

kan dog eventuelt være tale om at bevare delstrækningerne Brande-Ejstrupholm samt eventuelt også Ejstrupholm-Hjælland som industristamspor under forudsætning af, at der kan opnås en for statsbanerne økonomisk acceptabel ordning med de interesserede kommuner og virksomheder m. v.. Sporforbindelsen mellem Ejstrupholm og Hjælland må dog påregnes nedlagt fra det tidspunkt, hvor transporterne af skærver fra Hjælland ophører.

Statsbanerne vil for så vidt angår vognladningsvise forsendelser kunne betjene de berørte områder med vognbjørne og — når den planlagte containerterminal i Herning er etableret — endvidere med containere.

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

Brande-Grindsted banen.

Strækningen Brande-Grindsted er 28,1 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. 150 af 27. maj 1908 som et led af statsbanenettet.

Delstrækningen Brande-Grindsted (-Bramming) blev åbnet for drift den 1. november 1917.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 155 følgende:

„Det af strækningens mellemstationer genererede og attraherede transportarbejde var ubetydeligt, henholdsvis 0,3 mill. pkm og 0,9 mill. tonkm i 1964-65 og således væsentligt under de for banenet IV valgte grænseværdier, men strækningen er dog omfattet af banenet II som forbindelsesstrækning for brunkultransporterne fra Fæsteholt til Esbjerg.

Strækningen er en del af strækningen Laurbjerg-Bramminge og varetager derfor på samme måde som strækningen Bramminge-Grindsted en vis transittrafik.

Udvalget mener, at strækningen Grindsted-Brande ligeledes bør nedlægges for persontrafikken, mens dens eventuelle opretholdelse som godsbane bør tages op til nærmere undersøgelse, i hvilken må indgå spørgsmålet om banebetjening af såvel Brande som Grindsted stationer. Afgørelse af dette spørgsmål hænger sammen med om strækningerne Grindsted-Bramminge og Brande-Vejle opretholdes, nedrykkes som godsbaner eller helt 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 1,0 mill. kr., uanset om de sparede kapitalomkostninger medregnes eller ej.

Ud fra en driftsøkonomisk betragtning bør strækningen Brande-Grindsted 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 det lokale behov for personbefordring — bortset fra befordring af skolebørn mellem Filskov og Blåhøj — synes at kunne opfyldes af de eksisterende rutebillinier, som omfatter flere private ruter.

Stykgodsbefordringen, der allerede i vid udstrækning varetages af statsbanernes lastbilruter, forudsættes — såfremt tilladelse hertil kan opnås fra de koncessionsgivende myndigheder — fremtidig afviklet alene på denne måde.

Vognladningstrafikken til og fra strækningen er så beskeden, at den ikke kan danne økonomisk grundlag for trafikens opretholdelse. De af Baneplanudvalget nævnte transiterende brunkultransporter er siden bortfaldet.

Efter banens nedlæggelse vil statsbanerne for så vidt angår vognladningsvise forsendelser kunne betjene de berørte områder med vognbjørne og, når den planlagte containerterminal i Herning er etableret, endvidere med containere.

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

Til § 2.

Slagelse-Næstved banen.

Den 40,1 km lange bane fra Slagelse til Næstved med den 11,5 km lange sidebane fra Dalmose til Skælskør blev anlagt i henhold til lov nr. 55 af 12. april 1889 som et led af statsbanenettet og blev åbnet for drift den 15. maj 1892.

Persontrafikken på sidebanen Dalmose-Skælskør blev i henhold til lov nr. 258 af 27. maj 1950 indstillet fra den 8. oktober 1950.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 152-153 følgende:

„Strækningen har betydning for vognladningsgodstrafikken dels til og fra strækningens mellemstationer, dels til og fra godsbanen Dalmose-Skælskør, mens persontrafikken til og fra strækningens mellemstationer ikke er væsentlig. Den er af lignende størrelse som persontrafikken til og fra mellemstationerne på strækningen Tinglev-Tønder. End-