

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

ligt Materiel, og at Befolkningen af den Grund maatte svigte Banen. Men det maa ikke glemmes, at samtidig med, at Rigsdagen vedtog Loven om Banens Nedlæggelse med 2 Aars Ventetid, paalagde man Administrationen, Statsbanerne og Ministeren at forenkle Driften saa meget, som det overhovedet var muligt, at indføre de Beparelser, der var mulige. Det er sket. Man handlede efter Ordre herfra, og da man i de paagældende Egne beklagede sig over Køreplanen, fik man Lejlighed til selv at stille Forslag om Ændringer heri. Det viste sig at være ret umuligt, og de Forbedringer, som kunde tilvejebringes, vilde ikke være af nævneværdig Betydning for Banen, hvilket ogsaa Befolkningens Repræsentanter erkendte. Jeg vil derfor tilbagebevise enhver Kritik af det Materiel og den Køreplan, der anvendes paa denne Bane; den følger nøjagtigt de Direktiver, som i sin Tid blev givet Statsbanerne og Administrationen af Rigsdagen.

Nu opstaar der et andet Spørgsmaal: Vil man ikke forsøge at bygge Banen videre til Hillerød for saa derefter — som det blev sagt af det ærede Medlem Hr. Victor Larsen — at danne sig et Skøn over Rentabiliteten? Jeg kan sige i Anledning af det stillede Ændringsforslag, at jeg agter ikke at stille Forslag om Banens videre Udbygning. Jeg tror, det vilde være en stor Fejl, om Rigsdagen ved en saadan Handling stillede i Udsigt, at der saa er Muligheder for at skabe et bedre Resultat end det, vi indtil Dato har staaet over for. Det maatte dog vel være Forudsætningen, hvis Banen skulde bygges færdig, at man tror paa, at der er Mulighed for at skabe et bedre Resultat, at man ikke vil forøge de 14—15 Mill. Kr. med 1½ Mill. Kr. eller noget mere, for om et Aars Tid eller to at staa over for det samme Resultat.

Men hvilke er da de Muligheder, man regner med, hvilke Muligheder foreligger der for, naar Banen er bygget færdig, at tilvejebringe bedre Resultater end de hidtidige? Jeg vil for det første gerne sige, at der kan ikke ventes større Lokaltrafik paa den nye Strækning. Mellem de 2 Endestationer, Hillerød og Frederikssund, er der kun tænkt tilvejebragt 3 Ekspeditionssteder, nemlig i Slangerup, Uvelse og Faurholt, og kun i Slangerup er der nogen Bebyggelse af større Betydning; men denne By har i Forvejen Forbindelse ved Jernbane til København, og der vil næppe blive stor lokal Trafik til Frederikssund og Hillerød. Jeg paastaar altsaa, at man ikke

kan vente nogen nævneværdig Lokaltrafik paa den nye Strækning. Endvidere vil den lokale Godsbefordring formentlig blive rent minimal; den Omstændighed, at Banestrækningens Opland ligger i Københavns Nærzone, vil naturligvis bevirke dette. Der findes en fortrinlig Landevej fra Frederikssund og Slangerup til Hillerød, paa hvilken Vej der finder regelmæssig Rutebilkørsel Sted flere Gange pr. Dag, og for Transittrafikken, som der er nævnt adskilligt om her, vilde Banen være uden nævneværdig Betydning. Transporten over København er kun ca. 5 km længere, og den medfører en bedre Udnyttelse af det bestaaende Trafikberedskab og derfor færre Omkostninger end ved Kørsel over Hillerød — Frederikssund.

Jeg tror, det var det ærede Medlem Hr. Boeck-Hansen, der nævnte noget om, at man maaske havde haft en større Transitbefordring, end man havde nu, hvor Krisen satte saa haardt ind, eller maaske kunde vente det under normale Forhold. Gaar vi tilbage til Regnskabsaaret 1931—32, da vi havde en betydeligt større Godsbefordring, end vi har nu, forelaa der til Befordring mellem Hillerød og Helsingør, altsaa i Forbindelse med Norge og Sverige, og paa Strækningen Vest for Hvalsø samt Vest og Syd for Ringsted inklusive, i alt Gods til 10 Jernbanevogne pr. Dag. Man vil forstaa, at Forhaabninger om, at Banen som Transitbane skulde betyde nævneværdigt i Retning af Aflastning andre Steder og Forøgelse af Trafikken, maa være meget smaa og meget daarligt begrundede.

Endelig vil jeg pege paa endnu en Ting, der forekommer mig at være af megen Betydning til Belysning af Sagen, nemlig at Forudsætningerne for Banens Anlæg ved Vedtagelse af Jernbaneloven af 1908 er væsentligt ændrede. Der har fundet en uhyre stærk Udvikling Sted med Hensyn til Benyttelsen af Vejene til Biltransport af Personer og Gods, og det, som gør, at denne Bane for Lokalbefordringens Vedkommende ikke har spillet nogen Rolle, og ikke vil komme til at spille nogen Rolle, selv om Banen bygges videre, er dette; at der paa Landevejene i stigende Udstrækning foregaar Bilkørsel fra en Række private Hjem og fra en Række større eller mindre Forretninger, som tidligere sendte deres Kreaturer og deres Varer med Banen, men som i Dag hurtigere og billigere, bekvemmere og bedre kan sende dem med Bil ad Landevejen. Der er, synes jeg, et Spørgsmaal, som maa rejses i denne Forbindelse. Er ikke alene denne mægtige