

videre har strækningen betydning for den gennemgående persontrafik mellem på den ene side Korsør og stationer vest herfor og på den anden side Næstved og stationer syd herfor.

Der kan ikke tillægges den nævnte transittrafik en sådan vægt, at strækningen allerede af hensyn hertil bør opretholdes for persontrafik. Denne trafik vil kunne føres med gennemgående rutebil Næstved-Korsør eller i givet fald uden et nævneværdigt tidstab med bane over Ringsted. Da endvidere strækningens egen persontrafik er lille, mener udvalget, at persontrafikken på strækningen bør nedlægges, men at strækningen bør opretholdes som godsbane.

Sidebaneudvalgsbetænkningen anfører side 10-11 følgende:

„Ved nedlæggelse henholdsvis ved omdannelse til godsbane opnås på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 1,2 henholdsvis 1,0 mill. kr. En undersøgelse af erhvervsudviklingen tyder på muligheder for øgede godstransporter til henholdsvis fra Dalmose og Skælskør, hvorimod trafikken i forbindelse med Sandved og Hyllinge stationer næppe kan forventes at stige. Selv om nettogevinsten ved nedlæggelse umiddelbart er større end ved omdannelse til godsbane, mener udvalget, at tabet af vognladningsindtægter ved nedlæggelse må befrygtes at kunne komme til at overstige det i betænkningen beregnede, og at nettogevinsten formentlig bliver størst ved omdannelse til godsbane. Sidebaneudvalget foreslår derfor, at strækningen Slagelse-Dalmose-Skælskør bevares som godsbane, medens strækningen Næstved-Dalmose nedlægges, idet nettogevinsten herved påregnes at blive større end ved at omdanne hele strækningen til godsbane.“

Det skal hertil bemærkes, at en fornyet undersøgelse har vist, at den transiterende persontrafik uden større vanskelighed og uden nævneværdige merudgifter vil kunne ledes med jernbane via Ringsted henholdsvis med den af statsbanerne drevne direkte omnibusrute Næstved-Korsør. Ved begge muligheder forlænges rejsetiden mellem Næstved og Korsør kun ubetydeligt.

Den lokale persontrafik i banens opland forudsættes afviklet med rutebiler. I området findes adskillige private ruter foruden de af statsbanerne drevne ruter Korsør-Skælskør-Næstved, Skælskør-Slagelse, Slagelse-Fuglebjerg-Næstved og Sorø-Fuglebjerg-Skælskør.

Persontrafikken på banestrækningen Slagelse-Næstved vil blive indstillet i forbindelse med et køreplansskifte.

Stykgodsbefordringen, som allerede i et vist omfang udføres med statsbanernes lastbilruter, vil under forudsætning af de koncessionsgivende myndig-

heders tilladelse fremtidig blive afviklet alene på denne måde. Samtidig påregnes der oprettet ind- og udleveringssted for stykgods (automobilekspedition) i Sandved og Fuglebjerg, eventuelt kun ét af stederne.

Vognladningstrafikken til og fra Hyllinge station er så beskeden, at den ikke kan motivere en bevarelse af stationen. Derimod er trafikken i forbindelse med Sandved af en sådan størrelse, at det synes forsvarligt forsøgsvis at opretholde vognladningstrafikken til og fra denne station.

Al trafik på strækningen Sandved-Næstved vil blive indstillet, idet dog sporet eller dele heraf eventuelt vil kunne bevares som industristamspor, såfremt der herved kan opnås en for statsbanerne økonomisk acceptabel ordning.

Slagelse-Værsløv banen.

Den 33,6 km lange bane blev anlagt i henhold til lov nr. 86 af 8. maj 1894 som et led af statsbanenettet og blev åbnet for drift den 1. maj 1898.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 153 følgende:

„På grund af den meget betydelige vognladningstrafik til Gørlev (sukkerrør) er strækningen allerede omfattet af banenet II med hensyn til godstrafikken.

Det af strækningens mellemstationer tilsammen genererede og attraherede vognladningsgodstransportarbejde androg således i 1964-65 27,4 mill. tonkm, heraf alene til og fra Gørlev 27,2 mill. tonkm. Mellemstationernes samlede persontransportarbejde androg 4,7 mill. pkm.

Strækningen varetager en betydelig transittrafik mellem Kalundborg og Slagelse, idet væsentlige godstransporter mellem Kalundborg og stationer vest for Storebælt føres ad denne bane. Endvidere videreføres i et vist omfang persontog fra Høng-Tølløsebanen til Slagelse og omvendt.

Ud fra det anførte mener udvalget, at strækningens forhold må tages op til nærmere undersøgelse, hvorunder må indgå overvejelser om, hvorvidt strækningen bør nedlægges for persontrafik og alene opretholdes som godsbane.“

Sidebaneudvalgsbetænkningen anfører side 11 følgende:

„Ved nedlæggelse henholdsvis ved omdannelse til godsbane opnås på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 0,4 mill. kr. henholdsvis 0,6 mill. kr. (ca. 0,3 henholdsvis 0,6 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).

Ud fra en driftsøkonomisk betragtning bør strækningen Slagelse-Værsløv omdannes til godsbane.

Udvalget foreslår derfor denne løsning, idet det dog forudsættes, at mulighederne og betingelserne