde skulle der imidlertid investeres i dette materiel – f. eks. en skinnebus til godt 3 mill. kr.

Det bemærkes, at banens tilstedeværelse, men uden en klar stilling til dens fremtid, har givet en vis usikkerhed i forbindelse med forskellige instansers planlægningsarbejde.

Under hensyn til det nævnte forekommer det rigtigst, at passagertrafikken med bane mellem Haderslev og Vojens nu indstilles officielt ved førstkommende DSB-køreplansskifte, dvs. foråret 1978.

Umiddelbart har DSB ingen aktuelle planer om ændringer i Haderslev stations funktion eller i godstrafikken på banen. Foreløbige overvejelser i anledning af indførelse af nyt godsbefordringssystem peger henimod, at man i det mindste i en årrække endnu vil fortsætte med at befordre vognladningsgods ad skinnevejen til og fra Haderslev.

Med disse ord, og idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg tillade mig at anbefale lovforslaget til velvil lig behandling.

Meddelelser fra formanden:

Anden næstformand (Erlendsson):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 6. oktober, kl. 9.00.

Angående dagsordenen henviste anden næstformand til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 14.25