

## Forslag

til

### Lov om indskrænkning af driften på og senere nedlæggelse af statsbanestrækningen Vojens-Haderslev.

Fremsat den 5. oktober 1977 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at indskrænke driften på statsbanestrækningen Vojens-Haderslev til befordring

af vognladningsgods og til senere at nedlægge strækningen.

#### *Bemærkninger til lovforslaget.*

Trafikken på Vojens-Haderslev banen har adskillige gange været taget op til vurdering med henblik på indskrænkning af driften. Årsagen hertil har primært været, at passagertrafikken på strækningen var af så ringe omfang, at det var tvivlsomt, om kørsel med passagertog burde opretholdes. Medvirkende til denne tvivl har også været banestrækningens ringe længde — 12,9 km — der bevirker, at togtransport næppe kan siges at have mærkbare kvaliteter frem for rutebiltransport.

Banens forhold blev allerede behandlet af det såkaldte Baneplanudvalg, som det af regeringen i 1961 etablerede Landsplanudvalg nedsatte i 1962.

Baneplanudvalget konkluderede i sin betænkning I af 1968 således:

„Ved udvalgets videre overvejelser vil det blive undersøgt, om den ret betydelige persontrafik til og fra Haderslev helt bør overgå til rutebiler, således at også strækningen Vojens-Haderslev alene opretholdes som godsbane“. Det bemærkes, at en betydelig del af trafikken allerede da udførtes med rutebil.

Baneplanudvalget blev imidlertid ophævet efter afgivelsen af betænkning I, men i januar 1968 nedsatte DSB et internt udvalg, benævnt Sidebanedvalget, der fik til opgave at tilvejebringe et supplerende materiale, som sammen med Baneplanudvalgets betænkning kunne danne grundlag for af-

gørelse af, i hvilket omfang trafikken på strækninger med svag trafik burde opretholdes.

Det var rapporten af september 1969 fra dette udvalg, der dannede grundlag for lov om nedlæggelse/omdannelse af omkring 400 km statsbanestrækninger i 1971, og i denne rapport hed det vedrørende Vojens-Haderslev banen bl. a.:

„Selv om en driftsøkonomisk betragtning peger hen imod, at banen omdannes til godsbane, foreslår udvalget, at den nuværende driftsform opretholdes indtil videre.

Det understreges, at trafikudviklingen på banen efter udvalgets opfattelse bør følges nøje, ligesom omfanget af betjeningen i Haderslev bør overvejes kritisk.“

I perioden efter Sidebanedvalgets rapport af september 1969 har passagertrafikken på Vojens-Haderslev banen været i fortsat tilbagegang.

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 togekørsel) ca. 215.000, svarende til et gennemsnit pr. dag (begge retninger tilsammen) på hhv. ca. 800, ca. 700 og ca. 600 passagerer — et antal som uden vanskelighed kan beføres på en busrute.

I forbindelse med de energibesparelserforanstaltninger, DSB måtte indføre i efteråret 1973, blev

passagertogskørslen derfor meget naturligt erstattet af rutebilkørsel.

Da de øvrige besparelsesforanstaltninger blev ophævet i foråret 1974, blev der fortsat med rutebilbetjening af strækningen Vojens-Haderslev, dels fordi DSB var i bekneb for tilfredsstillende togmateriel til indsættelse, dels fordi rutebilkørslen er billigere end kørsel med tog, når det drejer sig om så små passagermængder som der her efterhånden var tale om.

DSBs økonomiske situation er gennem de seneste års krav om reduktion af driftsbudgetterne blevet stadig mere betrængt, hvorfor man ikke har ment at burde genoptage en aktivitet, som ville øge driftsomkostningerne, uden at det udbudte produkt kunne siges at være forbedret ganske markant, og uden at der kunne regnes med øgede indtægter af betydning.

DSBs forsøgelse af udgifterne i forbindelse med evt. kørsel med passagertog mellem Haderslev og Vojens i stedet for rutebilkørsel er opgjort til 0,9-1,0 mill. kr. pr. år, såfremt der indsættes ældre materiel, og 0,5-0,6 mill. kr., såfremt der indsættes nyt enmandsbetjent materiel.

Sønderjyllands amt har ved sin planlægning af den kollektive trafik i amtet med henblik på ændringer/forbedringer fra sommeren 1977 forudsat, at passagertrafikken mellem Haderslev og Vojens skulle afvikles med rutebil, hvilket også synes at være det naturlige, når økonomien, trafikken omfang og strækningens længde tages i betragtning.

Det bemærkes, at banens tilstedeværelse har givet en vis usikkerhed i forbindelse med forskellige instansers planlægningsarbejde.

Under hensyn til foranstående synes det naturligt, at driften på Vojens-Haderslev banen nu officielt indskrænkes til kun at omfatte befordring af vognladningsgods.

Haderslev station vil blive bevaret for billetsalg, pladsreservering og oplysningsvirksomhed m. v.

Vognladningstrafikken på banen vil også indtil videre blive opretholdt uændret, men den vil dog blive taget op til overvejelse i forbindelse med DSBs overgang til nyt godsbefordringssystem.

Lovforslagets gennemførelse har iøvrigt ikke administrative konsekvenser.