

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Af Skoveffekter til Transport har Egnen aarlig ca. 6 000 t, hvoraf neppe 20 pCt. befordres med Jernbanen.

Om Strækningen Hvalso—Frederikssund bemærkes: 50 Vognmænd og 10 Købmænd har Lastbiler. Desuden findes der 8 Godsruतेbiler i fast Rute paa Roskilde og København. Købmænd fra Roskilde, Holbæk og Frederikssund leverer Halvparten af de almindelige Forbrugsartikler (Foderstoffer, Brændsel og Gødningstoffer) med egne Lastbiler til hele Strækningen og dens Opland. Der findes 5 Mejerier (Kirke Saaby, Skibby, Olavs Kilde, Lyngstrup og Ferslev), hvis hele Produktion til Forsendelse bort fra Egnen befordres pr. Bil, d. v. s. ca. 1 000 t Smør, 4 200 t Mælk, 500 t Æg og 500 t Ost. Der findes 2 Teglværker (Selsø og Skullerupholm), hvis Levering udenfor Egnen (til København) andrager ca. 7 000 t pr. Bil. Af Strandskaller befordres ca. 1 000 t pr. Bil, og af Egnens Kartoffeleksport (ca. 5 000 t) befordres kun ca. 20 pCt. pr. Jernbane, Resten (80 pCt.) pr. Bil.

Som det fremgaar heraf, har Befolkningen i Ringsted—Frederikssund-Banens Opland i ganske særlig Grad baseret saavel Person- som Godstransporten paa Automobile. Banen tjener nærmest som Reserve samt til Transport af lavt tariferede Grovarer og Massegoods, af hvilket der endda er forholdsvis lidt.

Det fremgaar af det oplyste, at de ved Vedtagelsen i sin Tid af Banens Anlæg foreliggende Forudsætninger nu er totalt ændret, og at Banen ikke kan betegnes som et nødvendigt Led i Egnens Trafikmidler.

Opretholdelse af Banens Drift, der vil være forbundet med et stort aarligt Underskud, maa herefter anses for formaalsløs.

Det bemærkes, at ved Banens Nedlæggelse vil Brofagene af Jernbanebroen over Roskilde Fjord kunne finde Anvendelse ved Anlægget af Broer over Gudena ved Gennemførelsen af den vedtagne Forlægning af Banen mellem Stevnstrup og Randers. Derved kan opnaas en Besparelse paa ca. 175 000 Kr. ved dette Anlæg.

Det tilføjes, at Opretholdelse af Banen, for at den i Forbindelse med en færdigbygget Bane Frederikssund—Hillerød kunde blive et Led i Transittrafikken, navnlig mellem Sverige—Norge og Sydvestsjælland og Fyn og Jylland, vilde savne rationel Begrundelse; Ledelsen af denne Trafik over København forlænger kun Transportvejen med 5 km, medfører en bedre Udnyttelse af det bestaaende Trafikberedskab og vil

derfor være forbundet med færre Omkostninger for Banerne end Førsel over Frederikssund. I øvrigt forelaa der i 1931—32 til hele den transiterende Trafik, der kunde blive Tale om, daglig kun ca. 5 Vognladninger i hver Retning.

Til Begrundelse for ikke at færdigbygge Strækningen fra Frederikssund til Hillerød kan herudover anføres følgende:

De ved Vedtagelsen af Jernbaneloven af 1908 tilstedeværende økonomiske Forudsætninger for Driften af en Bane mellem Hillerød og Frederikssund er nu ganske forrykket, og Muligheden for at opnaa blot tilnærmelsesvis Dækning af Udgiften til Drift af en saadan Bane kan ikke paaregnes at være til Stede. For Transittrafikken vil Banen, som nævnt, være uden Betydning, og Oplandets Beliggenhed i Københavns Nærzone vil begrænse den lokale Godsbefordring til et Minimum. Heller ikke kan en nogenlunde antagelig Persontrafik forventes, og Banen maa i det hele betegnes som unødvendig i trafikal Henseende.

I denne Henseende skal det ogsaa anføres, at der findes en udmærket Landevej fra Hillerød over Slangstrup til Frederikssund, paa hvilken Landevej der foregaar regelmæssig Rutebilkørsel 5 Gange daglig.

Jeg skal derefter gaa over til Sorø—Vedde-Banen. Den foreslaede Erhvervelse af Sorø—Vedde-Banen, som i Henhold til den Sorø Byraad meddelte Eneretsbevilling af 1. Maj 1900 er overtaget af Staten i Forpagtning for at drives i Forbindelse med Statsbanerne, er nødvendig for at bringe Forpagtningsforholdet til Ophør og tilstede Nedlægning af Banen. I Henhold til Eneretsbevillingen i Forbindelse med Overenskomst af 25. April 1904 mellem Ministeriet for offentlige Arbejder og Sorø Byraad kan Staten til enhver Tid overtage Banen med Tilbehør mod Udredelse af 20 Gange det gennemsnitlige Nettoudbytte i de sidste 3 forudgaaende Aar, og Nettoudbyttet er bestemt som Forpagtningsafgiften med Fradrag af Udgifter vedrørende det i Henhold til Overenskomsten oprettede Sorø—Vedde Jernbaneselskab. Ved Statens Erhvervelse af Banen tilfalder Halvdelen af Indløsningssummen, der vil andrage ca. 500 000 Kr., samt Halvdelen af Jernbaneselskabets Reservefond, stor ca. 85 000 Kr., Staten, som har tilskudt Halvdelen af Banens Anlægskapital, og som ejer Aktier i Jernbaneselskabet for et tilsvarende Beløb. Udgiften til Erhvervelsen af Banen kan derfor anslaaes til ca. 200 000 Kr., altsaa ikke væsentlig mere end til hidtidige aarlige Driftunderskud.