

føring for tunnelbaner — og som alle i princippet gik ind for, at Hareskovbanens indføring til bymidte skulle ske som tunnelbane i eller langs Nørrebrogade — og at man ved loven ikke ønskede at foregribe noget væsentligt med hensyn til den senere indføring af disse baner.

Under lovforslagets behandling viste der sig imidlertid at være et stærkt ønske om, at det af hensyn til en tilfredsstillende trafikmæssig betjening af beboerne langs Hareskovbanen måtte anses for ønskeligt, at banen midlertidigt blev indført i Boulevardbanen over Svanemøllen S-station, og der indføjedes derfor det senere vedtagne ændringsforslag, hvorefter der anlægges en dobbeltsporet bane fra København L til Svanemøllen.

Ud fra de nu foreliggende planer, herunder en udvidelse af det bestående og forventeligt senere til den såkaldte Købstadsring forlængede S-banenet, må de tidligere planer om et særligt tunnelbanenet med Køgebugt- og Hareskovbanens indføringer som en heri indgående del betragtes som bortfaldet. Dette forhold har da også haft en væsentlig betydning ved Tunnelbaneudvalg I's senere indstilling af april 1970 om yderligere tunnelbaneanlæg, der er gået ud på anlæg af en Brønshøj-Nørrebro-Amagerbane samt en Frederiksberg-Amagerbane, førstnævnte eventuelt med særligt metroprofil, d.v.s. et mindre profil end det, der gælder for en traditionel S-bane.

Hareskovbanens indføring til Boulevardbanen via Svanemøllen S-station (Forbindelsesbanen) må herefter betragtes som en permanent indføring, og i anledning af, at arbejdet på såvel Hareskovbanen som Forbindelsesbanen påregnes genoptaget i 1971, er ministeriet i forbindelse med det heraf følgende planlægnings- og detailprojekteringsarbejde kommet ind på tanken om at føre Hareskovbanen direkte fra Emdrup ind til Svanemøllen uden om København L.

I henhold til bl. a. den nu foreliggende trafikprognose for 1975 fra Egnsplannerådet, i hvilken Hareskovbanen er forudsat fuldført som S-bane og ført ind over København L-Svanemøllen, kan der på Hareskovbanen regnes med ca. 15.000 dagligt rejsende pr. retning. Heraf kan kun ca. 20 pct., d.v.s. ca. 3.000 rejsende, antages at have mål på Nørrebro, ligesom der i alt væsentligt kan ses bort fra lokaltrafik ad bane Nørrebro-City og Lyngbyvej station-City, idet rejsetiden ad bane er ca. 50 henholdsvis 25 pct. længere end med de kollektive overfladefrafikmidler. Det skal i øvrigt bemærkes, at en væsentlig del af de rejsende, der i dag benytter København L station, må antages at have deres endelige mål i industrikvarteret mellem denne station og Lyngby-

vej station. Mange af disse rejsende vil derfor lige så godt kunne benytte Lyngbyvej station enten direkte eller ved omstigning på denne station, der bliver fællesstation for Forbindelsesbanen og Vanløse-Hellerupstrækningen, og derfra kunne køre til Nørrebro S-station. Endvidere er der busforbindelse fra den kommende S-station på Hareskovbanen ved Tuborgvej/Emdrupvej til Nørrebroområdet.

Middelrejsetiden for rejsende fra strækningen Tuborgvej-Farum til Nørreport station kan ved rebroussement på København L sættes til 30 minutter og ved banens direkte indføring til 25 minutter, d.v.s. at der ved en direkte indføring kan opnås en tidsbesparelse på godt 15 pct. Denne tidsgevinst ved den direkte indføring vil sikkert forøge banens attraktivitet så meget, at det mere end opvejer det eventuelle tab af rejsende på grund af den manglende direkte forbindelse til Nørrebro. Det synes derfor rimeligt at antage, at banens nytteværdi og indtægter forøges ved en direkte indføring af banen i stedet for den hidtil forudsatte.

Hertil kommer betydelige besparelser såvel i anlægsudgifter som driftsudgifter, hvilket alt i alt har givet ministeriet anledning til at fremkomme med det foreliggende ændringsforslag om en direkte indføring af Hareskovbanen til Svanemøllen uden om København L.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Ad nr. 1

En gennemførelse af ændringsforslaget vil betyde en besparelse i anlægsudgifter på ca. 10 mill. kr. i forhold til anlægsudgifterne ved den hidtil forudsatte indføring.

Ad nr. 2.

Den pågældende bestemmelse er overflødiggjort i konsekvens af de i 1964 og 1965 gennemførte love henholdsvis om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom og om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder.

Til den nye formulering bemærkes, at alene en nedlægning af København L station vil medføre en årlig besparelse i personaleudgifter på ca. 600.000 kr. Endvidere vil de driftsmæssige forhold blive betydeligt forenklet ved, at man undgår rebroussementet på København L station.

Endeligt skal anføres, at der ved nedlægning af den nævnte strækning indvindes arealer, der ved eventuel afhændelse ganske løseligt anslås at kunne indbringe mindst ca. 5 mill. kr. eller benyttes til udlejning til jernbanekunder, såfremt dette efter statsbanernes skøn vil være mest hensigtsmæssigt.