

Det skal hertil bemærkes, at persontrafikken på Randers-Ryomgård banen er af så beskeden omfang, at den skønnes fremtidig at kunne afvikles alene med de bestående rutebillinier. Foruden adskillige private rutebilforbindelser findes den af statsbanerne drevne rute Randers-Auning-Grenå, som allerede varetager størsteparten af den persontrafik, statsbanerne bestrider mellem Randers og Ryomgård.

Stykgodsbefordringen, som allerede i et vist omfang udføres med statsbanernes lastbilruter, forudsættes — såfremt de koncessionsgivende myndigheders tilladelse kan opnås — fremtidig afviklet alene på denne måde. Der påregnes oprettet ind- og udleveringssted for stykgods (automobilekspedition) i Allingåbro, Auning og Pindstrup.

Vognladningstrafikken til henholdsvis fra strækningens mellemstationer koncentrerer sig om stationerne Strømmen og Pindstrup, som begge har en ret anseelig trafik.

Bortset fra opretholdelse af vognladningstrafik i forbindelse med Strømmen og Pindstrup vil driften på Randers-Ryomgård banen blive indstillet.

#### *Grindsted-Bramming banen.*

Strækningen Grindsted-Bramming er 40,0 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 (Brande-)Grindsted-Bramming blev åbnet for drift den 1. november 1917.

Baneplanudvalgsbetænkningen anfører side 154-155 følgende:

„Det af strækningens mellemstationer genererede og attraherede transportarbejde var ret uvæsentligt, henholdsvis 1,5 mill. pkm og 0,5 mill. tonkm i 1964-65 og således under grænseværdierne for bane-net IV, men strækningen er omfattet allerede af banenet II som forbindelsesstrækning dels til Grindsted, der har et transportarbejde på 3,1 mill. pkm og 12,1 mill. tonkm, dels som forbindelsesstrækning for vognladningsgodstrafikken af brunkul fra Fasterholt til Esbjerg.

Det må antages, at brunkulstransporterne i løbet af en kortere årrække vil blive væsentligt reduceret eller helt bortfalde.

Strækningen varetager en vis transittrafik mellem Nordjylland og Sydvestjylland som del af bane-strækningen Laurbjerg-Bramminge, men der kan efter udvalgets mening ikke tillægges denne transittrafik betydende vægt.

Ud fra det anførte mener udvalget, at strækningen bør nedlægges for persontrafikken, mens den

med hensyn til opretholdelse som godsbaner bør tages op til nærmere undersøgelse, der må foretages under hensyntagen til de alternative muligheder for den fremtidige banebetjening af Grindsted.“

Sidebaneudvalgsbetænkningen anfører side 13 følgende:

„Ved nedlæggelse henholdsvis ved omdannelse til godsbaner opnås på længere sigt årlige netto-gevinster på ca. 0,2 mill. kr. henholdsvis 1,1 mill. kr. (ca. ÷ 0,1 mill. kr. henholdsvis + 1,0 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).

Ud fra en driftsøkonomisk betragtning bør strækningen Grindsted-Bramming derfor omdannes til godsbaner.

I udvalgets overvejelser er indgået det forhold, at hovedparten af den ret betydelige vognladnings-trafik til og fra Grindsted vedrører relationer syd og øst for Bramming.“

Det skal hertil bemærkes, at persontrafikken på strækningen Grindsted-Bramming overvejende udføres af rejsende til og fra Grindsted. Bortset fra skolebørn mellem Glejbjerg og Agerbæk synes den øvrige persontrafik at kunne afvikles med de eksisterende rutebillinier. Foruden adskillige private rutebilforbindelser findes i området den af statsbanerne drevne rute Esbjerg-Korskroen-Grindsted, der delvis løber langs med banen. Statsbanerne har til hensigt at søge myndighedernes tilladelse til udvidelse af kørslen på denne rute, hvis personbefordringen på banen indstilles, og er i øvrigt rede til at forhandle med de koncessionsgivende myndigheder om eventuel erstatningskørsel.

Stykgodsbefordringen i forbindelse med Agerbæk, der er strækningens eneste mellemstation, foregår allerede i stor udstrækning med statsbanernes lastbiler og vil — under forudsætning af de koncessionsgivende myndigheders tilladelse — fremtidig blive afviklet alene på denne måde.

Sely om de af Baneplanudvalget nævnte brunkulstransporter er bortfaldet, er vognladnings-trafikken til og fra Grindsted station så stor, at denne alene motiverer opretholdelse af Grindsted-Bramming banen som godsbaner.

I Grindsted påregnes opretholdt fuld ekspedition for godsbefordring.

Persontrafikken på strækningen Grindsted-Bramming vil blive indstillet samtidig med indstilling af driften på strækningerne Laurbjerg-Silkoborg, Funder-Brande og Brande-Grindsted.

#### *Tønder-Tinglev banen.*

Den 26,7 km lange bane blev åbnet for drift den