

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at Hareskovbanens tog efter at være kørt ind på København L henholdsvis fra Farum og Svanemøllen måtte køre samme vej tilbage for at komme henholdsvis til Svane-
møllen og Farum.

I det forud for nævnte lov udarbejdede oprindelige lovforslag var der ikke foreslået anlagt en sådan forbindelsesbane, og det fremgik af lovforslagets bemærkninger, at Hareskovbanen nok var tænkt færdigbygget som S-bane, men muligt indtil videre trafikeret med dieseldrift i 20 min. intervaller, og at forbindelsen til den indre by midlertidigt skulle ske ved omstigning til S-togene mod Vanløse og Hellerup på Nørrebro station.

Begrundelsen for denne midlertidige løsning var, at såvel Hareskovbanens som Køgebugtbanens indføring til København blev set i sammenhæng med det endnu ikke afklarede spørgsmål om anlæg af tunnelbaner i København, et spørgsmål, der var behandlet i den københavnske trafikkommission af 1944, i samfærdselskommissionen af 1950, Københavns generalplan af 1954 og i statsbanernes og Københavns kommunes forslag af 1956 til linjeføring 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 blev det imidlertid stærkt fremhævet, at det af hensyn til en tilfredsstillende trafikmæssig betjening af beboerne langs Hareskovbanen måtte anses for hensigtsmæssigt, at banen midlertidigt blev indført i Boulevardbanen over Svanemøllen S-station, og der indføjes 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 pla-

ner 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-Amager bane samt en Frederiksberg-Amager bane, førstnævnte evt. 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 som før nævnt påregnes genoptaget i 1971, er vi i 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.

Som motivering herfor skal jeg henvise til, at i henhold til bl. a. den nu foreliggende trafikprognose for 1975 fra egnsplanrådet, 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, hvoraf 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 Lyngbyvej 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-Hellerupstrækning-