

[Holmberg.]

moderne trafik har gjort, at mange små baner egentlig har overlevet sig selv. Også på dette område gælder det, at det, der måske var rigtigt for 100 år siden, er det ikke mere.

Nu går jeg ud fra, at det foreliggende lovforslag skal i udvalg. Jeg mener, der skal skønnes i hvert enkelt tilfælde, men jeg vil rent principielt sige — og her dækker jeg mit parti — at hvor der er banestrækninger, hvis opland gennem flere år er blevet dækket gennem landevejstrafikken, og hvor befolkningen i væsentlig grad har opgivet banerne som befordringsmiddel — og jeg kan godt gå videre og sige: hvor vejforholdene er af en sådan beskaffenhed, at vejene har aflastet banerne, og hvor der altså ikke er et virkeligt behov for disse baner — mener vi, at de bør nedlægges.

Nu er det jo banestrækningen Farum—Slangerup, der står for tur, men jeg tror, at der er flere, jeg kan næsten sige dødssejlere, der skal samme vej, og jeg vil her benytte lejligheden til at opfordre den højtærede minister til at nedsætte en kommission eller et udvalg til at se på statsbanernes underskud, og her tænker jeg særlig på sidebanernes underskud. Jeg tror nemlig, der er en hel del i vor nuværende trafik, der virkelig har overlevet sig selv, at der er en hel del trafik, som ikke har samfundsmæssig betydning, og som skatteyderne må betale for.

Om det foreliggende lovforslag kan jeg sige, at jeg i det store og hele kan godkende ministerens bemærkninger og argumenterne for nedlæggelsen i ministerens fremsættelsestale; men jeg vil finde det rimeligt, at lovforslaget behandles i et udvalg, så de interesserede parter på de egne, hvor nedlæggelsen skal ske, kan få lejlighed til at fremføre deres eventuelle argumenter imod den. Jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

**Adolph Sørensen:** Ved min stillingtagen til det her omhandlede lovforslag har to spørgsmål været af særlig betydning for mig: dels om der fra den befolkning, hvis interesser i trafikal henseende knytter sig til den pågældende banestrækning, kan rejses tilstrækkelig tungtvejende saglige indvendinger imod den foreslåede nedlæggelse,

og ikke mindst, om det udfra et bredere samfundsmæssigt synspunkt kan anses for sagligt og økonomisk forsvarligt at opretholde strækningen. Det underskud på 450 000 kr., som denne bane udviser i finansåret 1952—53, kan måske nok i sammenligning med de tal, der på mange andre områder arbejdes med, synes forholdsvis beskedent, men i forhold f. eks. til den interne persontrafik, som har udgjort 57 000 rejser ialt i dette år på delstrækningen, er det jo meget betydeligt, idet det formentlig svarer til et underskud på ca. 10 kr. pr. personrejse. Det må vist siges at være et gyldigt udtryk for, at persontrafikken er så ringe, at den ikke kan berettige til en opretholdelse af banen. Godstrafikken har været af samme beskedne omfang, som det også fremgår af de saglige og fyldige bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og som der er grund til at takke den højtærede trafikminister for. Der er imidlertid meget, der tyder på, at godsmængden yderligere kan aftage fremover. Når dertil kommer, at en fortsættelse overhovedet vil kræve sa. betydelige investeringer, som der er tale om i bemærkningerne, har man ret til at sige, synes jeg, at det ikke vil være samfundsekonomisk rigtigt, ejheller rationelt, at opretholde den pågældende banestrækning.

En forudsætning for lovforslagets gennemførelse må det imidlertid naturligvis være, at der sikres den lokale befolkning, der hidtil er betjent af banen, en sådan trafikmæssig service, at nedlæggelsen ikke vil komme til at betyde et savn for den. Der er da også i bemærkningerne gjort rede for, hvordan man fra statsbanernes side har tænkt sig at løse hele dette problem, både for rutebil- og for lastvognstrafikkens vedkommende. Der påregnes et driftsunderskud på denne biltrafik på 130 000 kr. årligt, og selvom dette kun er en fjerdedel af det underskud, som strækningen ville give som bane, er det dog ganske betragteligt.

Det er i denne forbindelse for mig nærliggende at pege på det ønskelige i, at man her giver det private initiativ en chance, når der skal gives koncession til rutebil- og lastbildriften på de pågældende strækninger. Der ligger måske heri en mulighed for at forvandle et budgetteret underskud for statsbanerne til et overskud for andre, og