af hele antallet af rejser på Slangerupbanen, i alt væsentligt standser ved Farum, men dertil kommer, at folkeantallet i delstrækningens opland er relativt ringe, og at banens opland trafikeres af følgende private rutebillinier:

1) Hillerød—Allerød—$\frac{\text{Vassingerød}}{\text{Farum}}$—Ganløse—Maaløv—Ballerup.
2) Hillerød—Nr. Herløv—Lynge—Uggerløse—Lindholm—Slangerup—Jørlunde—Roskilde.
3) Hillerød—Nr. Herløv—Uvelse—Slangerup—Roskilde.
4) Hillerød—Gørløse—Slangerup—Frederikssund.
5) Slangerup—Slagslunde—Ballerup.

B. *Godstrafikken.*

Godstrafikken på delstrækningen er, efter at transporterne af materialerne fra stengravene i Vassingerød fra ca. 1. januar d. å. praktisk taget er ophørt, kun ringe, idet lastbiler besørger den overvejende del af trafikken i banens opland. Af nævnte årsag vil man anse det for urigtigt at lægge transporttallene for driftsåret 1952—53 til grund for en bedømmelse af trafikkens omfang, men derimod alene tage hensyn til trafikkens omfang i de 3 første kvartaler af 1953. Det samlede antal vogne med vognladningsgods, som læssedes henholdsvis aflæssedes på delstrækningens 4 stationer i denne periode, androg gennemsnitlig pr. hverdag 0,5 afgået vogn og 1,3 ankommet vogn.

Til afvikling af stykgodstrafikken anvendtes i samme periode gennemsnitlig pr. hverdag ca. 2 godsvogne i hver retning, men dette skyldtes trafikale forhold, idet den foreliggende stykgodsmængde let kunne rummes i een vogn.

Antallet af ankomne henholdsvis afsendte banepakker til delstrækningens fire stationer udgjorde i fornævnte periode gennemsnitlig ca. 8 henholdsvis 18 stkr. pr. hverdag.

Som nævnt vil opretholdelse af jernbanetrafik på delstrækningen kræve en del investering af kapital. Således må der omgående påregnes en eengangsudgift på ca. 250 000 kr., idet følgende arbejder må bringes til udførelse:

Udskiftning af sporskifter på stationerne ca. . . . . 200 000 kr.
Istandsættelse af bygningerne på stationerne ca. . . . . 50 000 -.

Hertil kommer, at det på delstrækningen anvendte rullende materiel, der er overtaget fra privatbanen, er så udslidt, at det i løbet af de nærmeste år må udskiftes. Eengangsudgifterne til den nødvendige fornyelse af såvel trækkraft som vogne må påregnes at ville andrage ca. 1 700 000 kr.

Skinnerne i sporet er på grund af den ringe trafik ikke udslidt, trods det at de har ligget siden banens anlæg i 1906, og vil således kunne anvendes endnu i op til 10 år. Sveller og forbindelsesdele er derimod stærkt medtaget og må i vidt omfang udveksles, og dennne udveksling må snarest påbegyndes. Der må derfor, såfremt banedriften opretholdes, regnes med en stigning i de årlige vedligeholdelsesudgifter på ca. 100 000 kr. i de første år og 50 000 kr. i den sidste del af tiåret, altså gennemsnitlig 75 000 kr. pr. år.

De rene driftsudgifter må herefter påregnes at blive forøget til gennemsnitlig ca. 650 000 kr. årlig, medens driftsindtægterne efter bortfaldet af fragtindtægterne for befordring af materialerne fra stengravene ved Vassingerød kun bliver ca. 145 000 kr. årlig. Der må således påregnes et fremtidigt årligt driftsunderskud på ca. 500 000 kr.

Delstrækningens forholdsvis ringe trafik og dårlige økonomiske resultater i forbindelse med de betydelige investeringer, som fortsat jernbanedrift vil kræve, gør det meget ønskeligt for Statsbanerne at gå over fra sporbårne til vejbårne trafikmidler.

Under forudsætning af, at fornøden koncession kan opnås af Statsbanerne, agter disse til betjening af persontrafikken at etablere en rutebilforbindelse mellem Slangerup og Farum med tilslutning til togene mellem Farum og København. Rutebilerne forudsættes at skulle følge amtsvejen fra Slangerup til Farum, med undtagelse af en strækning på godt 2 km, hvor de kører ad bivejene nord for amtsvejen for at betjene bebyggelsen ved Vassingerød og Lynge. Enkelte vogne forudsættes dog, bl. a. i tilfælde af dublering, at kunne køre direkte ad amtsvejen.

Med rutebilerne er foruden personer forudsat befordret mindre godsforsendelser og post. For de rutebiler, der kører direkte ad amtsvejen, bliver der nogen afkortning i befordringstiderne, medens der for de rutebiler, der gennemkører den ovenfor nævnte rute over Vassingerød og Lynge, vil blive tale om en ringe forlængelse af rejsetiden mellem Farum og Slangerup. Denne vil imidlertid for en del af beboerne i banens opland blive opvejet af kortere afstande end hidtil mellem bolig- eller arbejdssted og transportmidlets stoppesteder.

Statsbanerne vil, såfremt de koncessionsgivende myndigheder tiltræder dette, uanset at der muligvis ikke herved fremkommer fuld dækning af udgifterne, være villige til at befordre passagererne på delstrækningen Farum—Slangerup for de samme takster som for lokal jernbanebefordring, således at der ikke bliver nogen fordyrelse for rejser til og fra København på almindelige billetter og månedskort til strækningen.