

[Lars M. Olsen.]

bør stå frit og følge den mest hensigtsmæssige arbejdsform for arbejdets fuldførelse. I alt kalkuleres med 6-8 års arbejdsperiode for alle 3 anlæg. Udvalget har ikke — som det også hedder i betænkningen — ønsket at tage stilling til den linjeføring for Køgebugtbanens vedkommende, der ligger ud over Vallensbæk, idet der i udvalget har været ønsket fremme om, at man eventuelt burde føre Køgebugtbanen helt frem til Køge og ikke standse op i Jersie, som det har været antydnet fra statsbanernes side. Da anlæg ud over Vallensbæk ikke i øjeblikket er aktuelt, har man derfor kun ønsket at godkende linjeføringen til Vallensbæk.

Det har været nævnt, at man omgående burde gøre banestrækningen til Hvidovre klar og efter færdiggørelsen tage banen i brug på dette stykke. Imidlertid viser det sig, at netop denne strækning vil tage længst tid, og statsbanerne mener derfor ikke, at driften på banen vil kunne påbegyndes, før hele strækningen indtil Vallensbæk er færdigbygget.

For Hareskovbanens vedkommende drejer det sig om ombygning af en bane i drift og derfor om arbejder, som må gennemføres under ét, samtidig med at den nuværende fartplan opretholdes.

Det store spørgsmål i forbindelse med Hareskovbanen er dennes indføring i Boulevardbanen, indtil tunnelbaneanlægget bliver til virkelighed. Som det sikkert vil være det høje ting bekendt, har Gladsaxe kommune gennem adskillige år foretaget mange undersøgelser og rejser i udlandet og også fremsat forslag, hvis hensigt har været at skaffe den stadig voksende kommunes beboere den hurtigste og bedst mulige trafikforbindelse med København. Fra kommunens side har man så sent som i december i fjor udsendt en interessant rapport under titlen „Hareskovbanen som hurtigsporvej“. Det var hensigten, at denne skulle føres igennem til Jarmers Plads, bl. a. gennem Rantzausgade. Man regnede i denne plan med meget korte intervaller — helt op til 8 sporvejstog i timen — men en sådan toggang var dog kun tilstrækkelig til at afvikle en årstrafik på ca. 4 mill. passagerer, ligesom de oplysninger, der er tilgæet udvalget fra statsbanernes side, peger på, at hurtigsporvognen næppe vil kunne klare myldretidens spids-

belastninger med de normale forsinkelser, som netop er store i myldretiden, og som naturligvis også vil ramme hurtigsporvognen.

Inden for udvalget har den også tidligere omtalte plan om en midlertidig indføring, nemlig direkte til og via Svanemøllen, været rejst. Den højtærede minister har — men ikke uden betænkeligheder — givet tilslutning til denne midlertidige løsning, selv om de anlægsmæssige udgifter vil blive ret betydelige. På den anden side har ministeren peget på, at Svanemølleløsningen dog har den fordel fremfor andre, at Hareskovbanen ikke vil få spormæssig tilknytning til det ydre godsbanenet og ikke direkte vil berøre sporene på Nørrebro og Hellerup stationer.

Statsbanerne anser det i øvrigt for tvivlsomt, om der bliver mulighed for mere end 20 minutters drift på Hareskovbanen i myldretiden.

Den højtærede minister har endvidere påpeget, at en indføring over Svanemøllen uden tvivl vil sætte øget gang i bebyggelsen af Hareskovbanens opland og derved virke særdeles trafikskabende.

Ud fra de erfaringer, statsbanerne ligger inde med i forbindelse med Holte-, Ballerup- og Glostrupbanen, forudser man, at det muligvis om kort tid bliver nødvendigt at indføre en 10 minutters drift — i hvert fald i myldretiden — for at sikre rimelig afvikling af trafikken.

Dette vil imidlertid næppe kunne ske uden en omlægning af Boulevardbanens toggang og en ombygning af sikringsanlæggene.

Det fremgår af betænkningen, at udvalget over for ministeren har givet tilslutning til en modernisering af Boulevardbanens automatiske sikringsanlæg og tiltræder, at statsbanerne, når forholdene måtte kræve det, kan påbegynde moderniseringen. Med en 20 minutters drift på Hareskovbanen via Svanemøllen vil man i øvrigt kunne afvikle en trafik, der er 4-5 gange så stor som den nuværende, eller op imod 8 mill. passagerer pr. år, hvilket altså igen repræsenterer en passagermængde, der er dobbelt så stor som hurtigsporvognens kapacitet.

DSB forudser, at der ikke vil blive tale om driftsoverskud på Hareskovbanen, da afskrivning og forrentning formentlig skal