

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

Hensyn til de viderefra kommende rejssende er ønskeligt at have saa faa Standsninger ved de smaa Mellestationer undervejs som muligt.

De ærede Medlemmer Hr. Victor Larsen, Fru Inger Gautier Schmit og Hr. Ladefoged har paa forskellig Maade omtalt Forholdene i Nærtrafikken og specielt paa Nordbanen København—Hillerød—Helsingør.

Jeg vil i den Anledning først gøre nogle almindelige Bemærkninger angaaende Kørselen paa Nordbanen, idet jeg her ser bort fra den elektrificerede Drift til Holte.

For ca. 15 Aar siden delte Statsbanerne Kørselen paa Strækningen fra København til Hillerød og derfra videre til Helsingør. Paa Strækningen mellem København og Hillerød afvikles ikke alene Trafikken til og fra Hillerød lokalt og til og fra Strækningen videre til Helsingør, men ogsaa den meget betydelige Persontrafik, navnlig i Sommersæsonen, til og fra de to nordsjællandske Privatbaner fra Hillerød til Frederiksværk—Hundested og Gilleleje—Tisvilde. Der skal derfor Togstammer og Trækraft af ganske anden Kapacitet til paa Strækningen til Hillerød end paa den sidste Del af Strækningen. Denne sidste Del af Strækningen kan i normale Tider med meget betydelig økonomisk Fordel betjenes med Motortog, og det var ud fra denne Betragtning, at man i Begyndelsen af 30'erne opbyggede den nugældende Trafikordning, uanset at den naturligvis medførte den Ulempe for de statsbanerejsende til Strækningen Nord for Hillerød, det vil sige til de to Stationer Fredensborg og Kvistgaard samt et Par Trinbrætter, at disse rejsende skal skifte i Hillerød paa ganske samme Maade som de rejsende til og fra de to Privatbaner.

Toggangen paa Nordbanen har naturligvis maattet reduceres, naar Toggangen paa alle andre Strækninger under og efter Krigen har skullet skræres ned, men man har gjort det mest mulige for at bevare alle de nødvendige og de stærkest ønskede Tog og lade det gaa ud over de Tog, der erfaringsmæssigt var mindst benyttede, og man har til Stadighed været og er altid villig til at drøfte Køreplansforholdene med Repræsentanter for lokale Myndigheder, Foreninger o. s. v.

Med den meget stærke Stigning i Benyttelsen og samtidig en nødvendig Nedskæring i Stedet for en ønskelig yderligere Udvidelse af Toggangen i Forhold til Trafikstigningen er det klart, at der navnlig i Tog paa de aktuelle Tider har været vanskelige Pladsforhold, og det ligger i Forholdets

Natur, at disse Pladsforhold i Retningen fra København — som af det ærede Medlem Hr. Ladefoged udtalt — navnlig vil ytre sig fra den sidste af de 3 københavnske Stationer. Det er klart, at ogsaa Mandskabet i Soldaterlejrene betyder en yderligere Belastning af visse Tog, navnlig paa enkelte Dage, men Statsbanerne er til Stadighed i den nærmeste Kontakt med Lejrledelsen angaaende Ekstratrafik. Det kan i denne Forbindelse siges, at alle de stærkt benyttede Tog naturligvis kører med saa store Togstammer, som Togene overhovedet kan tage uden Forsinkelser, saa der er ikke Muligheder for — i øvrigt hverken paa denne Strækning eller paa andre Strækninger med stærkt benyttede Tog — at bøde paa Ulemperne ved Indsættelse af flere Vogne i Togstammerne.

Nedskæringen af Togantallet og den samtidige stærke Stigning i Rejsegods o. lign. har desværre nødvendiggjort visse Ændringer af Tiderne i Hillerød med længere Overgangstider, hvilket naturligvis er en Ulempe, men Statsbanerne vil, efterhaanden som det bliver muligt, igen arbejde sig frem til en normal Køreplan og søge disse Overgangstider afkortet mest muligt. Naar det ærede Medlem Hr. Victor Larsen er gaaet ud fra, at man kunde frakoble en Del af Togstammen i Hillerød og køre videre, strider dette netop afgørende imod det Princip, at man normalt kan afvikle denne Del af Kørselen med en enkelt Motorvogn eller en Motorvogn med Bivogn, og det vil foruden en Merudgift medføre Vanskeligheder for hele den Togordning, vi har i Hillerød, med kort Overgang fra Togets Afgang fra København til samme Togstammes Tilbagekørsel til København. Det er for Tiden til Undersøgelse, om enkelte Tog eller Dele af Togstammer kan gennemføres ud over Hillerød, men Undersøgelsen hænger sammen med det samlede Arbejde paa den kommende Sommerkøreplan.

Sidste Tog fra København, Afgang Kl. 23,59, gennemførtes under Sommerkøreplanen til Kvistgaard, men da der kun var ganske enkelte rejsende til Kvistgaard, kører man i Vinterperioden kun til Fredensborg.

Med Hensyn til Overdækning af Peronen for Fredensborg- og Gribskovbanetogene i Hillerød gælder, at man allerede i 1945 har givet Fredensborg Grundejerforening Tilsagn om en Forbedring, saa snart Materialesituationen tillader det. Man er stadig indstillet herpaa, og det er udelukkende de fortvivlede Materialeforhold, der har medført Udskydelse af Arbejdet. I øvrigt maa jeg henvisse til, at der kaldes ud i Stationens to Ventesale, saaledes at Publikum