

Banen. Den Omstændighed, at Afstanden pr. Landevej fra væsentlige Dele af Banens Opland til Købstæderne Roskilde, Holbæk og Frederikssund er betydeligt kortere end Afstanden pr. Jernbane, stiller Banerne særligt uheldigt i Konkurrencen.

Landevejene i Frederikssund—Ringsted Banens Opland befares af et stort Antal gode Personruteautomobiler. Der findes ialt 8 Ruter, hvor der tilsammen køres 26 Dobbeltture paa Hverdage og 36 Dobbeltture paa Søn- og Helligdage.

Med Hensyn til Befolkningens Benyttelse af Banen til Personbefordring har en Beregning vist, at 80 pCt. af Oplandets Landbefolkning og 50 pCt. af Bybefolkningen maa betragtes som tabt for Banerne som Kunder.

Efter en af Transportagenturet foretagen Opgørelse maa der for Tiden skønsmæssigt regnes med et samlet Transportbehov paa ca. 7 000 Tons Stykgods, 75 000 Tons Vognladningsgods og ca. 115 000 levende Dyr (heraf ca. 104 000 Svin og ca. 11 000 Stk. Hornkvæg).

Heraf befordres procentvis:

Paa Strækningen:

	Ringsted— Hvalsø		Hvalsø— Frederikssund		
	pr. Jernbane	pr. Auto-mobil	pr. Jernbane	pr. Auto-mobil	pr. Skib
Afg. Stykgods..	20	80	12	88	—
Ank. Stykgods .	10	90	20	80	—
Afg. Vognladningsgods....	35	65	22	73	5
Ank. Vognladningsgods....	25	75	22	73	5
Levende Dyr...	0	100	2	98	—

Kun fra 10—35 pCt. af alt Godset befordres altsaa med Jernbanen, og af de 115 000 levende Dyr befordres kun ca. 2 500 med Jernbanen.

☞ Iøvrigt bemærkes:

Om Strækningen Ringsted—Hvalsø:

15 Vognmænd og 2 Købmænd har Lastbiler, men desuden befares Købmænd fra Ringsted og Sorø Egnen med deres Varebiler. Eksempelvis skal anføres, at en Købmand i Sorø faktisk besørger saa godt som hele Varetransporten fra og til de 2 store Herregaarde Skjoldnæsholm og Valsøllille. Det drejer sig aarligt om ca. 2 000 Tons Korn, Foderstoffer, Gødning og Kolonialvarer.

Af Skoveffekter til Transport har Egnen aarligt ca. 6 000 Tons, hvoraf næppe 20 pCt. befordres med Jernbanen.

Om Strækningen Hvalsø—Frederikssund.

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

Som det fremgaar af foranstaaende, har Befolkningen i Ringsted—Frederikssundbanens Opland i ganske særlig Grad baseret saavel Person- som Godstransporten paa Automobile. Banen tjener nærmest som Reserve samt til Transport af lavt tariferede Grovvarer og Massegods, 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 ændrede, 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 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 forbunden med færre Omkostninger for Banerne end Førsel over Frederikssund. Iøvrigt forelaa der i 1931—32 til Befordring mellem Stationer Nord for Viksø, Vest for Lejre (inkl.) Vest for Kværkeby (inkl.) og Syd for Olstrup paa den ene