

[Ministeren for offentlige arbejder.]

supplerende undersøgelser ikke følger baneplanudvalgets konklusioner.

*Viborg—Herning banen:*

Baneplanudvalget fandt intet grundlag for opretholdelse af persontrafikken på strækningen, men var af den opfattelse, at det burde undersøges nærmere, om der var grundlag for at opretholde banen som godsbane.

De af statsbanerne senere gennemførte undersøgelser viser, at Viborg—Herning banen ud fra en driftsøkonomisk betragtning bør nedlægges.

Efter offentliggørelsen af resultatet af disse undersøgelser har flere af egnens kommuner og virksomheder reageret, idet banens fuldstændige nedlæggelse ifølge de faldne udtalelser må befrygtes at ville skade erhvervslivet i banens opland meget. Der er i denne forbindelse stillet statsbanerne flere godstransporter i udsigt.

En bevarelse af en del af sporanlægget som industristamspor, således at stationerne Karup, Ilskov og Sunds fortsat kan betjenes for så vidt angår vognladningsgods, må dog forudsætte, at der kan opnås en for statsbanerne økonomisk acceptabel ordning med de interesserede kommuner og virksomheder m. v.

*Brande—Grindsted banen:*

Baneplanudvalget fandt strækningens egen trafik for ringe til at motivere opretholdelse af banen. Under hensyn til den da stedfindende transittrafik med brunkul fandt udvalget, at spørgsmålet om strækningens opretholdelse som godsbane burde tages op til nærmere undersøgelse.

De af statsbanerne senere gennemførte undersøgelser har vist, at der ikke findes noget driftsøkonomisk grundlag for Brande—Grindsted banens bevarelse, samt at der ved strækningens nedlæggelse vil kunne opnås tekniske og økonomiske fordele ved en forestående gennemgribende sanering af spor- og sikringsanlæg på Brande station.

Det kan i øvrigt nævnes, at de af baneplanudvalget nævnte brunkulstransporter er bortfaldet.

*Slagelse—Næstved banen:*

Baneplanudvalget fandt, at strækningen burde opretholdes som godsbane.

De af statsbanerne senere gennemførte undersøgelser er resulteret i, at den økonomisk mest fordelagtige løsning er total indstilling af driften på strækningssnittet Sandved—Næstved. Der vil herved også kunne opnås tekniske og økonomiske fordele ved en forestående ombygning af Næstved station. Denne ombygning hindrer ikke, at sporet mellem Næstved og Sandved, eller dele heraf, eventuelt vil kunne bevares som industristamspor, såfremt der kan opnås en for statsbanerne økonomisk acceptabel ordning.

*Slagelse—Værslev banen:*

Baneplanudvalget fandt, at strækningens forhold burde tages op til nærmere undersøgelse, herunder hvorvidt banen burde nedlægges for persontrafik og alene opretholdes som godsbane.

De af statsbanerne gennemførte undersøgelser viser, at den økonomisk mest fordelagtige løsning er at indstille persontrafikken på banen og alene bevare delstrækningen Slagelse—Gørlev som godsbane.

Høng—Tølløse Jernbane har hidtil på strækningen Høng—Slagelse suppleret statsbanernes persontog, idet privatbanens tog har været gennemført til, hhv. fra Slagelse. En fortsættelse af kørslen, der af privatbanen anses som en nødvendighed for banens eksistens, er mulig, men må være betinget af, at privatbanen bærer de udgifter, som statsbanerne kunne have sparet ved omdannelse af strækningen til en ren godsbane.

*Tønder—Tinglev banen:*

Baneplanudvalget kom til det resultat, at strækningen burde nedlægges.

Ved nedlæggelse hhv. omdannelse til godsbane forventer statsbanerne på længere sigt årlige nettogevinster på ca. 0,8 mill. kr. hhv. 0,7 mill. kr. (ca. 0,7 mill. kr. hhv. 0,6 mill. kr., hvis der ses bort fra de sparede kapitalomkostninger).

Under hensyn til den ringe økonomiske forskel på de to alternativer sammenholdt med, at der er mulighed for, at den stedfindende industriudvikling i Tønder-området kan øge banetransporterens omfang, vil Tønder—Tinglev banen blive opretholdt som godsbane, foreløbig i en forsøgsperiode på 2-3 år.