

ningsvise forsendelser til og fra Karup, Ilskov og Sunds. En sådan ordning lader sig praktisere i en årrække uden investering i sporformyelse.

Tidspunktet for en eventuel nedlægnings af vognladningstrafikken i forbindelse med de nævnte stationer vil i givet fald blive søgt koordineret med ibrugtagningen af den planlagte containerterminal i Herning, hvorover forsendelser af vognladningsstørrelse vil kunne afvikles.

Laurbjerg-Silkeborg banen.

Den 37,4 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 12. november 1908.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 151 følgende:

„Der kan efter udvalgets mening ikke tillægges transittrafikken ad strækningen Laurbjerg-Bramminge mellem Nordjylland og Sydvestjylland større vægt, og da strækningens egen trafik med såvel personer som gods er lille, og strækningens standard ikke er tilfredsstillende, mener udvalget, at strækningen bør nedlægges.“

Sidebaneudvalgsbetænkningen anfører side 12 følgende:

„Ved nedlæggelse henholdsvis ved omdannelse til godsbane opnås på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 1,3 mill. kr. henholdsvis 1,1 mill. kr. (ca. 1,2 mill. kr. henholdsvis 1,0 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).“

Ud fra en driftsøkonomisk betragtning bør strækningen Laurbjerg-Silkeborg derfor nedlægges.

Efter udvalgets opfattelse er transittrafikken ikke af en sådan størrelsesorden, at der af denne grund er basis for en fortsættelse af driften.“

Det skal hertil bemærkes, at persontrafikken på strækningen Laurbjerg-Silkeborg er af ringe omfang, og antallet af rejsende til og fra mellemstationerne er forsvindende lille.

Lokaltrafikken forudsættes afviklet med det bestående rutebilnet, der udover adskillige private ruter også omfatter tre af statsbanerne drevne ruter, nemlig Silkeborg-Hammel, Århus-Hammel-Viborg og Randers-Bjerringbro-Silkeborg.

Stykgodsstrafikken, som allerede i stor udstrækning varetages af statsbanernes lastbilruter, vil i fremtiden blive afviklet alene på denne måde, såfremt tilladelse hertil kan opnås fra de koncessionsgivende myndigheder.

Vognladningstrafikken på strækningen omfatter i praksis kun vogne til og fra Thorsø. Denne trafik er for ringe til alene at kunne danne økonomisk grundlag for bevarelse af strækningen. Der vil rent midler-

tidig kunne blive tale om at bevare sporet mellem Laurbjerg og Thorsø som industristamspor, men i øvrigt vil statsbanerne, for så vidt angår vognladningsvise forsendelser, kunne betjene det berørte område med vognbjørne og containere.

Driften på strækningen Laurbjerg-Silkeborg vil blive indstillet samtidig med indstilling af driften på strækningerne Funder-Brande og Brande-Grindsted samt persontogskørslens ophør på strækningen Grindsted-Bramming.

Funder-Brande banen.

Strækningen Funder-Brande er 37,4 km lang. Den i alt 105,5 km lange bane fra Funder over Brande og Grindsted til Bramming blev anlagt i henhold til lov nr. 156 af 27. maj 1908 som et led af statsbanenettet. Delstrækningen Funder-Brande blev åbnet for drift den 1. oktober 1920.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 151 følgende:

„Heller ikke denne strækningstrafik, der praktisk taget er af samme størrelse som på strækningen Silkeborg-Laurbjerg, har større betydning. Da dens forhold i øvrigt er nogenlunde tilsvarende som for strækningen Silkeborg-Laurbjerg, mener udvalget, at også strækningen Brande-Funder bør nedlægges.“

Sidebaneudvalgsbetænkningen anfører side 13 følgende:

„Ved nedlæggelse henholdsvis ved omdannelse til godsbane opnås på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 1,3 mill. kr. henholdsvis 0,9 mill. kr. (ca. 1,2 mill. kr. henholdsvis 0,8 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).“

Ud fra en driftsøkonomisk betragtning bør strækningen Funder-Brande derfor nedlægges.

Transittrafikken er ikke af en sådan størrelsesorden, at det af denne grund kan anses for økonomisk forsvarligt at bevare banen.“

Det skal hertil bemærkes, at persontrafikken på strækningen stadig er af ringe omfang.

Området omkring Christianshede trinbræt betjenes ikke af rutebiler, medens området omkring Ejstrupholm betjenes af adskillige omnibusruter, heriblandt den af statsbanerne drevne rute Horsens-Nr. Snede-Herning.

Stykgodsbefordringen, som allerede i vid udstrækning varetages med statsbanernes lastbilruter, vil — under forudsætning af, at de koncessionsgivende myndigheders tilladelse kan opnås — fremtidig blive afviklet alene på denne måde.

Vognladningstrafikken til henholdsvis fra strækningen er alt for ringe til alene at kunne danne økonomisk grundlag for banens opretholdelse. Der