

Appendiks 1

Banestrækningen Slagelse-Dalmose-Næstved

Den 40,0 km lange strækning blev anlagt ved lov nr. 55 af 12. april 1889 og åbnet 15. maj 1892¹. I Slagelse og Næstved har banen forbindelse til hovednettet.

Ved lov nr. 73 af den 3. marts 1971 *bemyndiges* ministeren til at nedlægge banestrækningen. Der var persontrafik frem til den 22. maj 1971, og Næstved Kommune har oplyst, at der var godstrafik mellem Slagelse og Sandved indtil september 1986.



Kort © Kort & Matrikelstyrelsen Powered by neoZone

Strækningen løber gennem kommunerne Slagelse, Hashøj, Fuglebjerg og Næstved Kommune. Efter strukturreformen pr. 2007 vil strækningen komme til at ligge i Ny Slagelse Kommune og Ny Næstved Kommune.

Sammenfatning

Slagelse Kommune ønsker at etablere en regional sti langs sporene, således at sporene bliver liggende, hvormed muligheden for en evt. senere genåbning af banen er til stede. Hashøj og Næstved Kommune ønsker derimod hele banetracéet omdannet til en vandre- og cykelsti, mens Fuglebjerg Kommune ikke har taget endelig stilling til anvendelse af banearealet, men dog er positiv overfor anden anvendelse, herunder også en vandre- og cykelstiløsning.

De enkelte kommuners holdning er tilkendegivet i gældende kommuneplaner med undtagelse af Fuglebjerg, som ikke omtaler Slagelse-Dalmose-Næstved banen i deres kommuneplan. Vestsjællands Amt og Region Sjælland har ingen holdning til banestrækningen Slagelse-Dalmose-Næstved. Regionplanen indeholder ingen omtale af strækningen.

¹ Aage Aagesen, Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark, 1949. Her gengivet efter Hundrede års trafik, Trafikministeriet, 2000.



Erhvervs- og Videntcenter Vestsjælland (EVV), der også dækker turisme, er positive overfor banen og ser gerne strækningen bevaret, så veteranbanedrift/godstransport eventuelt senere kan iværksættes. Næstved-Egnens Udviklingselskab (NEU) støtter ikke en genindførelse af godsbanedriften på strækningen, men har ikke taget stilling til alternativ anvendelse.

Blandt de adspurgte transportkøbende virksomheder er der ingen interesse for opretholdelse af banestrækningen Slagelse-Dalmose-Næstved til godstransport.

Som driftsselskab har hverken Lollandsbanen (LB), Dansk Jernbane (DJ), Railion eller Danmarks Jernbanemuseum (DJM) noget ønske om at køre trafik på strækningen. Vestsjællands Lokalbener (VL) ser derimod gerne ca. 4 km. spor i Slagelse bevaret, så VL's drift eventuelt kan udvides med 3 stop i Slagelse. Der foreligger dog ingen konkrete planer.

Sydvestsjællands Veteranbaneforening (SV) ønsker at bevare og genoprette banen, således at der kan etableres veteranbanedrift på strækningen Slagelse-Dalmose-Næstved. Foreningen har foretaget en grundig undersøgelse af de praktiske og økonomiske forhold ved etablering af veteranbanedrift på strækningen. Etablering af egentlig veteranbanekørsel vurderes imidlertid ikke at være (praktisk) realistisk inden for nærmeste fremtid.

Landsforeningen Danmarks-Jernbaner (LDJ) har ingen planer for banedrift på strækningen.

Interessenternes tilkendegivelser fremgår i forenklet form af nedenstående skema:

Forslag Parter	Ønsker S-D-N bevaret for persontrafik	Ønsker S-D-N bevaret for godstrafik	Ønsker S-D-N bevaret så tra- fik kan genop- tages	Formelt aner- kendt i plan- komplekser	Lokal politisk støttet
Slagelse Kommune	Nej	Nej	Ja	Ja	
Hashøj Kommune	Nej	Nej	Nej	Ja	
Fuglebjerg Kommune	Nej	Nej	Ingen holdning	Nej	
Næstved Kommune	Nej	Nej	Nej	Ja	
Vestsjæll. Amt Region Sjæll.	Ingen holdning ^{xx}	Ingen holdning ^{xx}	Ingen holdning ^{xx}	-	
EVV	Ja ^x	Nej	Ja		
NEU	Nej	Nej	Nej		
Virksomheder	4 x Nej	4 x Nej	4 x Nej		
VL	Ja ^{xxx}	Nej	Ja ^{xxx}		
LB, DJ, Railion, DJM	4 x Nej	4 x Nej	4 x Nej		
SV	Ja ^x	Nej	Ja ^x		Nej, ikke pt.
LDJ	Ja ^{xxxx}	Ja	Ja		Nej

**Noter:**

- x - Kun til veteran tog
- xx - Intet i Regionplan
- xxx - Kun det nordligste stykke i Slagelse By
- xxxx - Har ikke økonomi til konkrete projekter

På parallelle veje og busruter findes der faktisk ganske pæne trafiktal, der muligvis kunne berettigge en banebetjening. Imidlertid synes der ikke at være tilstrækkelig politisk opbakning hertil.

Sydvestsjællanders Veteranbaneforening (SV) arbejder aktivt på at bevare banen til fremtidig veteranbanekørsel, ligesom Vestsjællands Lokalbåner (VL) ønsker sporene i Slagelse bevaret, så driften Tølløse-Slagelse på sigt eventuelt kan forlænges med tre stop i og syd for Slagelse.

Men den samlede konklusion om Slagelse-Dalrose-Næstved banen er på baggrund af de gennemførte interview mv., at der ikke findes realistiske planer for en bevarelse som gods- eller passagerbane.

1. Kommuner**a. Slagelse (fra 2007 del af Ny Slagelse Kommune)**

Den nordlige del af strækningen ligger i Slagelse Kommune. I Slagelse Kommunes gældende Kommuneplan 2002-2012, Redegørelsen, findes følgende tekst om strækningen Slagelse-Dalrose-Næstved: "Slagelse-Næstvedbanen er i 1986 helt taget ud af drift, men sporene bør foreløbig opretholdes, så muligheden for en evt. senere genåbning er til stede. Det kan overvejes at anvende linieføringen som en regional sti, evt. uden at fjerne sporene."

Byplanleder Uno Rasmussen fra Slagelse Kommunes Tekniske Forvaltning kunne bekræfte indholdet i kommuneplanen, og at det fortsat var Slagelse Kommunes holdning. Han tilføjede, at der for 4-6 år siden var nedsat en arbejdsgruppe til kortlægning af muligheden for at forlænge Tølløse-Høng-Slagelse-banen videre til uddannelsesområdet, Bilka og Antvorskov Kaserne, der ligger syd-syd-vest for Slagelse, dvs. yderligere 3 stop på en strækning på ca. 4 km. Der viste sig dog at være for mange problemer i forbindelse med overskæringer og bomme samt støjhensyn, og projektet faldt i høj grad på, at beboere langs sporet gjorde stor modstand. Idéen om at forlænge Tølløse-Høng-Slagelse-banen har imidlertid stadig kommunens interesse, men man har altså besluttet, at området/banetracéet kan søges udlagt – indtil anden anvendelse viser sig – til rekreativt område og sti til Dalrose/Næstved, men dog således at sporene bevares.

b. Hashøj (fra 2007 del af Ny Slagelse Kommune)

I Hashøj Kommunes Planstrategi for 2005-2016, der er et tillæg til den gældende Kommuneplan 2005-2016, er der flere steder nævnt, at "det er kommunalbestyrelsens intention, at arbejde for at den gamle jernbane omdannes til en natursti". I selve Kommuneplanen 2005-2016 omtales stiplanerne ikke, men om banearealet i selve Dalrose er det tilkendegivet, at "hvis jernbanen nedlægges, kan arealet anvendes til offentligt tilgængeligt grønt område".

Teknisk chef, ingeniør Ole Jakobsen, og planlægningsmedarbejder Lone Wind Nielsen, begge fra Hashøj Kommunes Forvaltning for Teknik og Miljø, kunne enstemmigt oplyse, at der både fra borgere og fra politisk side var et stort ønske om en sti på banetracéerne i Hashøj Kommune. På grund af Strukturreformen var opgaven dog midlertidigt nedprioriteret. Planlægningsmedarbejder Lone Wind Nielsen var dog optimistisk, fordi strækningen efter kommunesammenlægningen pr. 01.01.07



kun bliver et anliggende mellem to kommuner, Ny Slagelse og Ny Næstved, og ikke fire kommuner, som det er tilfældet i dag.

Lone Wind Nielsen kunne tilføje, at hun for 3-4 år siden havde deltaget i en tværkommunal arbejdsgruppe omkring etablering af dressinekørsel fra Slagelse og sydover. Pga. administrative, praktiske (f.eks. ved overskæringer, ophobning af dressiner mv.) og økonomiske årsager blev projektet dog droppet (se også Fuglebjerg Kommune).

c. Fuglebjerg (fra 2007 del af Ny Næstved Kommune)

Den midterste del af strækningen ligger i Fuglebjerg Kommune. Banestrækningen er ikke nævnt i den gældende Kommuneplan 2002-2009.

Teknisk chef, Flemming Hansen, og Borgmester Henrik Willadsen, begge Fuglebjerg Kommune, kunne fortælle, at kommunen havde valgt ikke at lægge sig endeligt fast på en stiløsning, idet man på tidspunktet for kommuneplanens udarbejdelse fandt, at der var flere uafklarede forhold i relation til banen. I forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplanen var der fortsat stor usikkerhed om en eventuel kommende containerhavn ved Stignæs. Derudover deltog kommunen - og gør det delvist stadig - i en lille arbejdsgruppe omkring muligheden for at lave en prøvebane for et såkaldt RUF² køretøj. I dag havde man dog den opfattelse, at hverken containerhavnen eller RUF-prøvebanen var realistiske projekter, men pga. den kommende kommunesammenlægning havde man valgt ikke at arbejde på andre løsninger, og overlade banens skæbne til den nye storkommune, men man var positiv overfor anden anvendelse, herunder også en vandre- og cykelstiløsning.

Endelig kunne Flemming Hansen tilføje, at han ligeledes for 3-4 år siden havde deltaget i den førnævnte tværkommunale arbejdsgruppe omkring etablering af dressinekørsel fra Slagelse og sydover, som siden blev droppet (se også Hashøj Kommune).

d. Næstved (fra 2007 del af Ny Næstved Kommune)

Den sydligste del af strækningen ligger i Næstved Kommune. I Næstved Kommunes "Grøn Plan", der er et tillæg til den gældende Kommuneplan 2001-2012, er det nævnt, at "Byrådet vil arbejde for, at Slagelsebanen åbnes som kombineret cykel- og vandresti, med tilknyttet ridesti i samarbejde med de berørte kommuner og amter" (p. 19). Derudover står det, at "Ændring af Slagelsebanen fra jernbaneforløb til rekreativ sti vil forbedre adgangsmulighederne for den vestlige del af kommunen markant. ... Næstveds befolkning vil ligeledes kunne komme ud i den del af kommunen, som ellers er præget af store gennemfartsveje, der ikke er interessante for andre end billister." (p. 46). I selve Kommuneplanen 2001-2012 anføres blot, at det er ønskeligt at åbne Slagelsebanen til rekreativt område.

Byplanlægger Sara Gundelach Vergo kunne bekræfte indholdet af kommuneplanen og tillægget hertil, og tilføjede, at man i forbindelse med udarbejdelsen af planen havde gennemført en høring blandt borgerne, og der havde været stor tilslutning til at anvende banetracéet til rekreative formål. Som opfølgning på planen havde Kommunen i brev af den 17. september 2004 anmodet Banedemark og Trafikstyrelsen om at få lov til at lave en kombineret cykel- og gangsti på banetracéet. Planen har politisk opbakning i Næstved.

2. Amter

Generelt

Regionplanen ophøjes pr. 01.01.07 til del af Landsplandirektivet og vil være gældende indtil de nye kommuner får udarbejdet en Kommuneplan. Det skyldes bl.a., at de nye regioner kun skal have et mere overordnet koordinerende planansvar. Disse nye kommuneplaner skal indeholde retningslinier for beliggenhed af trafikinfrastruktur.

² RUF står for Rapid Urban Flexible og er et skinnekøretøj, der også kan køre på vej. Se evt. mere på www.ruf.dk



a. Vestsjællands Amt

I "Regionplan 2005-2016" nævnes banestrækningen Slagelse-Dalrose-Næstved ikke.

I følge planlægningsmedarbejder Margit Nielsen besluttede man fra politisk side i forbindelse med udarbejdelsen af Regionplanen, kun at inddrage banestrækninger, hvor der i forvejen fandtes betjening, hvorfor strækningen Slagelse-Dalrose-Næstved ikke behandles i Regionplan 2005-2016.

b. Region Sjælland, Sekretariatet

Medarbejder i direktionssekretariatet, Henrik Kaalund-Jørgensen, oplyser, at Regionsrådet skal udarbejde en "Regional Udviklingsplan", der også skal omhandle trafik. Denne vil dog først være færdig i efteråret 2007. Regionen havde på nuværende tidspunkt ingen mening om banesporene, udover en vis bekymring for hvem der skal stå for den miljømæssige oprydning, hvis man vælger at fjerne sporene.

3. Erhvervsråd

a. Erhvervs- og Videncenter Vestsjælland (EVV)

EVV er erhvervsråd for kommunerne Dianalund, Fuglebjerg, Hashøj, Høng, Korsør, Skælskør og Slagelse. EVV dækker også turismeområdet.

Direktør Frits Mønsted kunne meddele, at EVV ingen planer eller strategier har for banen Slagelse-Dalrose-Næstved, og han havde ikke kendskab til virksomheder, der havde udtrykt ønske om brug af banen til godstransport. Han var dog meget positiv overfor idéen, og mente, at virksomhedernes manglende interesse skal forklares ved det forhold, at virksomhederne ikke var bekendte med og opmærksomme på muligheden og potentialet. Derudover mente han, at den politiske opbakning til en veteranbaneløsning ville stige efter gennemførelsen af strukturreformen. Hele turistområdet bliver omorganiseret, og der vil i følge Frits Mønsted være større opbakning og ikke mindst økonomiske midler til udvikling af turismen generelt, herunder en styrkelse af veteranbanedriften. Samlet set er EVV således tilhænger af, at banen bliver bevaret, i første omgang til veteranbanedrift og på et senere tidspunkt til eventuel godstransport.

b. Næstved-Egnens Udviklingsselskab (NEU)

NEU er erhvervsråd for Næstved Kommune. NEU varetager også turismen i kommunen.

Erhvervschef Uffe Nielsen fortalte, at også han for 3-4 år siden havde deltaget i den tidligere nævnte tværkommunale arbejdsgruppe omkring etablering af dressinekørsel fra Slagelse og sydover, som siden blev droppet (se også Hashøj og Fuglebjerg Kommuner). Derudover var han ligeledes involveret i arbejdsgruppen under Fuglebjerg Kommune omkring muligheden for at lave en prøvebane for et såkaldt RUF køretøj (se også Fuglebjerg Kommune). På lige fod med Borgmesteren i Fuglebjerg Kommune, Henrik Willadsen, fandt heller ikke han projektet for realistisk.

I forbindelse med Railions netop gennemførte lukning af kørsel på sidenettet, havde han deltaget i en tværkommunal arbejdsgruppe, der undersøgte mulighederne for at køre gods sydpå fra Ringsted. Konklusionen havde været, at der ikke var tilstrækkeligt med gods, og han mente, at det også ville være konklusionen, hvis man lavede en lignende undersøgelse af de "mulige" godsmængder fra Næstved og vest/nord på.

I følge Erhvervschef Uffe Nielsen havde banen sikkert masser af sympati, men blandt hans medlemmer og fra det politiske miljø, kendte han ingen, som støttede en genindførelse af godsbanedriften på strækningen Næstved-Dalrose(-Slagelse).



4. Virksomheder

Generelt

Området er dækket af postnumrene 4200 Slagelse, 4261 Dalmose, 4250 Fuglebjerg og 4700 Næstved. Ifølge KOB³ er der i de fire postnumre 22 virksomheder med en omsætning > 50 mio. kr.⁴. På baggrund af en vurdering af beliggenhed og virksomhedstype, er 4 virksomheder udvalgt til interview.

a. Da'Core A/S, Dalmose

Virksomheden havde en omsætning på 136,0 mio. kr. i 2004 og et overskud på 5,5 mio. kr. Der var 81 ansatte. Virksomheden producerer og sælger hynder, parasoller, vandsenge og havemøbler. Virksomheden har hovedkontor i Dalmose og logistikcenter i Skælskør.

Produktionsdirektør Michael Hasling kunne fortælle, at alle varer kommer ind med container og gods forlader virksomheden som stykgods på lastbiler. Han tilkendegav meget tydeligt, at banetransport var ikke af interesse for dem.

b. Sydvestsjællands Andels Grovwareforening A.m.b.A., Dalmose

Omsætningen var i 2004 på 256,0 mio. kr. og et årsresultat på minus 4,5 mio. kr. med 54 ansatte.

Logistikchef Torben Andersen oplyste, at virksomheden tidligere havde anvendt jernbane, vist nok som den sidste af virksomhederne langs banen frem til banens lukning for godstrafik i 1986. Logistisk ville det i dag være et problem at anvende jernbanen, idet de sender flere hundredetusinde ton af sted over en kort tidsperiode, hvilket vil kræve meget store oplagringsområder til jernbanevogne, når et heltog skal læsses. En genindførelse af jernbanedrift vil betyde meget store investeringer i egen infrastruktur, og det var de ikke indstillet på. Grovwareselskabet ejer fortsat det tidligere baneareal med (firma-)spor koblet til hovedsporet (der fortsætter til Slagelse). I dag er alle spor på det gamle baneareal dog taget op, og der er anlagt græsplæne med træer. Kun ét spor med forbindelse til hovedsporet er bevaret, men "det er noget tilvokset", som Torben Andersen udtrykte det. I dag sendes alt med lastbil direkte til modtager eller udskibningshavn. Deres klare udmelding var derfor, at banetransport ikke havde interesse (længere).

c. EOS Jardin A/S, Fuglebjerg

Omsætningen var i 2004 på 138,2 mio. kr. og et årsresultat på minus 0,4 mio. kr. Der var 42 ansatte i 2004. EOS Jardin sælger og markedsfører forbrugsvarer af plastik, herunder især havemøbler.

Hanne Jensen fra EOS Jardin oplyste, at de tidligere havde brugt jernbanen til distribution i Skandinavien, men at det efterhånden var for dyrt og indviklet, og efterhånden også besværligt, idet mange små strækninger var lukket indenfor de senere år. EOS Jardin havde faktisk for nyligt drøftet muligheden for en genoptagelse af jernbanetransport pga. kapacitetsproblemer på vejene, men det havde ikke været muligt. Konklusionen var derfor, at banetransport ikke længere havde deres interesse, og de havde således ingen planer om at benytte banen.

d. Møller & Devicon A/S, Sandved

Omsætningen var i 2004 på 113,9 mio. kr. og et årsresultat på 1,5 mio. kr. Der var 106 ansatte i 2004. Virksomheden designer og producerer udstyr og maskiner til medicinalindustrien.

Logistikmedarbejder Rune Nielsen kunne oplyse, at banetransport havde deres interesse, idet de sælger store og tunge maskiner, der ofte skal fragtes over længere afstande, f.eks. til Italien. Det er imidlertid meget dyre maskiner til 10-15 mio. kr. pr. enhed, og for at begrænse antallet af omladninger (for at minimere risikoen for skader), bliver maskinerne læsset på lastbiler og kørt direkte til modtager. Han ville ikke helt udelukke, at en nærliggende velfungerende bane kunne være af interesse, men han tvivlede nu alligevel på om de ville benytte den.

³ Det tidligere Købmandsstændens Oplysnings Bureau, nu ejet af Experian A/S, men stadig markedsført under brandet KOB.

⁴ Dvs. en omsætning, der gør det sandsynligt med godsmængder af en størrelse, som i givet fald gør jernbanetransport mulig.



5. Trafikomfang på vej

a. Gods – lastbiler

Rute 22 forbinder Slagelse med Næstved. Rute 22 passerer ikke Dalmose, men derimod Fuglebjerg, der ligger lidt øst for Dalmose. Iflg. Vejdirektoratet var der i 2004 en årsdøgntrafik med lastbiler på 1500 enheder på den nordlige del af rute 22 lige syd for Slagelse, hvilket svarer til en lastbilandel på ca. 12 %. På den sydlige del ved Næstved fandtes i 2004 en årsdøgntrafik med lastbiler på 700 enheder, hvilket svarer til ca. 11 %. Det er ganske pæne lastbilandele, og til sammenligning kan nævnes, at Storebæltsbroen havde en lastbilandel på ca. 12 % i 2004, mens lastbilandelen midtvejs på Rute 14 mellem Ringsted og Næstved kun var på lidt over 9 % i 2004.

b. Passagerer – Vestsjællands Trafikselskab (VT) og Storstrøms Trafikselskab (StS)

VT og StS driver i fællesskab to ruter der forbinder Slagelse og Næstved, nemlig busrute 87 og 88.

Rute 87 kører Slagelse-Skælskør-Næstved med 1 times drift hele dagen. Rute 88 kører Slagelse-Fuglebjerg-Næstved med 1 times drift. Morgen og eftermiddag køres dog ekstra afgang, således at der er 20 minutters drift på rute 88. Rute 88 kører således ikke via Dalmose, hvilket skyldes, at Fuglebjerg er gået hen og blevet et større knudepunkt (end Dalmose) bl.a. som følge af sin placering nær hovedvej 22. I følge køreplanlægger Johannes Bogø fra VT er der tale om to succesrige ruter. På baggrund af passagertal fra VT er en forsigtig vurdering af antallet af påstigere på rute 88 i størrelsesordenen 500-550.000 pr. år, hvortil skal lægges et mindre antal passagerer fra rute 87, der ligeledes rejser Slagelse-Næstved. Alt i alt er der tale om ganske pæne passagertal. Til sammenligning har Vestsjællands Lokalbåner ca. 600.000 påstigere pr. år på strækningen Tølløse-Høng-Slagelse.

6. Driftsselskaber

a. Vestsjællands Lokalbåner A/S (VL)

Vestsjællands Lokalbåner driver passagertrafik mellem Tølløse ved Holbæk og Slagelse.

Administrerende Direktør Niels Larsen fortalte, at de for 4-5 år siden i samarbejde med Slagelse Kommune havde arbejdet på en ca. 4 km. forlængelse af banen til at dække 3 stationer ved Slagelse (se også Slagelse Kommune). Slagelse Kommune var dog i sidste ende ikke velvillige overfor idéen, hvorfor projektet aldrig blev realiseret, selv om det daværende tilsyn med privatbanerne var positivt indstillet og havde bevilget penge til udvidelsen. Niels Larsen tilføjede dog, at der også var nogle rent praktiske problemer med krydsning af hovedbanen ved Slagelse, hvilken han dog ikke fandt uløselige.

Vestsjællands Lokalbåner har udarbejdet en Strategiplan, og i denne lægges der op til at udvide driften geografisk, herunder til syd for Slagelse. Det skal dog understreges, at der for nuværende absolut ingen konkrete planer findes.

b. Lollandsbanen A/S (LB)

Lollandsbanen udfører nogen godstransport på egne spor, og efter at Railion har besluttet ikke at køre på sidenettet, er det fundet relevant at kontakte LB for at høre om deres interesser for at køre gods uden for "eget område", herunder på Slagelse-Dalmose-Næstved banen.

Driftschef Claus Pedersen kunne oplyse, at LB overhovedet ingen overvejelser eller interesser har i at køre (gods) på banestrækningen Slagelse-Dalmose-Næstved.



- c. Dansk Jernbane ApS (DJ)
Direktør Paul de Kruiff gav udtryk for, at Dansk Jernbane ApS som driftsselskab ingen interesse havde i banestrækningen Slagelse-Dalmose-Næstved.
- d. Railion
Trafikplanlægningschef Jan Mørch har tilkendegivet, at Railion hverken skal eller vil betjene strækningen med godstransport. Det er ganske enkelt ikke i overensstemmelse med deres nye langsigtede strategi for det danske marked.
- e. Danmarks Jernbanemuseum, Odense
Danmarks Jernbanemuseum er den største veteranbaneoperatør i landet, og de gennemfører veterankørsel i hele Danmark. Museumschef Poul Thestrup har meddelt, at Danmarks Jernbanemuseum ingen planer har om at udføre køreplansmæssig drift på banestrækningen. Hvis strækningen var åben for drift ville de muligvis lejlighedsvis benytte den.

7. NGO-ere

a. Sydvestsjællands Veteranbaneforening (SV)

SV er en overbygning på de 4 veteranbaneklubber D-Maskingruppen i Høng, Nordisk Jernbane Klub i Gedser, Østsjællandske Jernbaneklub i Køge og endelig Skælskørbanen i Skælskør. Foreningen ejer ikke selv materiel, men arbejder på en genåbning af Slagelse-Dalmose-Næstved banen til veteranbanedrift. SV skal således fungere som en slags infrastrukturforvalter, hvis ejerskabet af strækningen overdrages til tredjepart, mens de 4 klubber skal varetage selve driften. Foreningen fremstår seriøs med egne vedtægter. Foreningen har også lavet et oplæg til en forpagtningsaftale mellem Banedanmark og SV for strækningen, der er udarbejdet af deres advokat. Endelig har foreningen bekostet en rapport, der indeholder informationer om rutestruktur, arbejdsdeling mellem parterne, beskrivelse af parternes kompetencer, organisationsdiagrammer, beskrivelse af nødvendige opgaver før spor kan ibrugtages, økonomi herunder driftsomkostninger og indtægter osv. Projektet er opsplittet i 2 faser; Fase 1 – Slagelse-Dalmose og Fase 2 – Dalmose-Næstved. Oplægget er gennearbejdet og fremstår ganske realistisk, og på det foreliggende grundlag vurderes det umiddelbart, at driften i sig selv godt kan løbe rundt. Der mangler imidlertid finansiering til genopretning af strækningen, og man kan stille spørgsmålstegn ved, om det er muligt at mobilisere tilstrækkelig med frivillig arbejdskraft til at kunne magte opgaven med at vedligeholde den 40 km lange strækning samt eventuelt yderligere 11 km, hvis også Dalmose-Skælskør banen skal inkluderes.

Jesper Bruun, som også er medlem af bestyrelsen i Skælskørbanen, og Finn Dulkan Hansen fra Sydvestsjællands Veteranbaneforening tegner foreningen. De havde den 6. februar 2006 møde med Tage Andersen fra Trafikstyrelsen og Hans Schmidt fra Banedanmark, hvorfor både Trafikstyrelsen og Banedanmark er i besiddelse af SV's førnævnte rapport for Slagelse-Dalmose-Næstved banen.

Foreningen er nydannet og har på nuværende tidspunkt ikke politisk opbakning, men dog ej heller det modsatte. Den manglende opbakning skal tilskrives, at de fire kommuner langs banen ikke har en fuldstændig sammenfaldende holdning til anvendelsen af banearealet. Det kan ikke udelukkes, at foreningen efter kommunesammenlægningerne vil få politisk opbakning, mest sandsynligt fra Ny Slagelse Kommune.

b. Landsforeningen Danmarks-Jernbaner (LDJ)

Foreningen har til formål at bevare bestående jernbaner og søge nedlagte baner genåbnet. Strækningen Slagelse-Dalmose-Næstved er angivet på deres liste. Foreningen har dog absolut ingen konkrete planer om passagerdrift på strækningen, og det vurderes, at det ikke er hverken praktisk eller økonomisk realistisk for dem at varetage drift og vedligehold af strækningen Slagelse-Dalmose-Næstved.