

for opretholdelse af Høng-Tølløsebanens persontogskørsel på delstrækningen Høng-Slagelse tages op til forhandling med privatbanen, fra hvem anmodning herom allerede foreligger.

Det er udvalgets opfattelse, at de merudgifter, der måtte være forbundet med en sådan persontogskørsel mellem Høng og Slagelse udført af Høng-Tølløse Jernbane efter nedlæggelse af statsbanernes persontrafik på strækningen helt må afholdes af privatbanen.

Endvidere skal udvalget henstille, om strækningen Gørlev-Vørslev eventuelt helt bør nedlægges under hensyn til denne delstræknings nuværende ringe benyttelse.“

Det skal hertil bemærkes, at persontrafikken i Slagelse-Vørslev banens opland for størstedelens vedkommende afvikles af rutebiler. Den del af persontrafikken, der bestrides med tog, vil uden større udvidelse af rutebilkørslen kunne afvikles med den af statsbanerne drevne omnibusrute Kalundborg-Slagelse, der løber næsten parallelt med banen. Herudover betjenes området af flere private ruter.

Høng-Tølløse Jernbane har hidtil på strækningen Høng-Slagelse suppleret statsbanernes persontog, idet privatbanens tog har været gennemført til henholdsvis fra Slagelse. Spørgsmålet om mulighederne for en eventuel fortsættelse af denne kørsel efter strækningens omdannelse til godsbane behandles for tiden med privatbanen. En fortsættelse af kørslen, der af privatbanen anses som en nødvendighed for banens eksistens, må være betinget af, at privatbanen bærer de udgifter, som statsbanerne kunne have sparet ved omdannelse af strækningen til en ren godsbane.

Stykgodsbefordringen, som allerede i et vist omfang udføres med statsbanernes lastbilruter, vil — under forudsætning af de koncessionsgivende myndigheders tilladelse — fremtidig blive afviklet alene på denne måde. Der påregnes oprettet ind- og udleveringssted for stykgods (automobilekspedition) i Høng og Gørlev.

Vognladningstrafikken til og fra Gørlev station er af et sådant omfang, at den alene motiverer opretholdelse af en godsbane til Gørlev, ligesom der også forekommer en vis vognladningstrafik til og fra Høng. Trafikken til og fra de nævnte stationer vedrører overvejende transporter i forbindelse med stationer syd og vest for Slagelse. En godsbane mellem Slagelse og Gørlev vil kunne kombineres med Høng-Tølløse Jernbanes fortsatte persontogskørsel mellem Høng og Slagelse. Strækningen mellem Gørlev og Vørslev benyttes nu alene til transit-

trafik mellem Kalundborg og Slagelse samt stationer syd eller vest herfor. Denne trafik er af et beskedent omfang, og det vil være økonomisk fordelagtigt at lede trafikken ad den noget længere rute over Roskilde fremfor at opretholde delstrækningen Gørlev-Vørslev.

Persontrafikken på Slagelse-Vørslev banen vil blive indstillet i forbindelse med et køreplansskifte, idet dog Høng-Tølløse Jernbane vil blive indrømmet mulighed for at videreføre sine persontog mellem Høng og Slagelse. Al trafik på strækningen Gørlev-Vørslev vil blive indstillet.

Randers-Ryomgård banen.

Strækningen Randers-Ryomgård er 35,5 km lang. Den i alt 64,1 km lange bane fra Randers over Ryomgård til Grenå blev anlagt som privatbane i henhold til lov nr. 72 af 23. maj 1873 og blev åbnet for drift den 26. august 1876. Banen blev overtaget af staten den 1. april 1881.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 153 følgende:

„Strækningens mellemstationer genererede og attraherede i 1964-65 et samlet vognladningsgodstransportarbejde på 12,0 mill. tonkm, hvoraf en væsentlig del skyldes de ved Strømmen station beliggende industrivirksomheder. Strækningens persontransportarbejde androg 2,4 mill. pkm.

Efter udvalgets opfattelse kan der ikke tillægges strækningens persontransportarbejde større vægt. Den væsentligste del af vognladningsgodstrafikken er til og fra Strømmen og Pindstrup stationer, og udvalget mener derfor, at strækningen bør undersøges med henblik på opretholdelse alene som godsbane.“

Sidebaneudvalgsbetænkningen anfører side 12 følgende:

„Ved nedlæggelse henholdsvis ved omdannelse til godsbane opnås på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 1,25 mill. kr. henholdsvis 1,2 mill. kr. (i begge tilfælde ca. 1,1 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).

Under hensyn til den ringe økonomiske forskel på de to alternativer samt risikoen for, at tabet af vognladningsgodsideindtægter ved nedlæggelse vil overstige de skønnede 33 $\frac{1}{3}$ pct., foreslår udvalget strækningen Randers-Ryomgård omdannet til godsbane.

Da trafikken på strækningen koncentrerer sig om Strømmen og Pindstrup stationer, skal udvalget henstille overvejet, om Gudenåbroen, der kun tillader 16 t aksestryk, bør forstærkes eller fornyes, og strækningen Strømmen-Pindstrup eventuelt helt nedlægges, eller om broen kan sløjfes mod bevarelse af strækningen Ryomgård-Strømmen.“