

Polydaktyli

Slangerup- og Farumbanen – en af rammebetingelserne for hovedstadsmetropolens byregionale funktion, 1906-1990.

Af Henning Bro

Polydaktyli er for de fleste et ukendt begreb, men forstås medicinsk som en misdannelse, der indebærer, at man har flere end fem fingre på hver hånd.¹ I den fuldendte hånd, der udgjorde den metafor, som Fingerplanen (1948) og efterfølgende egns- og regionsplaner siden midten af det 20. århundrede byggede på, fik forstadsfingern langstrækningen mellem hovedstaden og Farum karakter af polydaktyli.

Indledning

Periodens fysiske regionale planlægning baseredes således på en struktur, hvor hovedstadsmetropolens videre vækst skulle forme sig som radiale forstadsbånd, der som fem fingre skulle vokse ud fra den håndflade, som den udbyggede hovedstaden (København-Frederiksberg) og omliggende koncentriske forstæder allerede udgjorde. Forstadsfingre, der, med S- og regionalbaner som indre knogler, efterhånden blev så så lange, at de med afstande på 30-40 km voksede sammen med den omliggende ring af købstæder: Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge. Udtagelsen blev den sjette forstadsfinger, der aldrig nåede Slangerup med mulig forlængelse til Frederikssund. Konsekvensen af, at denne forstadsfingers indre knogle blev amputeret ved nedlæggelsen af Slangerupbanens strækning mellem Farum og Slangerup i 1954.

Afsættet for denne artikel, der har til formål både at analysere først Slangerupsbanens og siden alene Farumbanens betydning for hovedstadsmetropolens funktion som en byregion i det 20. århundrede og specifikt at afdække: 1) Baggrunden for nedlæggelsen af banestrækningen: Farum-Slangerup. 2) Denne banestrækningens potentiale for metropolens videre udvikling. 3) Konsekvenser af banenedlæggelsen for både den urbane vækst i den del af hovedstadsmetropolens, som den nedlagte bane gennemløb, og metropolens funktion som en byregion.

Med udgangspunkt i den konkrete jernbanestrækning belyser artiklens analyser således ikke blot nær- og S-baners betydning for arbejdskraftspendling og dermed hovedstadsmetropolens funktion som en byregion, men også hvorledes statens anlæg- og driftsdispositioner for så vidt disse baneanlæg kom ud af trit med både metropolens faktiske byvækst og de regionsplanmæssige rammer, der var lagt herfor.

Artiklen supplerer dermed det værk, der snart udkommer, og som for første gang både sætter fokus på regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens byregionale funktion i perioden 1850-1990, og indskriver metropolens nær- og S-baner i den sammenhæng.² En sammenhæng, der fortaber sig i den ellers gigantiske danske jernbanelitteratur, som, i lighed med litteraturen om Slangerupbanen, mest af alt beskæftiger sig med banernes sporanlæg, stationer og kørende materiel.

I forhold til denne artikels hovedformål, indskrænker litteraturen om Slangerupbanen sig til at se nedlæggelsen af strækningen Farum-Slangerup som et resultat af, at der ikke på denne gennemførtes den samme opgradering af spor og kørende materiel, som efter statens overtagelse af banen i 1948 tilvejebragtes på banen syd for Farum. En deraf svigtende persontrafik på banens

Henning Bro, seniorforsker, Ph.D., Frederiksberg Stadsarkiv.

yderste del og dennes afløsning af rutebiler, ses dermed i litteraturen om Slangstrupbanen som naturlig.

Konsekvenserne af nedlæggelsen af trafikken på denne yderste del af Slangstrupbanen for udviklingen i den del af hovedstadsmetropolen, som denne bandedel passerede, tages dog ikke op til behandling i den jernbanehistoriske litteratur. Et bidrag anfører dog, at nedlæggelseslov-forslaget blev en kapitalbrøler og mødt af modstand fra alle partier i Folketinget, hvis medlemmer var valgt i Frederiksborg Amt. Bidraget bemærker desuden, at trafikministeren i den forbindelse lovede at beholde banens arealer, således at der om nødvendigt kunne lægges nye spor på disse.³

Udover den foreliggende litteratur, der, suppleret med historisk statistisk analyse og andet kildemateriale, ud fra en metropolhistorisk tilgang afdækker centrale træk ved Slangstrupbanens udvikling frem til midten af det 20. århundrede, bygger artiklens analyser på betænkningmateriale og beslutningsgrundlag, udvalgsbetænkninger og forhandlingsmateriale fra Rigsdags- og Folketingstiende samt historisk statistisk analyse på basis af den offentlige statistik.

Artiklen tager teoretisk udgangspunkt i hovedstadsmetropolens funktion som en byregion, hvor nær- og S-baner udgør en af de regionale rammebetingelser for arbejdskraftpendling mellem metropolens funktionelt forskelligartede byenheder, og dermed medvirker til dens byregionale funktion, byvækst og fysiske planlægning.⁴

Ud fra anlagte geografiske kriterier forstås hovedstadsmetropolen frem til midten af det 20. århundrede som omfattende: Hovedstaden (Københavns og Frederiksberg kommuner), tidligere Københavns Amtskommune samt Birkerød og Hørsholm kommuner i tidligere Frederiksborg Amtskommuner. Efter dette tidspunkt indgår de øvrige dele af Frederiksborg Amtskommune sammen med tidligere Roskilde Amtskommune i den udvidede forståelse af hovedstadsmetropolen.⁵

Periodisk afgrænses artiklen af åbningen af Slangstrupbanen i 1906 og 1990, hvor hovedstadsmetropolen i al væsentlighed er udbygget.

Slangstrupbanen, 1906-1948

Frigivelsen af byggeriet uden for det førindustrielle og fæstningsindespærrede København i 1852, blev startskuddet til de følgende 150 års dannelse og videre udvikling af den hovedstadsmetropol, som efterhånden kom til at omfatte hele Nordøstsjælland.

Omkring århundredskiftet

Omkring århundredskiftet omfattede den tidlige hovedstadsmetropol: Københavns indre og ældre bydel, der med administrative, finansielle og forretningsmæssige funktioner, udgjorde metropolens centralby, og udenom liggende to bylag, på de københavnske broer og frederiksbergske bykvarterer, med industri- og boligområder og enkelte villakvarterer. Samtidig var der længere ude i hovedstadsoplandet opstået boligforstæder i den østlige del af Gentofte Sognekommune, i Søborg i grænselandet mellem denne kommune og Gladsaxe Sognekommunes sydlige del samt i Tårnby.

På samme tid var meget betydelige dele af de omliggende sognekommuner i 1901-1902 som yderdistrikter blevet indlemmet i Københavns Kommune, der samtidig her havde opkøbt betydelige jordområder. Dispositioner, der havde til formål at sikre kommunal kontrol over den fremtidige bebyggelsesmæssige og trafikale udbygning af denne ydre del af hovedstaden, og svarede til de

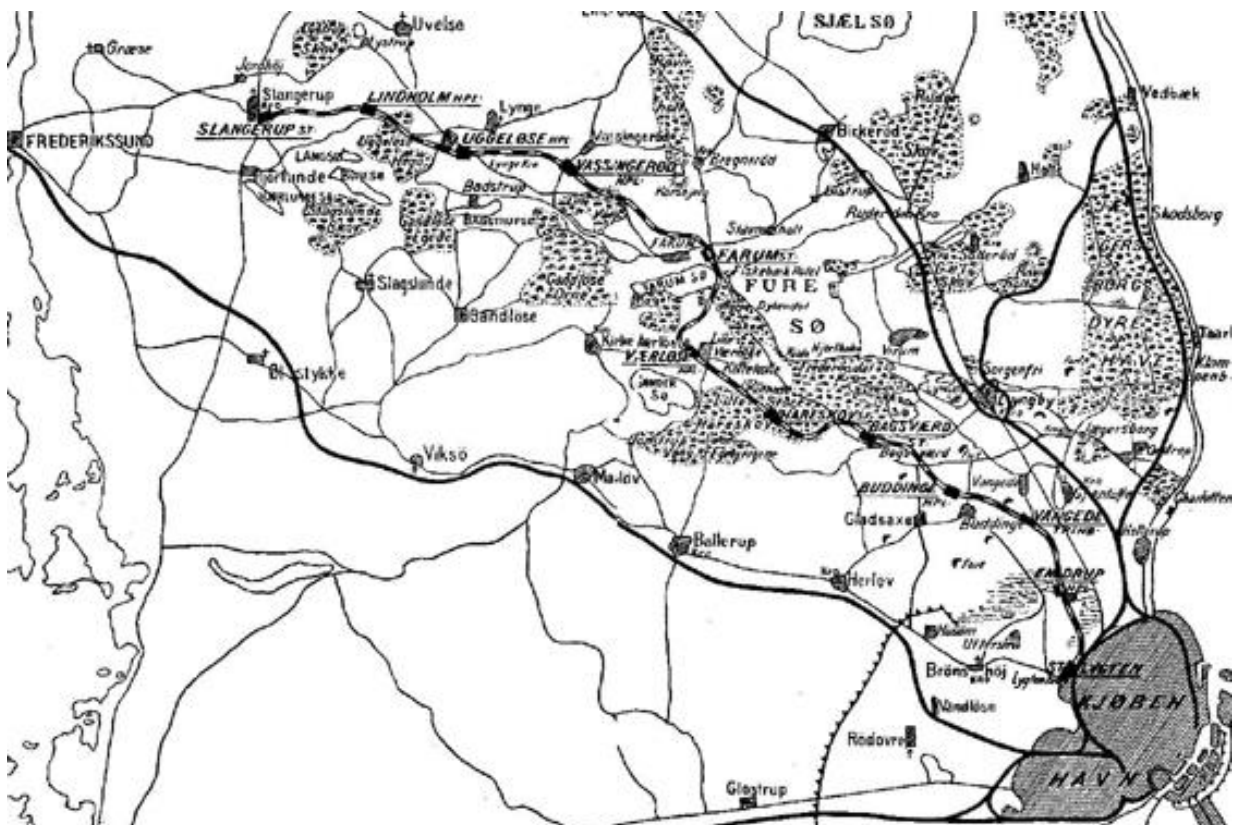
omfattende jordopkøb, Frederiksberg Kommune gennemførte i byens ubebyggede vestlige yderdistrikt vest for Fasanvejslinjen.

Regional planløshed

Med dannelse af hovedstadsmetropolen opstod i årtierne omkring årtusindeskiftet en række behov for regionale rammebetingelser for metropolens funktion som en byregion. Udover det af Københavns Kommune foranstaltede gennemgående system af hovedgader og spildevandsafledningssystemer i hovedstadens to byer, blev det staten, der tilvejebragte dens stambaner og meget betydelige havneudvidelser. Afgørende for fjernpersontrafikken og vareind- og udførelsen og dennes fordeling til/fra hovedstadens virksomheder og godsbanegårde. En yderst betydningsfuld regional rammebetingelse for den tidlige metropolens byregional funktionalitet.

De øvrige regionale rammebetingelser tilvejebragtes derimod regionalt ukoordineret og planløst af forskellige private og offentlige aktører indenfor hver af de enkelte kommuners grænser. Det drejede sig om bebyggelsesplanlægning, forsyningsværker, spildevands- og affaldshåndtering, sygehusområdet og den kollektive trafik udenfor selve hovedstaden. Med det resultat, at den tidlige hovedstadsmetropol fik en regional planløs karakter.⁶

I den udbyggede indre del af hovedstadens bro- og bykvarter var der på samme tid udlagt et sammenhængende system af hovedgader, der trafikeredes af et fintmasket net af sporvejs- og omnibuslinjer. Linjer, der i 1919 samledes under København Sporvejs (KS) kommunale enhedssporvejsvæsen, og frem til midten af det 20. århundrede bredte videre i takt med, at yderdistrikterne som hovedstadens tredje bylag udbyggedes med: Industrikvarterer, kvarterer med etagebyggeri og etagebybebyggelser langs de gennemgående gader, som dannede en bymæssig kulisse til bagvedliggende vidstrakte villakvarterer.



Hovedstadens jernbanelinjer i 1907, hvor Slangerbanelinjen er særlig markeret. I selve hovedstaden er de store omlægninger før åbningen af Københavns tredje og nuværende hovedbanegård (1911) endnu ikke fuldt indtegnet på kortet. Ud over: Vestbanens nuværende forløb til godsbanegården samt strækningen mellem Hellerup og Østerport. Stadig benyttes Vestbanen gennem Frederiksberg og Nord- og Klampenborgbanen gennem ydre Nørrebro og indre Frederiksberg. Begge baner er på kortet stadig ført frem til Københavns anden hovedbanegård, der benyttedes i perioden 1864-1911 ligesom de to sidstnævnte strækninger i samme periode (Frederiksberg Stadsarkiv)

Sporvejs- og omnibusnettet blev dermed i årtierne både før og efter århundredskiftet rygraden i hovedstadens kollektive trafik, sikrede arbejdskraftpendlingen mellem dens forskellige bylag, og gjorde hovedstaden mindre afhængig af de skiftende jernbanelinjerføringer, som siden 1847 var blevet udlagt på dens grund. Jernbanelinjer, som netop i årtierne omkring århundredskiftet var under gennemgribende omlægninger i forbindelse med åbningen af Københavns tredje og nuværende hovedbanegård i 1911 og bevirkede:

At Vestbanen sammen med den omlagte Frederikssundbane fik det nuværende forløb fra Vigerslev og Valby syd om Frederiksberg og Vesterbro og frem til både den nye godsbanegård og hovedbanegård, hvorefter banelinjerne ad Boulevardbanen (1917) førstes frem til Østerport for at forsætte som Nord- og Kystbaner til Hellerup med videre forbindelse til Hillerød og Helsingør. Af de tilbageværende ældre jernbanelinjer bevaredes en væsentlig del, således at disse, indtil den nuværende godsbanering blev taget i brug i 1930, anvendtes som en indre godsbanering fra Vigerslev, over Frederiksberg og Nørrebro, til Hellerup.⁷



Et af A/S Slangerupsbanens tog ankommer fra nordvest til Hareskov Station i 1908 (Furesø Museer)

Fik hovedstadens jernbanelinjer en helt afgørende betydning for fjerpersontrafikken og godstil og-udførsel til/fra denne, blev det først med de stadig større forstadsdannelser i metropolens Nordegn, at DSB overvejede, hvorvidt der på de eksisterende banelinjer kunne indsættes nærbanetog. Mere eller mindre vidtløftige forslag fremlagdes, men det blev først efter åbningen af Boulevardbanen, at der indsattes systematisk og hyppig nærbanedrift mellem Valby, via København H, og Hellerup med afgrenere herfra ad Nordbanen til Holte og ad Kystbanen til Klampenborg.

Med denne nærbanedrift ydedes, der ikke blot et afgørende supplement til de sporvognslinjer, som nogle år tidligere var udlagt til Gentofte Sognekommunens østlige forstæder og det udflugtsområde for hovedstadsbefolkningen, som Dyrehaven og Bakken udgjorde, men også afgørende

forudsætninger for forstadsdannelserne i den mere vestlige del af Gentofte Sognekommune og langs Nordbanens strækning nordfor. I første omgang i Lyngby, Holte og Søllerød.⁸

Oprettelse og forløb

Da persontransporten i det øvrige hovedstadsopland omkring århundredskiftet var overladt til individuel befordring (cykel/gang), hestetrukken og senere mortristeret droskekørsel eller anden vognmandsbefordring, blev der på samme tid, som overvejelserne om en statslig nærbanedrift fostredes, givet lovhjemmel til udlæg af tre private baner i dele af den tidlige hovedstadsmetropol, hvor behovet skønnedes størst. Udover DSBs strækninger, blev den kollektive trafik her dermed i første omgang overladt til det private initiativ.

På Amager udlagdes i 1907 en jernbane til Dragør, men da den af hensyn til planlagte industrikvarter i den københavnske del af Amager⁹ fik en østlig linjeføring tæt ved kysten, fik den kun betydning for den forstadsdannelse, der opstod i Kastrup i den østlige del af Tårnby Sognekommune. Tilsvarende den i år 1900 anlagte Lyngby-Nærum-Vedbæk Jernbane, der primært var udlagt til betjening af de ældre og stadig betydelige industrianlæg langs Mølleåen, og som dermed ikke i første omfang fik en forstadsdannende betydning.



Gladsaxe Sognekommune i 1930. Forstadsdannelsen i kommunen er tydeligvis opstået omkring Slangstrupbanens strækning. (Gladsaxe Byarkiv)



Endestationen for KSs sporvognslinje 16 på senere Søborg Torv i 1925 (Gladsaxe Byarkiv)

Den tredje af hovedstadsoplandets private baner havde rødder tilbage til lovgivning fra 1894, der bemyndigede regeringen til at meddele eneretsbevilling til anlæg og drift af en jernbane i de naturskønne- og rige landskaber mellem Frederikssunds- og Nordbanerne. Som udgangspunkt pegede loven på en central beliggenhed af banens lokalbanegård i København med direkte forbindelse til den daværende Nordbane.¹⁰

En række forviklinger førte dog til, at A/S Slangerupbanen først dannedes i 1903. Bag selskabet stod den aktiekapital, som Landmandsbanken og Privatbanken havde tegnet, og som finansierede banen sammen med et obligationslån, som dens oplandskommuner havde optaget.

i 1906 kunne banelinjen åbnes med en lokalbanegård ved Københavns gamle kommunegrænse til Brønshøj-Rødovre Sognekommune¹¹ i det såkaldte Lygtekvarter, der gav navn til banegården: København L (Lygten). En mindre central placering af lokalbanegården, der på dette tidspunkt ganske vist havde sporforbindelse til den indre og ældre godsbanering,¹² men manglede persontogforbindelse til hovedstadens personbanelinjer, hvorfor sporvogn måtte benyttes til videre befordring fra København L til Københavns indre dele.

Fra København L førtes Slangerupbanen over det nordøstlige københavnske yderdistrikt og ind i Gentofte Sognekommune, hvor den løb tæt ved kommunens vestgrænse, indtil den øst for landsbyen Buddinge forsatte ind i Gladsaxe Sognekommune. Efter det sidste standsningssted i kommunen løb banen i nordvestlig retning ind i Hareskoven, hvorfra den forsatte ind i Værløse

Sognekommune og derfra videre gennem Farum, Uggeløse-Lynge og Slangerup sognekommuner, hvor den centralt i Slangerup¹³ fik endestation.¹⁴

Det 20. århundredes første halvdel

Da A/S Slangerupbanen, i modsætning til andre af samtidens mange nye privatbaner, ikke modtog statstilskud, og det offentlige ikke havde nogen andel i selskabets aktiekapital, blev jernbanen ikke udlagt af hensyn til det offentlige interesser heri, men ud fra rent privatkapitalistiske formål.¹⁵

Baseret på maksimalt overskud ved persontrafikken til de forventede kommende nye forstadsdannelse langs Slangerupbanen, godsbeholdning af kalk, sten, grus og tømmer længere ude fra banens opland og en forventning om en meget betydelig udflugtstrafik til de store skov- og sømråder, som banestrækningen løb igennem.

For så vidt forstadsdannelsen, medvirkede Slangerupbanen til, at den villabebyggelse, der omkring århundredskiftet var opstået på begge sider af Søborg Hovedgade, op gennem århundredets første halvdel bredte sig videre både vest for hovedgaden, langs denne frem til Buddinge og øst for hovedgaden ind i Gentofte Sognekommune. Afgørende for, at den forstadsdannelse, der havde fundet og fandt sted i Gentofte Sognekommunes østlige del, bredte sig yderligere mod vest for her at smelte sammen med den, der gik i østlig retning fra Søborg Hovedgade i Gladsaxe Sognekommune.



Rutebil fra linjen Bagsværd-Søborg i 1924 i Søborg. Rutebilens endestation ved sporvognslinje 16s er naturligvis anført på køretøjets side, da sporvognen gav direkte forbindelse til det indre København i modsætning til Slangerupbanen (Gladsaxe Byarkiv).

Nord for Buddinge medvirkede Slangerupbanen på samme tid til en begyndende forstadsdannelse mellem Buddinge og Bagsværd hovedgader og banelinjen. En forstadsdannelse, der samtidig

efterhånden kom til at flyde sammen med den, der i sydvestlig retning udgik fra den gamle Lyngby stationsby.

På nær Gentofte Kommune, der i løbet af den første halvdel af det 20. århundrede udbyggedes som forstadskommune, blev hovedstadsmetropolens forstadsdannelse (målet i stigning i folketal og omfanget af det bebyggede areal) gennem perioden stærkest i Gladsaxe Sognekommune (tabel 1 og 2). Med en tidlig og spredt villabebyggelse og navnlig ulovlig helårsbeboelse i primitive lysthuse op til og på den anden side af første verdenskrig, satte forstadsdannelsen i Hvidovre, Rødovre og i nogen grad Tårnby sognekommuner sig for alvor igennem i mellemkrigstiden og 40'erne og dermed noget senere end i Gladsaxe Sognekommune. I den øvrige del af datidens metropol blev forstadsdannelsen derimod først en realitet i 30'- og 40'erne, og kom i Herlev og Brøndbyernes sognekommuner først for alvor i gang i 40'erne.



Et meget landligt Farum i 1941. Slangerupbanen krydser Farum Hovedgade på dens videre forløb til Slangerup (Furesø Museer).

Selv om Slangerupbanen var medvirkende til dannelsen af Hareskovvillaby og andre tilsvarende spredte bebyggelser i Værløse Sognekommune, generede den inden midten af århundredet ingen egentlig forstadsdannelse udenfor Gladsaxe Sognekommune. Her forblev baneområdet ruralt.

Trods et stærkt stigende udflugtsvolumen til sø- og skovområderne langs Slangerupsbanens forløb og forstadsdannelsen langs dennes indre del, faldt banens passagermængde, efter en betydelig stigning i den første driftsperiode frem til slutningen af første verdenskrig, så meget, at den fra 1919 til 1929 reduceredes med 42 procent. En følge af, at KS i 1924 forlængede sporvejslinjen fra Bispebjerg til Søborg (senere Søborg Torv), og at der fra samme tidspunkt indsattes rutebiler

mellem sporvejens endestation og Bagsværd og i Slangerupbanens opland mellem Frederikssunds- og Nordbanerne, der havde direkte forbindelse til de centrale dele af hovedstaden og en langt hyppigere toggang.

Tabel 1. Procentvis befolkningsstigning i tiårsintervaller, hovedstadsmetropolen, 1901-1950.¹⁶

	1901-1911	1911-1921	1921-1930	1930-1940	1940-1950
Slangerupbanens oplandskommuner					
Gentofte	70,1	39,5	38,8	59,8	13,8
Gladsaxe	114,2	88,7	96,1	75,3	55,6
Værløse	10,1	18,2	28,9	20,7	49,6
Farum	10,2	12,6	7,4	22,0	28,5
Uggeløse-Lynge	15,3	-7,2	16,8	-17,3	32,8
Slangerup	6,8	32,6	7,8	10,2	13,3
Øvrige forstadskommuner					
Lyngby-Taarbæk	20,4	30,5	25,8	87,9	51,1
Søllerød	45,9	51,8	26,9	17,4	27,4
Birkerød	7,1	24,4	26,8	10,6	26,1
Hørsholm	42,7	29,0	22,1	85,5	22,7
Herlev	42,2	17,7	105,8	25,0	113,4
Hvidovre	23,2	39,6	557,0	84,1	69,0
Rødovre	49,5	53,3	255,2	113,2	43,8
Glostrup	46,6	27,1	46,0	53,8	46,1
Brøndbyerne	3,9	12,2	41,8	15,6	77,4
Tårnby	16,6	30,5	81,7	36,4	50,0
Hovedstaden (København-Frederiksberg)					
	15,3	21,4	9,9	13,5	9,2

En toggang, som Slangerupbanen ikke kunne matche, da den i hele perioden alene omfattede: Tre til fire daglige tog på strækningen Slangerup-København L og yderlige to til tre mellem København L og Farum. Hertil kom, at banens materiel, som følge af utilstrækkelig vedligeholdelse, blev nedslidt, og at den forsat havde endestation på København L, hvorfra videre befordring til hovedstaden måtte gennemføres med spurvogn.

Tabel 2. Det bebyggede areals procentandel af forstadskommunernes areal, 1907 og 1949¹⁷

	1907	1949
Gentofte	34,8	94,1
Gladsaxe	19,4	82,3
Lyngby-Taarbæk	16,0	40,3
Søllerød	16,8	40,6
Birkerød	12,8	69,8
Hørsholm	19,0	62,5
Herlev	6,6	62,5
Hvidovre	7,3	80,8
Rødovre	10,2	80,9
Glostrup	11,5	48,2
Brøndbyerne	10,2	36,9
Tårnby	3,8	77,5
I alt	17,7	65,2

Med de forskellige persontrafikale udfordringer, som dermed kendetegnede Slangerupbanen og vanskeliggjorde pendlingen til og fra dens opland, og den samtidige faldende godstransport på banen, som fulgte af den stadig større private lastvognskørsel, reduceredes det private

baneselskabets overskud så meget, at de bagvedliggende banker i 1929 afhændede banen til dennes oplandskommunerne.¹⁸ Slangerupbanen blev dermed et af de fælleskommunale samvirker, der mellemkrigstiden søgte at tilvejebringe de regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens byregionale funktion, som ikke frembragtes af det private initiativ, staten og Københavns og Gentofte kommuner.

Regional plan-regional planløshed

Med mellemkrigstidens og 40'ernes udbygning af hovedstadens tredje bylag med industri- og boligområder i dennes yderdistrikter og den samtidige fremvækst af stadig større og flere boligforstæder, hvoraf en del efterhånden også fik en betydelig udflyttet hovedstadsindustri, øgedes behovene for regionale rammebetingelser for metropolens funktion som en byregion. Med udbygningen af hovedstadens havne og godsbanering, udlæg af hovedveje fra dennes hovedgader til forstæderne og S-baner, planlægning og udlæg af regionale rekreative områder og, sammen med enkelte kommuner, overtagelse af den gymnasiale skoleundervisning, fik staten en yderligere fremrykket position som regional aktør ved tilvejebringelse af periodens regionale rammebetingelser.

En rolle, som Københavns Kommune tillige fik, da den samtidig forsøgte at danne én samlet kommune for hele hovedstadsmetropolen under københavnske ledelse, og gennemførte regional gas- og vandforsyning i nogle af forstadsområderne og spildevandsafledning for store dele af metropolen. Velhaverforstads kommunen Gentofte stod på samme tid bag elektrificeringen af forstadsområderne og vand- og gasforsyningen i dele af disse. Endelig opstod regionale fælleskommunale samvirker omkring elektricitetsproduktionen til forstæderne og udnyttelse af den regionale kapacitet på metropolens store antal købstads- eller amtskommunale, statslige og privat-selvejende sygehusene.

I mangel af et regionskommunalt organ for hele hovedstadsmetropolen, blev rammebetingelserne ikke tilvejebragt ud fra en samlet regional plan eller styring. Da der samtidig ikke gennemførtes regional trafik planlægning, og sporvejs- og bustrafikken i forstæderne regionalt ukoordineret blev overladt til et stort antal offentlige (DSB, KS og NESAs) og private aktører, fik metropolen i perioden karakter af såvel regional plan som regional planløshed.¹⁹

Med kommunaliseringen af Slangerupbanen ville ejerkommunerne gennemføre en elektrificering af banen. Der nedsattes en kommission og udarbejdes et konkret forslag, men da den borgerlige gruppe og det ene radikale medlem i den største og ellers socialdemokratiske ejerkommunes sogneråd (Gladsaxe) blokerede herfor, blev dette løft af banen ikke gennemført. Det på trods, førte kommunaliseringen dog til en vis forbedring af banedriften.

I starten af 30'erne erstattedes de gamle damplokomotivtrukne persontog af fire diesellokomotiver, der tilkøbt ældre og nye personvogne samt en styrevogn ikke blot overflødiggjorde de tidsrøvende lokomotivløb ved endestationerne, men også øgede antallet af personkilometer med næsten to tredjedel. Med den takstnedsættelse på en fjerdedel, der allerede gennemførtes i 1930, og det underskud, som fulgte heraf og den øgede toggang, blev driften af Slangerupbanen bragt på linje med de principper, som gjorde sig gældende for den øvrige del af den tidlige velfærdsstats kollektive trafik.²⁰

Denne førte på samme tid til, at DSB indledte en S-baneomdannelse af hovedstads-metropolens eksisterende nærbaner. Først på strækningerne: Valby-København H-Hellerup-Holte/Klampenborg og Frederiksberg-Vanløse-Hellerup i 30'erne og siden på strækningen Valby-Vanløse-Ballerup i 40'erne. Et betydeligt løfte af pendlingsvilkårene på Nord- og Nordvestegnen, som Slangerupbanen, trods driftsforbedringerne, ikke kunne modsvare hverken i henseende til hyppighed i toggangen eller direkte forbindelse til hovedstadens centrale dele.

Med det resultat, at banens opland i endnu højere grad betjentes af rutebilslinjer drevet af private rutebilselskaber- og vognmænd. Rutebilslinjer, der både løb radiale og på tværs i banes opland og tjente som fødelinjer til S-banestationer på Nord- og Frederikssundbanerne og

sporvejsendestationen i Søborg. Da de radiale rutebilslinjer samtidig ikke førtes direkte ind til hovedstadens centrale del, som følge det kollektive trafikmonopol KS havde i hovedstaden, blev pendlingen til og fra Slangerupbanens forstadsopland længere og dyrere end nødvendigt og besværliggjort af omstigninger og ofte overfyldte rutebiler i myldretiden.



København L i starten af 30'erne. Til højre i billedet anes den højbane, der førtes gennem det ydre Nørrebro og det første stykke gennem Frederiksberg. Højbanen indgik i den godsbanering mellem Hellerup og Vigerslev, der åbnede i 1930, og dermed fuldendte de store omlægninger af hovedstadens jernbanelinjer, som fulgte med Københavns tredje og nuværende hovedbanegård. Med åbningen af denne bane kunne den indre godsbane, der løb ad Vest- og Nordbanens gamle spor gennem Frederiksberg og ydre Nørrebro endelig nedlægges. Fra 1934 trafikeredes den nye godsbanering desuden af S-tog mellem Hellerup og Vanløse, der herfra førtes ad den gamle Frederikssundbanes strækning til Frederiksberg S-banestation (Københavns Museum)

For at forbedre disse uhensigtsmæssige pendlingsvilkår, havde det fælleskommunale samvirke bag Slangerupbanen da også haft drøftelser med DSB om overtagelse og S-baneomdannelse af banen, men da disse strandede i 1939, indledtes forhandlinger om en anden driftsform med det af Gentofte Kommune ejede Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejsaktieselskab (NESA) og KS.²¹

Med det resultat, at de tre parter i 1942 kunne indgå en overenskomst om udlæggelse af en elektrificeret tosporet bane, der af NESA og KS skulle betjenes af hurtigsporgvogne fra Farum til København L, hvorfra disse sporgvogne skulle videreføres ad hidtidige eller nyanlagte almindelige sporvejsstrækninger til Jamers Plads i det indre København. Prisen for denne betydelige opgradering af Slangerupbanen var dog, at dens yderste strækning (Farum-Slangerup) nedlagdes.²²

Statsovertagelse og forandringer, 1948-1954

Anlægsarbejderne kom dog ikke i gang som følge af besættelsesårenes materialeknaphed, men da disse år også blev præget af den mangel på olie, benzin og gummi, der indskrænkede biltrafikken,

steg Slangerupbanens både person- og godstrafik voldsomt. Med det resultat, at både baneanlægget og det kørende materiel blev stærkt nedslidt, da ejerkommunerne i 30'erne ikke havde gennemført de nødvendige vedligeholdelser.

Perspektivet

Medvirkende til, at der efter besættelsen skulle foretages så betydelige reinvesteringer i Slangerupbanen, at dens ejerkommuner genoptog forhandlerligerne med staten om dennes overtagelse af banen. Med det resultat, at statsovertagelsen gennemførtes i foråret 1948.²³

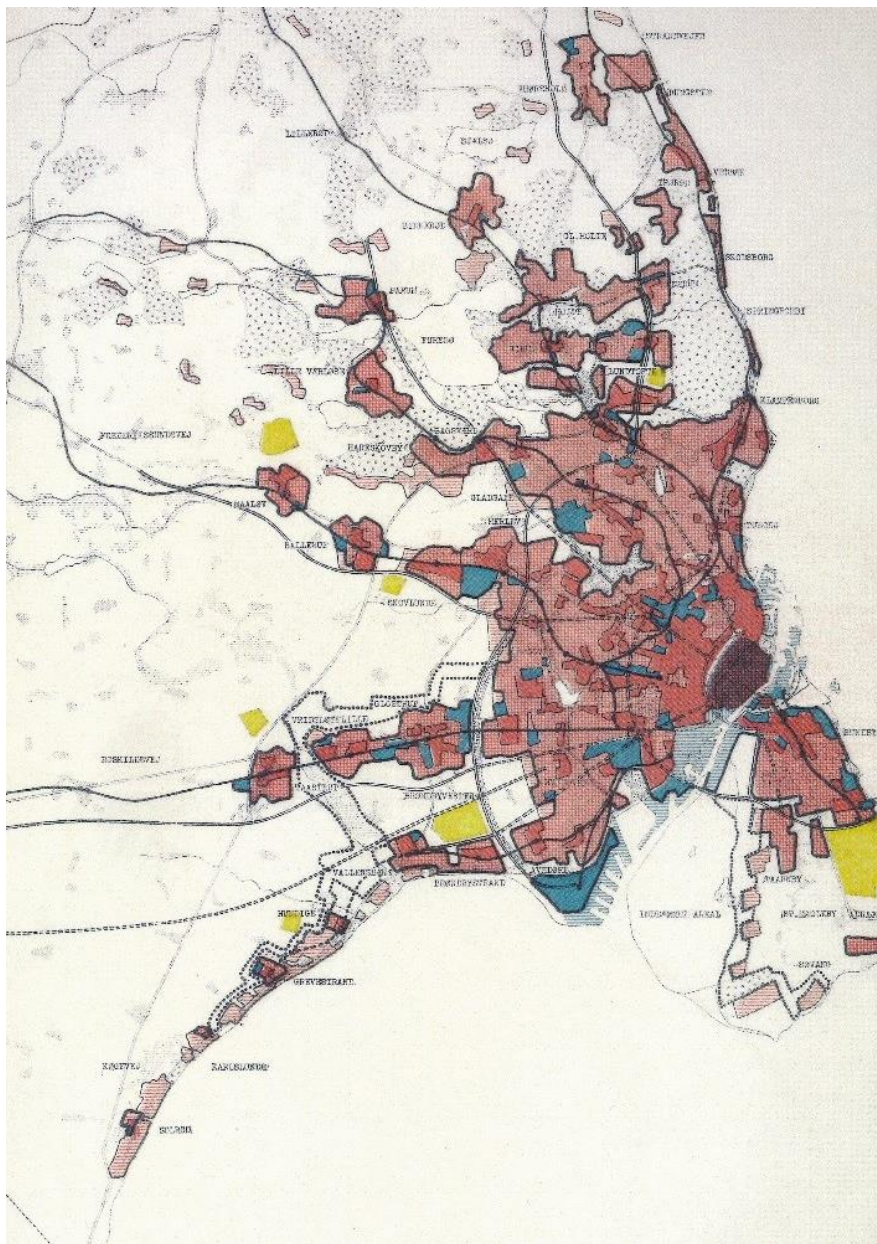
Fingerplan og S-baneanlæg
<p>De sidste år af 40'erne var en brydningstid for den fremtidige tilvejebringelse af regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens byregionale funktion. Mens forstæderne spredning og fordeling af bebyggelsesarter hidtil havde været vilkårlig i forhold til regionale hensyn, gennemførtes med Fingerplanen i 1948 et grundlag for en egentlig egnsplanlægning i metropolen. En egnsplanlægning, der koblede de kommende forstadsfingre og deres udbredelse nøje sammen med samtidige S-baneanlæg, og blev realiseret af regionale statslige byudviklingsplanudvalg. Udvalg, der ud fra besluttede kommende S-baneanlæg og tilfredsstillende lokalkommunal byggemodning (bl.a. kloakering) i overensstemmelse med Fingerplanen skulle: Afgrænse forstadsdannelsen og fordele de forskellige bebyggelsesarter i de enkelte forstadsbyer i de radiale forstadsbånd i et internt koordineret samarbejde med statslige Byplannævnets Hovedstadsafdeling og Udvalget til samordning af københavnssegene byplaner.</p> <p>Med de vækstpræmisser, der var indlagt i Fingerplanen og i de efterfølgende byudviklingsplaner, førtes det radiale bybånd og den nødvendige S-bane langs Slangerupbanen alene til Farum. At DSB her skulle stå for S-baneomdannelses- og anlæg, var, som i de andre forstadsbånd, givet på forhold. Derimod stod det hen i det uvisse, hvordan de øvrige kollektivtrafikale driftsformer og deres bagvedliggende hidtil autonomt agerende private og offentlige aktører skulle indpasses i egnsplanlægningen.</p> <p>I 1948 havde den i 1939 nedsatte Hovedstadskommission ellers afgivet en flertalsindstilling, der anbefalede dannelse af et kommunalt regionsorgan (et hovedstadsråd), der skulle håndtere denne problemstilling og samtidig tilvejebringe de øvrige regionale rammebetingelser. Forstadskommunernes og brede rigsdagskredses modstand mod de forstadsindlemmelser i Københavns Kommune og i to nye større forstadskommuner, der var krumtappen i flertalsindstillingen, undergravede imidlertid tidligt chancerne for indstillingens politiske gennemførelse.²⁴</p>

Med den egnsplanopgave og den yderligere fremrykkede regionale kollektive aktørrolle, som statens fik i slutningen af 40'erne, blev endemålet for overtagelsen af Slangerupbanen, at denne på et tidspunkt skulle omdannes til S-bane og opnå en direkte forbindelse til det øvrige S-banenet gennem en ny bane til dette i København. Afgørende for afslutningen af forstadsdannelsen i Gladsaxe Kommune og dens videre forløb som et radiale forstadsbånd langs baneforløbet i oplandskommunerne længere ude.

Med henblik på S-omdannelsen gav loven om Slangerupbanens statsovertagelse ekspropriationsbeføjelser med henblik på udlæg af et andet spor mellem København L og Farum. Da forbindelse mellem København L og den centrale del af København ville være yderst bekostelig, uanset om den udformedes som en S-bane i niveau eller førtes som en tunnelbane under Nørrebrogade, lå det i loven: Dels implicit at DSB straks efter overtagelsen skulle gennemføre de absolut nødvendige nyinvesteringer i baneanlægget og det kørende materiale. Dels eksplicit at DSB på strækningen Københavns L-Farum kunne påbegynde elektrificeringen og anlægget af det andet spor, og i en periode kunne bortforpagte driften af den elektrificerede strækning, indtil S-baneomdannelsen kunne gennemføres i fuldt omfang.

Grundlagt for, at staten i den følgende tid indledte forhandlinger med NESA og KS om realisering af den overenskomst, som de to parter sammen med Slangerupbanens tidligere ejerkommuner var nået frem til i 1942. Med denne opgradering af den indre del af banen lå det samtidig i kortene, at

DSB skulle afvikle persontogtrafikken på den ydre del mellem Farum og Slangerup. En prisgivelse af denne banestrækning, der ikke blev imødegået af rigsdagspolitikkerne, og ej heller herfra ledsagedes af bemærkninger, om de konsekvenser nedlæggelsen af strækningen ville få for dens opland.



Fingerplanen og dens første radiale forstadsbånd fra 1948. Selv om Slangerbanen tydeligvis ses i sit videre forløb, stoppede Fingerplanens forstadsdannelse langs banen i Farum. Den de facto nedlæggelse af strækningen Farum-Slangerup, der indgik i overenskomsten fra 1942, var allerede i egnplanlægningen blevet en realitet (Fingerplanen 1948)

Midlertidige forbedringer

Umiddelbart efter DSBs overtagelse af Slangerbanen suppleredes det hidtidige materiel med nogle af statsbanernes damplokomotiver og personvogne, der kunne befare banens lette spor nord for Buddinge. Med det resultat, at togdriften straks efter kunne udvides med 40 procent på strækningen København L-Farum. Herefter udskiftede DSB sporene og sikringsanlæggene mellem Buddinge og Farum, således at der fra København L kunne indsættes tungere damplokomotiver

med flere vogne og i stigende grad de legendariske dieselektriske MO-trukne togsæt med en styrvogn i den anden ende. Herved kunne timesdrift indføres frem til Farum i 1951.

Da NESAs samtidig med, at forbedringerne af banelinjen København L-Farum gennemførtes, trak sig fra forhandlingerne om realiseringen af overenskomsten fra 1942, stod det klart, at staten selv måtte have andre alternativer til den mere kortsigtede opgradering af strækningen og dens efterfølgende drift. Bagrunden for, at staten overlod dette spørgsmål, som den første opgave, der tillades den i 1950 nedsatte kommission vedrørende samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet.

Mod regional plan

Kommissionen vedrørende samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet skulle dels give forslag til de vej- og kollektivtrafikale anlæg, som staten måtte gennemføre for at tilvejebringe forudsætningerne for realiseringen af Fingerplanen og dens implementerede byudviklingsplaner, og var dels en udløber af den endelige henlæggelse af Hovedstadskommissionens betænkning, som i 1952 mundede ud i den såkaldte decentrale hovedstadsordning. Denne medførte, at kommunegrænserne i hovedstadsmetropolen bibeholdtes, at forstadskommunerne opgraderedes til semikøbstadskommunal status, således at de bedre kunne håndtere overgangen fra land til forstad, at kommunerne i en særlig hovedstadskonference skulle udarbejde forslag til det regionskommunale organ, som faldt med henlæggelsen af Hovedstadskommissionens betænkning, samt, at staten etapevist måtte tilvejebringe en række af de regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens funktion som en byregion i form af:

Både regionale rekreative områder, regional spidvandsafledning, gymnasier, sammen med kommunerne, samt nævnte egnsplanlægning og regionale vej- og nærbaneanlæg- og drift. Udover de regionale rammebetingelser, der i den første efterkrigstid faldt på staten, blev regional vandforsyning overladt til Københavns Kommune og fælleskommunale regionale samvirker, der tillige kom til at gøre sig gældende for så vidt regional el- og gasproduktion, affaldshåndtering og sygehusområdet.

Med disse tilvejebragte regionale rammebetingelser fik hovedstadsmetropolen i den første efterkrigstid et mere regionalt planlagt udviklingsforløb. Afgørende, da metropolen i perioden kom til at omfatte en større centralby (efterhånden hele hovedstadens område), industri- og boligforstæder, boligforstæder, en omliggende ring af købstæder og udenfor liggende pendlersatellitbyer og sommerhusbyer. Trods den mere regionalt planlagte udvikling, blev der dog ikke udarbejdet en samlet planlægning for alle kollektive trafikarter, ligesom sporvejs- og bustrafikken forsat ukoordineret var overladt til et stort antal offentlige og private aktører.²⁵

Da Samfærdselskommissionen konstaterede, at strækningen Farum-Slangerup ”ikke kan opfattes som en integrerende del af Storbyen”²⁶, koncentrerede den sin opgave til det, man betegnede ”Gladsaxe-området”, og som omfattede Gladsaxe Kommune og de bebyggede dele af Værløse og Farum kommuner. Et område, som kommissionen betragtede som en af Fingerplanens forstadsfingre, hvis urbane vækst ville svare til de øvrige radiale forstadsbånd, og i ”Gladsaxe-området” ville føre til en samlet befolkning på 100.000 indbyggere og tilvejebringelse af de 20.000 nye arbejdspladser, som indgik i byudviklingsudvalgets industrilokalisering.

Ikke blot i forhold til denne forstadsudvikling, men også aktuelt, måtte kommissionen konstatere at, ”Sammenlignet med de områder i egnen, som ligger i tilknytning til s-banerne i egnsplanens ”s-banefingre”, er Gladsaxe-området utvivlsomt dårligt stillet i trafikal henseende, og den trafikbetjening, der findes, er ikke alene utilfredsstillende for beboerne, men også i samfundsmæssig henseende uhensigtsmæssig”.²⁷

Grundlaget for, at Samfærdselskommissionen i 1951 fremlagde de mulige langsigtede løsninger, der kunne give oplandet langs Slangerupbanens indre del en kollektiv trafikbetjening, som svarede til og planlagdes for hovedstadsmetropolens øvrige radiale forstadsbånd. Kommissionen pegede selvsagt på en S-baneomdannelse af strækningen fra Farum med en eller anden form for indførelse til hovedstadens indre del og det øvrige S-banenet.

Herudover bragtes de trafikplaner, som i 1950 indgik i betænkningen fra Københavns Kommunes trafikkommission på banen, og for området omfattede.²⁸ En S-banelinje fra Islev til den vestlige del af Gladsaxe-forstaden og gennemgående KS-busser fra Københavns Rådhusplads ad den første del af Hareskovvejen og med videre forbindelse herfra til de yderste dele af Husum, Hareskoven og kommende bebyggelse ved den ydre del af Gladsaxevej.²⁹

Da både Slangerupbanens S-baneomdannelsen, dens foreløbige uafklarede videreførelse til det øvrige S-banenet og den københavnske trafikkommissions forslag var så omkostningstunge, at Samfærdselskommissionen forventede, at disse endelige løsninger ikke kunne realiseres foreløbig, indskrænkede den sin virksomhed til, at undersøge forskellige muligheder for midlertidige forbedringer af driften på Slangerupbanen. En undersøgelse, der efter kommissionens forhandlinger med Trafikministeriet, Københavns Kommune, KS og banens oplandskommuner, førte til konkrete forslag i denne retning.

Mens det trinbræt ved Tagensvej³⁰, som Samfærdselskommissionen havde lagt op til, ikke anlagdes som følge af DSBs modvilje mod at udlægge det korte dobbeltspor fra Københavns L, som det nye standsningssted krævede, førte kommissionens øvrige konkrete forslag til indførelse af et fælleskort gældende for Slangerupbanen og sporvognslinjerne ad Nørrebrogade og ad Rantzausgade. Herudover gennemførtes en takstnedsættelse på 20 procent samt en form for erstatning for den indførelse af hurtigsporvogne på de københavnske sporvejstrækninger, der ikke var blevet en realitet.

I 1952 udlagde KS således en sporvejssløjfe ved Rentemestervej i industriområdet i Lygtekvarteret og herfra en kort strækning langs Lygten, hvorved der ved København L opnåedes en direkte og få skridt lang omstingsmulighed fra Slangerupbanens perron til den ny sporvognslinje, der skulle trafikere den nyudlagte strækning, og derfra videre skulle have et mere direkte forløb til det indre København og udenom den stærkt trafikbelastede Nørrebrogade. Dermed en linjeføring, som svarede til den, der ville have været lagt, hvis man på Slangerupbanen havde fået de hurtigsporvogne, der efter København L skulle have forsat som almindelige sporvogne.

Sporvognslinjen fik betegnedes linje 19x, og løb i myldretidsperioderne efter København L på det første stykke ad Ndr. Fasanvej, hvorfra den ved grænsen til Frederiksberg førtes under højbanen for derefter på eget nyanlagt tracé at løbe ovenpå den overdækkede Lygte Å, mellem Nørrebro og Frederiksberg, indtil Borups Allé. Herfra fortsatte sporvognslinjen på eksisterende spor ad alleen, Rantzausgade, Åboulevarden, Gyldenløvesgade og H.C. Andersens Boulevard til Københavns Rådhusplads.³¹

Nedlæggelse af strækningen Farum-Slangerup, 1954

Indgik nedlæggelsen banestrækningen Farum-Slangerup allerede i den overenskomst, som Slangerupbanens ejerkommuner i 1942 indgik med NESAs og KS og fastholdtes efter statens overtagelse af og videre planer for banen, blev den endelig cementeret i betænkningen fra Samfærdselskommissionen.

Baggrund

Ikke underligt, at DSB efter statens baneovertagelse ikke gjorde noget for at opgradere spor og sikringsanlæg på dens ydre strækning. Her fortsatte driften med Slangerupsbanens gamle materiel fra de gamle ejerkommunernes tid, og suppleredes med de små benzinmotortog fra 20'erne, der indtil de første S-togsomdannelser i 30'erne havde stået for hovedstadsmetropolens nærbanetrafik.

På trods af at den hidtil beskedne persontrafik på strækningen Farum-Slangerup dermed kunne øges, forsatte faldet i dens passermængde alene i årene 1950-1953 med yderligere en tiendedel. En følge af den langsommelige toggang, der fulgte af både nedslidt spor og kørende materiale, den stigende motoriserede individuelle trafik og den konkurrence, som fem rutebilslinjer påførte banestrækningen. Samtidig hermed decimeredes godstrikken efter, at DSB afslog at betale for en fornyelse af forbindelsessporet til Farum Sten- og Gruskompagni. Med det resultat, at selskabet overgik til lastbilsbefordring af dets råvarer på samme tid, som mængden af stykgods og banepakker på strækningen yderligere reduceredes.



Farum Station i 1953. Toget fra Slangerup med det gamle materiel, som ejerkommunerne indkøbte i 30'erne, er ankommet til Farum Station. Togets passagerer stiger om for længere fremme på stationen, at stige ind i det noget nyere materiel, som DSB indsatte mellem Farum og København L efter, at staten havde overtaget banen i 1948 (Furesø Museer).

Som følge af den faldende passager- og godmængde, blev driften af strækningen Farum-Slangerup, der alene udgjorde en tiendedel af Slangerupsbanens samlede passagervolumen, så urentabel, at strækningens andel af den samlede banes underskud øgedes fra 34 procent i 1949 til 38 i 1954. Skulle driften fortsætte, stod staten samtidig overfor meget betydelige omkostninger til øjeblikkelig udskiftning af strækningens spor og efter nogle år også af dens kørende materiel.

Udgangspunktet for, at trafikministeren med et stærkt argument lige før julen 1953 kunne fremlægge det lille lovforslag, som kort efter førte til lukningen af banestrækningen Farum-Slangerup og indsættelse af en DSB-drevet både rutebillinje og fragtbilsrute i den nedlagte banestrækningens opland. Som ved andre af landets samtidig påbegyndte nedlæggelser af sidebaner,

blev lukningen af Slangerupbanens yderste del mødt med stræk kritik fra den nordsjællandske presse og ikke mindst i Slangerup.

Med nedlæggelsen af den midtsjællandske jernbane, Ringsted-Hvalsø-Skibby-Frederikssund, i 1936, var sporudlægget på denne jernbanes sidst og næsten færdigbyggede strækning (Frederikssund-Slangerup-Hillerød) blevet standset og Slangerups mulighed for at blive et trafikknudepunkt i det vestlige Nordsjælland forskertset. Med nedlæggelsen af Slangerupsbanens yderste del forsvandt så tillige Slangerups forbindelse til den hastigt voksende hovedstadsmetropol.³²

Oversete udviklingsperspektiver

Udover disse forståelige mislyde, nød nedlæggelsen af strækningen Farum-Slangerup og den bagvedliggende begrundelse forståelse i den øvrige presse og nok så afgørende i Folketinget. Klarest udtryk af den socialdemokratiske ordfører, Horn, der ved nedlæggelseslovsforslagets folketingsbehandling konstaterede: ”Når man skifter i Farum og stiger ind i det gamle monstrum, der kører til Slangerup, fristes man absolut ikke til at gentage turen”.³³



København L i midten af 50'erne. Passagerer fra Farum-banens MO-trukne persontog stiger om til linje 19x' tæt ved liggende nye spor. (Københavns Museum)



En sommerdag en gang i midten af 50'erne er linje 19x på vej fra sit eget trace ind under højbanen, på grænsen mellem det københavnske Nørrebro og Frederiksberg, for at fortsætte ad det sidste stykke af Ndr. Fasanvej for at nå frem til København L (Københavns Museum).

Endskønt Horns udlægning var dækkende for både den socialdemokratiske regerings og et bredt folketingsflertals stilling i sagen, kunne Horn, selv om han ikke bebrejdede DSB noget, ikke undlade bemærke, om ikke indsættelse af de skinnebusser, som var blevet udbredt på landets privatbaner, kunne have givet en bedre og med en øget passagermængde mere rentabel drift på strækningen Farum-Slangerup. Horn gik endelig ud fra, at strækningens areal forblev i DSBs eje, og at man ikke afhændede det, idet han bemærkede:

”Der er under hensyn til den hast, hvormed Storkøbenhavn vokser, og med den udbygning, der har fundet sted både sydvest og nordøst for banestrækningen, al grund til at antage, at det spørgsmål ad åre vil rejse sig igen, om der ikke kan opnås en bedre rentabilitet ved personbefordring på skinnevejen end på landevejen”. For Horn var det afgørende, at staten, ”garderer sig med henblik på fremtiden, så man ikke her kommer i de vanskeligheder med hensyn til trafikken, som man er kommet i på andre områder indenfor Storkøbenhavn”.³⁴

Med sine kommentarer lagde Horn sig på helt på linje med den modstand, som nedlæggelseslovsforslaget blev mødt med fra to af de folketingsmedlemmer, der var valgt Frederiksborg Amtskreds:³⁵ Den radikale Else Zeuthen og Venstremanden Henry Christensen. De to folketingsmedlemmer pegede desuden på en mulig forlængelse af strækningen på de af den midtsjællandske jernbanes arealer, der var ubebyggede og lå mellem Slangerup og Frederikssund. Et videre perspektiv, som Christensen begrundede med:

”Der sker en tæt bebyggelse videre ud i omegnskommunerne, og dette tidspunkt kan meget vel komme, hvor denne omegnsbebyggelse skyder så vidt ud også omkring en del af de arealer, hvor den omhandlende jernbanestrækning løber, at der igen kan blive brug jernbaneforbindelse derud.” Og Christensen afsluttede med: ”Bliver banen til Farum elektrificeret, vil denne tendens forstærkes yderlige, og derfor kan der meget vel om en årrække være basis for igen at forlænge jernbanestrækningen, eventuelt i elektrificeret stand, udover Farum.”³⁶

På regeringens vegne var trafikministeren afvisende overfor de synspunkter, som de to folketingsmedlemmer fra Nordsjælland havde fremsat. I henseende til indsættelse af skinnebusser, kunne ministeren oplyse, at DSB af sikkerhedshensyn ønskede en større mandskabsmæssig betjening end den mere rentable, som anvendtes på privatbanerne, og derfor ikke ville eksperimentere med denne type materiel. Om hovedstadsmetropolens bebyggelsesudvikling turde trafikministeren ikke afgive nogen erklæring, men han troede ikke, at den ”kommer i så nær en fremtid, at det bliver nødvendigt at tage hensyn til Slangerupbanen”.

Ministerens var tydeligvis bundet af de vækstpræmisses, der var nedlagt i Fingerplan og bekræftet af Samfærdselskommissionen, og bemærkede, at byplankyndige vurderede, at det ”ville være noget, før man behøver planer i Farum og det opland, der ligger længere ud”. Ministeren viste ikke, hvorledes DSB ville disponere i forhold til den nedlagte banestræknings arealer, men var af den opfattelse, at ”man af hensyn til en fremtidig udvikling ikke bør afhænde dem”.

Med hensyn til en eventuel forlængelse af strækningen Farum-Slangerup til Frederikssund, var trafikministeren noget mere klar i sin vurdering, idet han bemærkede: ”Der ligger i nærheden af denne bane et skelet, som blev bygget for mange år siden, men aldrig blev gennemført, det blev brækket op igen. Den slags skal vi lade være med. Jeg tror også, tiden er løbet fra en debat om sådan noget”.³⁷

Da de to nordsjællandske folketingsmedlemmer fandt det urimeligt, at beboerne langs strækning Farum-Slangerup ved nedlæggelsen kom til at dække underskuddene på de øvrige danske sidebaner, og da der hverken fra trafikministerens side eller de øvrige medlemmer af det nedsatte folketingsudvalg havde været vilje til i lovforslaget at optage en bestemmelse om, at DSB skulle afstå fra at afhænde den nedlagte banestræknings arealer, stemte de to og syv andre medlemmer af Folketinget hverken for eller imod lovforslaget.³⁸

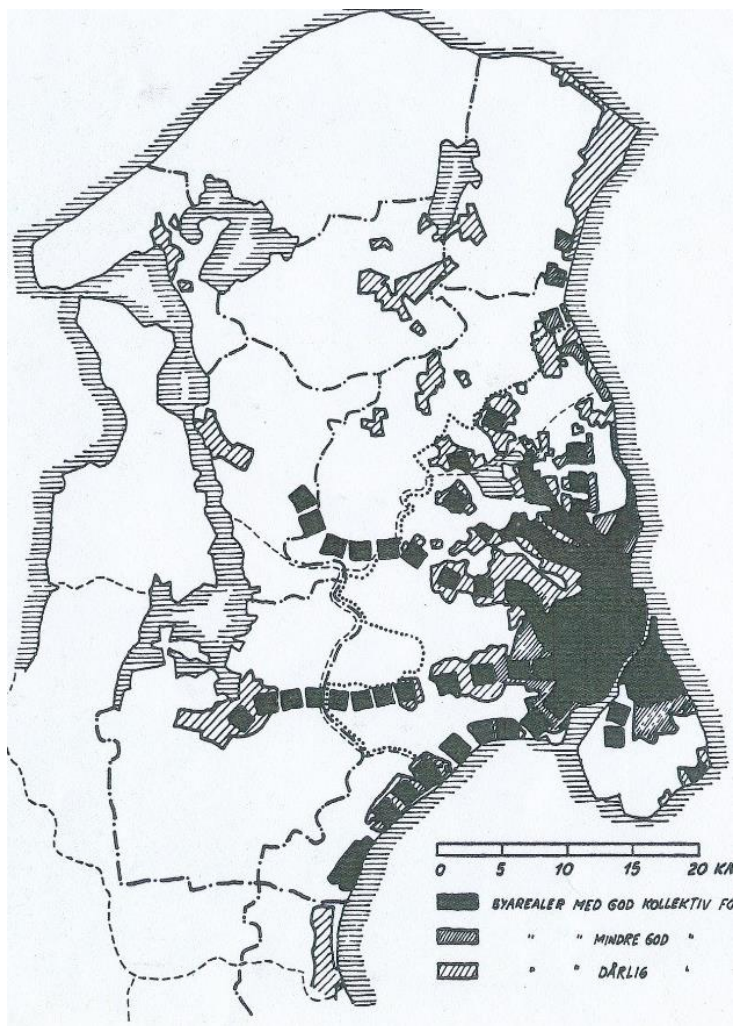
Den socialdemokratiske Horn, der ellers under lovforslagets førstebehandling havde formastet sig til i nogen grad at lægge sig på linje med de to nordsjællandske folketingsmedlemmer, og dermed i opposition til den socialdemokratiske regering, blev derimod banket så meget på plads af partiets folketingsgruppe, at han i den videre folketingsbehandling³⁹ og i udvalgsbetænkningen uden forbehold tilsluttede sig regeringens lovforslag og dermed, sammen med et stort flertal, stemte det igennem.⁴⁰

Konsekvens, 1954-1990

På nær de to fremsynede nordsjællandske folketingsmedlemmer, blev både regeringens og det øvrige Folketings forventninger om hovedstadsmetropolens udvikling få år efter nedlæggelsen af den ydre del af Slangerupbanen overhalet af virkeligheden. Med nedlæggelsen af strækningen Farum-Slangerup forspildtes det udviklingspotentiale, som videreførelsen af den S-baneomdannelse, der nåede Farum i 1977, ville kunne have haft for metropolen.

Et forspildt udviklingspotentiale

Allerede i 1957 passeredes de 1,3 mio. indbyggere, som Fingerplanen forventede, at metropolen først ville nå i løbet af den første halvdel af 60'erne, og helt modsat end forudsat var folketallet i hovedstaden faldet med 30.000. Med det resultat, at Fingerplanens udstukne bebyggelsesrammer for forstæderne i Københavns Amtskommune opfyldtes hurtigere, end planen forudsatte og i en sådan grad, at forstadsdannelserne for alvor begyndte at brede sig dybere ind i de tilstødende amtskommuner.

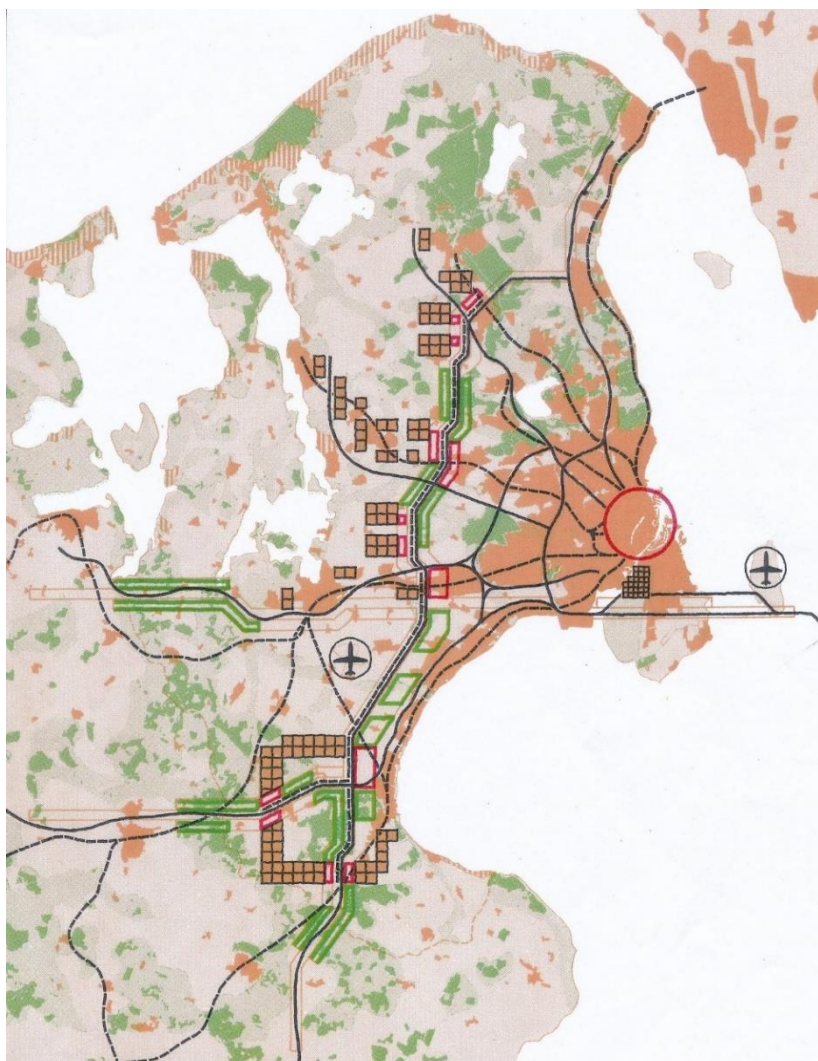


Første etapeplanens videre udviklingslinjer for hovedstadsmetropolen i 1963. Et forstadsbånd til Farum, uden et videre forløb i det vestlige Nordsjælland, var besejlet (Hovedstadskommunernes Samrådsmøde 20.11.1963, J.nr. 1201, 1982, Sekretariatet, Frederiksberg Stadsarkiv)

Som baggrundsforklaring angav et internt notat fra Boligministeriet fra 1960 ikke blot den stedfundne uventede kraftigere befolkningstilvækst og- forskydning, men også den større mobilitet og de dermed forøgede muligheder for byspredning, der fulgte med den stærkt forøgede privatbilisme. Hertil fjøede sig et arealbehov, der blev genereret af et omfattede mere arealekstensivt parcelbyggeri, et større boligforbrug (som følge af flere små husstande) samt en industriudflytning fra hovedstaden til forstæderne og en forstadslokalisering af nye industrivirksomheder med stort arealbehov. Et sæt af faktorer, der overskred de vækstpræmisser, som Fingerplanen byggede på.

Baggrunden for, at et af Boligministeriet nedsat Egnsplanssekretariat i starten af 60'erne udarbejde nye egnsplaner (Principskitsen (1960) og første etapeplanen (1963)), der baseret på tidens vækstforudsætninger, dannede grundlag af nye byudviklingsplaner og afløstes af Regionsplan 1973, hvis præmisser byggede på den yderligere vækst, som kendetegnede den resterende del af 60'erne og de første år af 70'erne. Udgangspunktet for den regionplanlægning, som Hovedstadsrådet, afpasset periodens vigende erhvervs- og befolkningsmæssige tilvækst, gennemførte i den sidste efterkrigstid.

Udover meget vidtgående langsigtede planperspektiver⁴¹, opperedede både 60'ernes egnsplanlægning og Hovedstadsrådets regionsplanlægning med en forlængelse af Vest- og Køge Bugt- banernes radiale forstadsbånd, således at disse voksede sammen med Roskilde og Køge. Selv om forstadsdannelsen på Nordeggen, som følge af de stedlige naturværdier, fik mere beherskede udviklingsrammer, gav egns- og regionsplanerne her dog mulighed for, at de udlagte inder- og mellemzoner (sener byzoner) kunne udbygges i de radiale forstadsbånd langs Nord- og Kystbanen, således at de smeltede sammen med Helsingør og Hillerød.



I Regionsplan 1973 nåede Farumbanens radiale forstadsbånd, som det eneste af hovedstadsmetropolens, ikke så langt ud, at det ville krydse den transportkorridor, som regionplanen lagde gennem den ydre del af metropolen. En korridor, der med en gennemgående motorvej og højhastighedsbane ville have både A-zoner (angivet med rødt), med industri og administrative funktioner, og omliggende boligbyer (angivet med gule blokke), hvor korridoren krydsede de radiale forstadsbånd (Regionsplanens 1. Etape 1977-1992, Hovedstadsrådet 1978, s. 21)

Blandt hovedstadsmetropolens øvrige radiale forstadsbånd, lagde egns- og regionsplanlægningen, som følge af nedlæggelsen af strækningen Farum-Slangerup, alene op til et sådant langs den indre del af Slangerupbanen, som op til Farum var blevet opgraderet efter statsovertagelsen i 1948 og planlagt omdannet til S-bane. Langs den nedlagte del af Slangerupbanen og landevejen herfra til Frederikssund, angav den regionale fysiske planlægning derimod retningslinjer for en spredt bebyggelse og senere rammer for pendlersatellitbydannelser omkring Lyngø, Slangerup og omliggende landsbyer.

Stik modsat lagde egns- og planlægningen på samme tid op til en omfattende radial forstadsvækst langs Frederikssundbanens ydre del mellem Ballerup og Frederikssund. På nær muligheden for omstigning i Ballerup, hvortil både S-banen og forstadsdannelsen var nået inden midten af århundredet, havde denne yderste del af Frederikssundbanen en jernbanebetjening, der svarede til den opgraderede indre del af Slangerupsbanen før, denne fik S-bane i 1977.

Sammen med de regionale fysiske plandispositioner, og på trods af at den ydre del af Frederikssundbanen først omdannedes til S-bane i 1989, afgørende for, at der allerede i 50'erne kom så småt skred i forstadsdannelsen mellem Ballerup og Frederikssund, at folketallet her øgede med 37 procent, mens øgningen i samme i den nedlagte Slangerupbanes opland i samme årti kun udgjorde 4 procent (tabel 3).

Tabel 3. Procentvis befolkningsstigning i tiårsintervaller, hovedstadsmetropol, 1950-1990.⁴²

	1950-1960	1960-1970	1970-1980	1980-1990
Hovedstadsmetropol	11,7	9,0	0,2	-2,4
Hovedstaden	-5,8	-13,1	-19,2	-6,3
Forstæder	55,0	53,3	10,8	-0,8
Frederikssundbanens y.d.	37,4	329,0	58,1	4,4
Slangerupbanens y.d.	4,2	74,1	53,5	5,9
Slangerupbanen i.d.	55,9	29,2	-1,2	-6,4

Forstæder: Kommuner i de om hovedstaden omliggende koncentriske forstæder samt kommuner i de radiale forstadsbånd herfra og op til kommunerne i købstadsrinen: Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge. Frederikssundbanens y.d.: Kommuner i denne banes ydere distrikter: Stenløse Ølstykke. Slangerupbanen y.d.: Kommuner i denne banes ydere distrikter: Slangerup, Uggeløse-Lyngø Sognekommune (senere: Uggeløse og Lyngø sogne). Slangerupbanen i.d.: Kommuner i denne banes indre distrikter: Gladsaxe, Værløse og Farum.

En forstadsdannelse langs den ydre del af Frederikssundbanen, der, i lighed med hovedstadsmetropolens øvrige ydre forstadsbånd, accelererede kraftigt i 60' og 70'erne og mere end i metropolforstæderne som helhed, som konsekvens af en mere afdæmpet befolknings- og byvækst i de indre forstæder. I oplandet langs den nedlagte jernbanestrækning Farum-Slangerup blev den samtidige befolkningsforøgelse ganske vist betydelig, som resultat af ovennævnte dannelse af pendlersatellitbyer, men nåede aldrig samme meget høje niveau som i forstadsbæltet langs den ydre del af Frederikssundbanen. Som følge af dettes gradvise udbygning, blev befolkningstilvæksten ganske vist her mindre i 80'erne end i den nedlagte Farum-Slangerupbanes opland, hvor væksten i folketallet i pendlersatellitbyerne, som andre steder i metropoloplandet, fortsatte med større rater end andre steder i metropol.

Pendlersatellitbydannelser, der i videre omfang kom til at omfatte: Slangerup og landsbyerne Lyngø og Uggeløse, som voksede sammen til en samlet større bebyggelse, og i mindre grad de omliggende

landsbyer (Ulse og Jørlunde) og den tidligere sommerhusby ved Burre Sø. Hertil føjede sig det isolerede industri kvarter, der, som følge af en manglende dispositionsplan for den tidligere Uggeløse-Lynge Sognekommune, helt umotiveret fik mulighed for at vokse op i det åbne land i Vassingerød vest for Farum Lillevang.

Bymæssige bebyggelser, der her og i Farum bredte sig over betydelige dele af den nedlagte banestrækning Farum-Slangerups arealer, som DSB efter nedlæggelsen afhændede. Stik imod de forventninger, som regeringen og et bredt udsnit af Folketinget havde udtrykt ved behandling af nedlæggelsesforslaget i 1953. Med den konsekvens, at banestrækningens genåbning og eventuelle S-baneomdannelselse var udsigtsløs, som følge af de gigantiske ekspropriationsomkostninger, der ville følge heraf.⁴³



Buddinge Station i starten af 60'erne. Som den første af Farumbanens stationer ombyggedes den fra slutningen af 50'erne til en dobbeltsporet S-togsstation. Som følge af, at ringvejen helt nede fra Vallensbæk Strand, gennem Glostrup og Herlev, fra Buddinge skulle forsætte som en firesporet vej, med midterrabat, til Lyngby. På broen over Buddingevej passerer det legendariske togsæt, med en trækkende MO og en påhægtet styrevogn, som Farumbanens forstæder på godt og ondt måtte leve med som den eneste baneforbindelse i næsten 30 år (Gladsaxe Byarkiv)

Farumbanen

Mens bydannelserne langs den ydre del af Slangerupbanen således blev koblet fra hovedstadsmetropolens forstadsdannelse, forsatte den i den første efterkrigstid langs banens indre del, der i nogle år betegnedes "Hareskovbanen", men ellers "Farumbanen". Som følge af

udbygningen af forstaden i Gladsaxe Kommune og forstadsdannelsens videre udbredelse i Værløse og Farum kommuner, hvis by- og befolkningstilvækst også fortsatte i den sidste efterkrigstid.

Dog ikke så meget, at den opvejede den vigende befolkningsudvikling i Gladsaxe Kommune, som bevirkede, at forstadsbæltet langs Farumbanen fik en tilbagegang i folketallet på henholdsvis 1,2 og 6,4 procent i 70' og 80'erne (tabel 3). En følge af, at Gladsaxe Kommune på dette tidspunkt var fuldt udbygget, og den aldring af kommunens befolkning, der førte til henholdsvis faldende og stigende fødsels- og dødsrater.

I forhold til den urbane proces, som Farumbanens forstadsbånd gennemgik i perioden, fik forandringerne af banens drift ikke afgørende betydning, men bedrede i et beskedent omfang vilkårene for arbejdskraftspendling til og fra båndet. Efterhånden som MO-maskinerne overtog trafikken gennemførtes, som en udløber af Samfærdselskommissionens forslag til forbedringer af banens betjening, i 1960, med faste minuttal, halvtimesdrift på hverdage og timesdrift på søn- og helligdage. Til gengæld var driften af linje 19x' mere direkte sporvejsforbindelse mellem København L og Københavns indre del blevet afviklet to år før, hvorved den hurtigere og mere bekvemme forbindelse til det centrale København forsvandt.

Det afgørende vendepunkt for Farumbanens drift blev derfor dens S-baneomdannelse, som kom til at strække sig over flere årtier. Ved statsbaneovertagelsen i 1948 var der givet bemyndigelse til den ekspropriation af arealer til banens andet spor, der gennemførtes i de følgende år, og som op gennem 50'erne efterfulgtes af projektering af sporforløbet samt viadukter ved Dyssegård, Buddinge, Stengården og Skovbrynet. En del af anlægsarbejdet igangsattes ganske vist derefter, men det blev først med S-baneloven fra 1961, at dette kunne intensiveres.

Efterkrigstiden S-baner

Mens der allerede ved statsbaneovertagelsen af Slangerupbanen var givet bemyndigelse til erhvervelse af de nødvendige arealer til S-baneomdannelsen mellem København L og Farum, opnåedes tilsvarende først i 1951 for de øvrige S-baneomdannelser- og anlæg, der var forudsat i Fingerplan og omfattede: Nye S-baneanlæg langs Helsingørmotorvejen mellem Jægersborg og Nærum og langs Køge Bugt foreløbig ned til Vallensbæk samt S-baneomdannelse mellem Glostrup-Tåstrup. En omdannelse, som her var en naturlig følge af, at S-banen allerede i 1953 førtes fra Valby til Glostrup.

Som følge af den hastigere forstadsdannelse og de nye principper for egnsplanlægningen, der fulgte med Principskitsen fra 1960, gav S-baneloven fra 1961 og efterfølgende suppleringslove, som fulgte af senere egnsplaner og Hovedstadsrådets regionplanlægning, bemyndigelse til S-baneomdannelses- og anlæg på stækningerne: København H-Køge (åbnet etapevist: 1972, 1976, 1979 og 1983), Tåstrup-Høje Tåstrup (åbnet: 1986), Ballerup-Frederikssund (åbnet: 1989), Farumbanen, med indførelse til det øvrige S-banenet ved Svanemøllen (åbnet: 1977) samt Holte-Hillerød (åbnet: 1968). Anlæg af S-bane på en ny strækning mellem Jægersborg og Nærum blev derimod opgivet.

Da disse betydelige S-baneanlæg- og omdannelser i denne 28-årsperiode gennemførtes samtidig med etableringen af hovedstadsmetropolens radiale og tværgående motorvejsnet, og staten af finanspolitiske grunde i perioder måtte gribe ind med anlægsstop og midlertidige indskrænkninger i anlægsbudgetterne, kunne det ikke undgås, at såvel motorvejsanlæg som S-baneomdannelser- og anlæg ikke fulgte med de mål, der var nedlagt i tidens egns- og regionsplaner, og den faktiske forstadsdannelse. En betydelig udfordring for arbejdskraftspendlingen mellem hovedstadsmetropolens funktionelt forskelligartede byneder og dens byregionale funktion, som første lettedes, efter Hovedstadsrådet fra 1974 fik det samlede regionale ansvar for både planlægning af S-baneanlæg- og omdannelser og færdiggørelsen af metropolens motorvejsnet.⁴⁴

Dog ikke mere end, at statens efterfølgende prioritering af de samtidige motorvejsanlæg i hovedstadsmetropolen og andre S-baneomdannelser- og anlæg⁴⁵, forsinkede Farumbanens S-baneomdannelse og indførelse til det øvrige S-banenet ved Svanemøllen.⁴⁶ Så meget, at S-

banedriften først åbnede i 1977. Længe efter at Gladsaxe Kommune var blevet udbygget og samtidig med, at forstadsdannelserne i Værløse og Farum kommuner bevægede sig i samme retning.



Søborg Torv i starten af 60'erne. En KS-bus til det indre København (til venstre) holder side om side med en af rutebilerne fra De forenede Rutebiler (til højre). Et privat selskab, der stod for rutebilsdriften i Farum-banens opland med forbindelse til S-togene på Frederikssund- og Nordbanerne, men aldrig i hovedstaden fik lov til at køre længere end til dennes sporvogns- og busendestationer. I Gladsaxe Kommune endog kun til Søborg Torv, da KS derfra havde monopol på trafikken ind til det centrale København (Gladsaxe Byarkiv)

Under den lange S-baneomdannelse blev arbejdskraftpendlingen fra/til forstadsdannelserne langs Farumbanen, som følge af de mangler, der stadig kendetegnede dens drift, stærkt afhængig af de ganske vist flere radiale og tværgående buslinjer, der gik gennem området. Disse førtes som hidtil frem til S-banestationerne på Frederikssund- og Nordbanen, men stadig kun til den yderste del af hovedstaden, da KS fortsat her havde monopol på sporvejs- og busdriften. Da forstadsbusserne samtidig stadig blev drevet af en række private aktører, uden koordinering af disses køreplans-, takst- og billetsystemer, var vilkårene for pendlingen stærkt utilfredsstillende.

Vilkår, der markant forbedredes efter, at Hovedstadsrådet gennem Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) fra 1974 fik herredømmet over planlægningen og driften af samtlige kollektive trafikarter i hovedstadsmetropolen. HT tilvejebragte herfor en samlet og sammenhængende køreplans-, billet- og takstordning, foretog radikale omlægninger af buskørslen og sikrede, at denne fra forstæderne (også Farumbanes) førtes ind til de centrale dele af hovedstaden. Med DSB som udførende driftsaktør blev HT samtidig driftsherre for hovedstadsmetropolens S- og regionalbaner, og sikrede dermed den større sammenhængskraft i metropolens kollektive trafik, der også kom til at omfatte den S-baneomdannede Farumbane.⁴⁷

Regional plan

Først i forlængelse af 1970-kommunalreformen fik hovedstadsmetropolen sin særlige nye kommunalstruktur. Med primær- og amtskommuner, der i det væsentligste opretholdt de eksisterende grænser, men tillagdes kommunalreformens langt flere opgaver. Over denne struktur oprettedes i 1974 det regionskommunale organ, Hovedstadsrådet, der fik til opgave at tilvejebringe de regionale rammebetingelser for metropolens byregionale funktionalitet.

I form af en for andre myndigheder bindende regionsplanlægning, regional planlægning og drift af hele den kollektive trafik samt en tilsvarende bindende regional sektorplanlægning. Med de administrative og tilsyns- og godkendelsesmæssige beføjelse, Hovedstadsrådet udrustedes med i sektorplanlægningen, blev staten, primær- og amtskommuner udførende aktører ved tilvejebringelse af de regionale rammebetingelser, som rådet i realiteten stod bag. I form af udlæg af omfattende rekreative områder og landeveje og færdiggørelse af motorvejsnettet, i vand- og energiforsyningssektoren, på miljøområdet og i sygehussektoren. Hovedstadsmetropolen blev dermed i den sidste efterkrigstid kendetegnet af en udtalt regional planmæssighed i dens funktion som en byregion.⁴⁸

Sammenfatning og perspektiv

Slangerupbanens udvikling fra 1906 til 1977 blev et af eksemplerne på, hvordan manglende eller utilstrækkelige regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens byregionale funktionalitet påvirkede dens funktion som en byregion.

Mens DSB siden slutningen af det 19. århundrede, som den eneste regionale aktør i den fremvoksende hovedstadsmetropolen, havde tilvejebragt den afgørende regionale rammebetingelse, som dens stambanenet udgjorde, og efter århundredskiftet samtidig med stambanenettets endelige udbygning udlagde nærbaner til de tidlige forstadsdannelser på Nordeggen, påviser artiklen derimod, at anlægget og fra 1906 driften af Slangerupsbanen, i lighed med hovedstadsoplandets to øvrige sidebaner og senere rutebiler, blev overladt til en privat aktør: A/S Slangerupbanen.

Artiklen redegør for banens forløb mellem dens lokalbanegård (København L) på det yderste københavnske Nørrebro og landesvejsbyen Slangerup. I den forbindelse dokumenteres det, at dette baneforløb medvirkede til, at den villabebyggelse, der allerede omkring århundredskiftet var opstået vest for Slangerupbanen i Søborg i den sydlige del af Gladsaxe Sognekommune, efterfulgtes af en større forstadsdannelse, som frem til midten af århundredet opstod langs Søborg, Buddinge og Bagsværd hovedgader og smeltede sammen med de forstadsdannelser, der udgik fra den østlige og sydvestlige del af henholdsvis Gentofte Sognekommune og Lyngby stationsby.

Sammen med den øgede udflugtstrafik afgørende for en betydelig tilvækst i banens passagertal, der faldt sammen med væksten i dens godsbefordring. Indtil lastbilstrafikken omkring afslutning af første verdenskrig i stadig større omfang frarøvede Slangerupbanen sin godsbefordring på samme tid, som dens passagermængden næsten halveredes frem til 1930. En tilbageslag for banen, som artikel påviser, blev en følge af manglende regional både fysisk og trafikal planlægning i den nu større hovedstadsmetropolen. Afgørende for, at KS i 1926 forlængede den direkte sporvej fra den indre del af hovedstaden til Søborg samtidig med, at private aktører indsatte rutebiler til sporvejens endestation i Søborg og Nord- og Frederikssundbanerne, der havde en langt hyppigere toggang end Slangerupsbanens.

Udover dette regionalt ukoordinerede udlæg af kollektive trafiklinjer til både private og offentlige aktører, der vanskeliggjorde arbejdskraftspendlingen i Slangerupbanens opland, og samtidig rev tæppet væk under noget af banens trafikgrundlag, dokumenterer artiklen, at dette udfordredes af banens privatkapitalistisk driftsform. I modsætning til samtidens øvrige privatbaner havde Slangerupbanen ikke sogne-, købstads eller amtskommune som driftsherre, og måtte af hensyn til banens overskud holde anlægs- og driftsomkostningerne nede. Med det resultat, at banen fik et let

spor, toggangen blev stærkt begrænset, og spor og det kørende materiel ikke vedligeholdtes i et tilstrækkeligt omfang. Hertil kom Slangerupbanes akilleshæl: Den manglende indførelse til hovedstadsmetropolens øvrige banenet og dermed til de centrale dele af København.

Med disse driftsforhold påviser artiklen, at A/S Slangerupbanens overskud reduceredes så meget, at banens beliggenhedskommuner i 1929 overtog denne. Et fælleskommunalt samvirke, som artiklen paralleliserer med en række af samtidens tilsvarende samvirke, der på andre områder tilvejebragte regionale rammebetingelser for hovedstadsmetropolens byregionale funktion, og i tilfældet Slangerupsbanen sigtede mod en midlertidig forbedring af driften og på sigt en elektrificering af banen.



Hver gang S-banen i efterkrigstiden nåede ud til forstæderne, blev det altid markeret som en stor lokal begivenhed. Også på Farumbanen, hvor indvielsestoget her ankommer til Bagsværd i 1977 (Gladsaxe Byarkiv)

En forbedring, som artiklen påviser, opnåedes med indsættelse af nyt kørende materiel, en hyppigere toggang og en takstnedsættelse. Dispositioner, som ganske vist gav Slangerupbanen et større underskud, men øgede banens passagemængde, forbedrede pendlingen i baneoplandet, og bragte banedriften på linje med de driftsprincipper, der gjaldt for den tidlige velfærdsstats øvrige kollektive trafik.

For så vidt en løsning af Slangerupbanens grundlæggende driftsproblem, afdækker artiklen, at banens ejerkommuner, parallelt med de midlertidige driftsforbedringer, efter et mislykket forsøg på selv at nå til enighed om en elektrificering af banen, indledte forhandlinger med staten om en overtagelse og S-baneomdannelse af banen. Forhandlinger, som også blev resultatløse, og afløstes

af nye med KS og NESAs, der i 1942 mundede ud i en egentlig overenskomst mellem disse kollektive trafikaktører og banens ejerkommuner.

En overenskomst, der ikke blev udmøntet som følge af besættelsesårenes vanskeligheder, men som artiklen dokumenterer, gav det første dødsstød til strækningen Farum-Slangerup. Idet overenskomsten alene ville have medført indsættelse af elektriske hurtigsporgvogne fra Farum til København L, der herfra til Københavns indre del skulle føres ad almindelige sporgvognsstrækninger.

Med den problematisk Slangerupbane-drift, KSs sporvejslinje og forskellige privat rutebillinjer i samme banes forstadsopland, de forgæves forsøg på at S-omdanne eller på anden måde at elektrificere strækningen og den driftsform og aktørstruktur, der samtidig var indlejret i den nævnte overenskomst, afdækker artiklen, hvorledes banen afspejlede den regionale planløshed, der også i 30' og 40'erne kendetegnede hovedstadsmetropolens kollektive trafik.

Mens KS i perioden fastholdt sit monopol på sporevejs- og busdriften i hovedstaden og udvidede dette til også at omfatte hele Amager, blev den kollektive trafik i forstæderne kendetegnet af en manglende egnsplan for hele metropolen, som kunne have givet retningslinjer for den kollektive trafiks udbygning, og samtidig forskellige kollektivtrafikal driftsformer og aktører, der agerede autonomt uden nogen form for regionale hensyn. DSB S-baneomdannede således nærbanerne på Nordeggen, på samme tid som KS og NESAs parallelt med S-banerne i samme egn fra Københavns indre dele helt ukoordineret:

Dels udbyggede sporgvognslinjerne i den østlige del af Gentofte Kommune. Dels udlagde to trolleybuslinjer i den vestlige del af denne kommune, hvorfra den ene førtes til Lyngby og Sorgenfri. En grotesk dobbelttrafikering af Nordeggen forstæder i forhold til de øvrige forstæder, hvor et virvar af private og offentlige (DSB, Slangerup- og Nærumbane) aktører, med hvert sit billet-, takst- og køreplanssystem, stod for driften af både andre nærbaner og rutebiler, der som følge af KSs trafikmonopol ikke kunne indføres til de centrale dele af hovedstaden.

Alvorlige barrierer for mellemkrigstidens og 40'ernes arbejdskraftspendling og dermed for hovedstadsmetropolens funktion som en byregion. Pendlingsvilkår og kollektive trafikforhold i forstæderne, som artiklen påviser, ikke i væsentlig grad ændredes eller forbedredes i den første efterkrigstid, på trods af oprettelse af flere rutebilsplaner og en egnsplanlægning, der forudsatte S-baneomdannelser- og anlæg i takt med forstædernes udbredelse.

Forudsætninger, som, artiklen påviser, brast som følge af skiftende prioriteringer af motorvejsanlæg og af andre S-baneomdannelser- og anlæg, der, som andre forstadsområder, tillige ramte den inderste del af Slangerupbanen. I form af dennes stærkt forsinkede S-baneomdannelselse, der: Dels i 1977 først afsluttedes efter, at Gladsaxe Kommune var blevet udbygget som forstad, og udviklingen i Farum og Værløse kommuner pegede i samme retning. Dels i de forudgående årtier havde resulteret i stærkt utilfredsstillende forhold for pendlingen til og fra disse kommuner, og i den henseende havde svækket hovedstadsmetropolens byregionale funktion.

Pendlingsvilkår, som, artiklen påviser, først for alvor blev forbedret i den sidste efterkrigstid da, der med oprettelsen Hovedstadsrådet i 1974 blev skabt en kobling mellem bindende både regionplanlægning og regional vej- og kollektivtrafikal planlægning, og rådet samtidig, gennem HT, fik det fulde planlægnings- og driftsherredømme over alle dele af hovedstadsmetropolens kollektive

trafik. En kobling, der ganske vist også var indlejret i den første efterkrigstids egnsplanlægning, men som på dette tidspunkt svækkedes af den kollektive trafiks nævnte mange aktører, der samtidig ikke nåede til enighed om en samlet regional trafikplan afstemt med egnsplanlægningen, som ikke var bindende for disse aktører.

En egnsplanlægning i den første efterkrigstid, som artiklen dokumenterer, indledtes med Fingerplanen fra 1948, der lagde op til dannelse af radiale forstadsfingre, som med S-baner som indre knogler udgik fra de koncentriske forstæder, som i mellemkrigstiden havde lagt sig uden om selve hovedstaden. Forstadsfingre, som Fingerplanen og efterfølgende egns- og regionsplaner langs Slangstrupbane kun førte op til Farum, som dokumenteret i artiklen, som konsekvens af, at: Dels den yderste del af banen mellem Farum og Slangstrup reelt var blevet prisgivet ved den førnævnte overenskomst fra 1942. Dels denne strækning ikke indgik i begrundelsen for Slangstrupbanens statsovertagelse i 1948, som var baseret på ønsket om at forberede og senere at S-baneomdanne den indre del af banen mellem Farum og hovedstaden.

Herved var der reelt givet carte blanche til, at DSB udlod at forny spor og kørende materiel på strækningen Farum-Slangstrup. Som den foreliggende jernbanehistorisk litteratur anfører, og denne artikel bekræfter, argumentet for, at staten i 1953 kunne nedlægge denne strækning, da DSBs udeblevne reinvesteringer samtidig havde ført til et yderligere fald i strækningens passagermængde og ville udgøre et anseligt beløb.

Den jernbanehistoriske litteratur anfører i den forbindelse, at det lovforslag, der lå til grund for nedlæggelsen af banestrækningen Farum-Slangstrup, i Folketinget blev mødt af stærk kritik fra to af dets medlemmer valgt i Frederiksborg Amtskreds, og at den medførte, at den socialdemokratiske trafikminister afgav et løfte om, at staten beholdte den nedlagte stræknings arealer, således at banetrafikken eventuelt kunne genoptages på denne.

I den sammenhæng påviser artiklen, at både de to nordsjællandske folketingsmedlemmer og den socialdemokratiske ordfører, indtil partidisciplinen lukkede munden på ham, lagde op til, at der: Principalt indsattes lette skinnebuser på den nedlukningstruede strækning, således at den på et tidspunkt senere kunne S-baneomdannes samtidig med eller efter den var blevet gennemført på Slangstrupbanens indre del frem til Farum. Subsidiært i nedlæggelseslov-forslaget indføjedes en paragraf, der hindrede statens afhændelse af den nedlagte banestræknings areal, således at dette på et senere tidspunkt kunne anvendes som principalt angivet.

Da trafikministeren, som den jernbanehistoriske litteratur fejlagtigt overser, ikke gav løfte om bibeholdelse af statens ejendomsret til disse arealer, og på vegne af regeringen og sammen med størstedelen af det øvrige Folketing uden forbehold lukkede jernbanedriften mellem Farum og Slangstrup, og erstattede den med DSB-drevne rutebiler, påviser artiklen, at den nedlagte banes jordarealer frasolgtes til private. Over store strækninger opkøbt til landbrugsdrift, men mere fatalt til bebyggelse både i Farum og de spredtliggende pendlersatellitbyer, som blev byformen langs den nedlagte Farum-Slangstrupbanes strækning, men ellers kun blev almindelig i hovedstadsmetropolens åbne land uden for dens købstadsring.

Statsmagtens yderst kortsigtede nedlæggelse af den yderste del af Slangstrupbanen førte således til, at den radiale forstadsdannelse langs denne kun nåede Farum og dermed fik karakter af polydaktyli i den fingreplanstruktur, der, med videreførelse af S- og regionalbaner, ellers førte hovedstadsmetropolens øvrige fem forstadsbånd frem til den omliggende købstadsring, som tillige

integreredes i metropolen. En struktur, der var indlejret som fundamentet for efterkrigstidens egns- og regionplanlægning, og efter Hovedstadsrådets nedlæggelse i 1990 fastholdtes: I både de efterfølgende fem amtskommunale enheders enkeltvise regionsplanlægning af hovedstadsmetropolens område og i de skitseagtige landsplandirektiver, der udgjorde det spinkle og løse regionale plangrundlag for kommunernes fysiske planlægning efter amtskommunernes nedlæggelse med 2007-strukturreformen.

En genåbning og S-baneomdannelse af strækningen Farum-Slangerup og eventuelle videreførelse på den midtsjællandske banes arealer mellem Frederikssund og Slangerup drøftedes i efterkrigstiden fra tid til anden i dagspressen, men afvist hver gang af DSB, idet der herfra henvistes til voldsomme ekspropriationsomkostninger.⁴⁹ Havde regeringen og det meste af Folketinget lige før indgangen til 1954 blot i få år afventet hovedstadsmetropolens vækst, havde forudsætningen imidlertid været til stede for en radial forstadsdannelse fra Farum videre over Slangerup til Frederikssund.

En potentiel forstadsdannelse, der, over en afstand på 23 km, nøje ville have svaret til den, som blev en realitet langs Frederikssundsbanens yderste del mellem Ballerup og Frederikssund, og i vidt omfang var fuldendt, da S-baneomdannelsen på denne strækning var afsluttet i 1989. En tilsvarende S-baneomdannelse, der på strækningen Farum-Slangerup-Frederikssund, på nær de ekspropriationsudgifter, som ville have været udgået, hvis DSB ikke havde frasolgt de gamle banearealer mellem Farum og Slangerup, ville have haft samme omfang og omkostningsniveau, som den der gennemførtes mellem Ballerup og Frederikssund, og ville have omfattet: Udskiftning af det ene ældre spor, udlæg af det andet spor, nyt sikringsanlæg, nye stationsbygninger og selve elektrificeringen.

Var et radiale sjette forstadsbånd til Frederikssund, via Farum og Slangerup, blevet en realitet, ville en betydelig del af de yderligere, men ikke realiserede, bydannelser, der indgik i efterkrigstidens regionale fysiske planlægning, have været overflødige.⁵⁰ Nok så afgørende, ville et forstadsbånd mellem Farum og Frederikssund kunne have tilført hovedstadsmetropolen de friarealer, som den fik behov for, da den i årtierne omkring årtusindeskiftet gik ind i en ny vækstperiode. Men med dette manglende sjette forstadsbånd og opløsningen af den regionsplanlægning, som Hovedstadsrådet indtil 1990 havde stået bag, undergik metropolen i perioden en signifikant skævvridning som byregion.⁵¹

Uden regionale hensyn blev der i hovedstaden givet los for, at fælleoffentlige arealudviklings-selskaber etablerede Ørestaden og byomdannede tiloversblevne erhvervs- og infrastruktur-områder til moderne boligområder og institutions- og kontorkomplekser. Samme med den metro, der finansieredes af disse arealdispositioner, forudsætningen for lokalisering af vækstekspressive serviceproducerende erhverv til hovedstaden. Medvirkende til, at hovedstaden i årtierne omkring årtusindeskiftet kunne notere stærkt stigende både befolkningstal, indkomster og ejendomspriser samtidig med, at lønmodtagere på mellem- og højniveau her kom til at udgøre en større befolkningsandel.

Stik modsat hovedstadsmetropolens forstadsområde, hvor tilbageværende industri forblev, og mindre vækstinitierende erhverv lokaliseredes til. Erhverv, der omfattede højspecialiseret industriproduktion, lager-, transport- og logistikvirksomhed samt bygge- og anlæg, men ikke generede den samme høje indkomst- og ejendomspristilvækst som i hovedstaden og bevirkede, at lønmodtagere på grundniveau i forstadsområdet fik en større befolkningsandel. Alene metropolens

købstadsring og udenfor liggende pendlersatellitbyer opnåede større vækst, som følge af de billigere friarealer, der her var til rådighed for nye erhverv: Specialiseret industri og serviceproduktion.⁵²

Ikke uden grund betegner den jernbanehistoriske litteratur nedlæggelsen af Slangerupbanens yderste del og realiseringen af dens jordarealer som: ”En kapitalbrøler”.

Summary

This article explains how one of the Danish capital's suburban lines (the Slangerup Railway: between Copenhagen and Slangerup in North Zealand) was not covered by the S-Bahn-lines, that were laid out in three of the suburbs of the metropolis in the 1930s and 1940s. In 1948, however, the Slangerup Railway was taken over by the state in order to establish an S-Bahn here. In 1953, however, the government decided that this S-Bahn-line should only be laid out on the inner part of the Slangerup Railway to Farum. The outer part of the Slangerup Railway, between Slangerup and Farum, was therefore closed down and its area was sold off for development.

The article concludes, that the closure of this part of the Slangerup Railway was extremely short-term. Since this outer railway line, as a result of the strong growth of the capital metropolis in the rest of the post-war period, could have been the prerequisite for the sixth of the five suburban belts that arose in the period along the railway lines between the capital itself and the surrounding market towns in the metropolis' catchment area. A sixth suburban band, which could have provided the area subsidy, that became necessary when the capital metropolis entered a new period of growth in the decades around the turn of the millennium. With the lack of land, the capital itself, on the other hand, was overbuilt with new residential and office buildings for the expansive service industries, while the suburbs came to lag behind with older and new highly specialized industry and transport and logistics industries.

Litteratur

- Bro, Henning: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion i perioden 1850-1990, Forlaget Frydenlund, 2022 [Under bedømmelse af et bedømmelsesudvalg m.h.p. forsvar for den filosofiske doktorgrad, Københavns Universitet]
- Petersen, Claus Hagen: København Slangerupbanen, Årsskrift 197, Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune, 1975.
- Plum, Ole Chr. M. og Birger Wilcke: Slangerupbanen og dens materiel, 1982.
- Thomassen, P.: KSB-DSB. Slangerupbanen-Hareskovbanen, 1981.

Trykte kilder

- Rigsdagstidende, 1893/94 og 1947/48.
- Folketingstidende, 1953/54.
- Lovtidende, 1894.
- Betænkning afgivet af udvalget angående elektrificeringen af Slangerupbanen, 1928.
- Betænkning vedr. forslag til midlertidige forbedringer af Slangerupbanen afgivet den 28. august 1952 af den af Boligministeriet den 4. december 1950 nedsatte kommission vedrørende samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet, 1951.
- Regionsplanens 1. Etape 1977-1992, Hovedstadsrådet 1978.
- Statistisk Tabelværk, 1963: I.
- Statistisk Årbog for København m.m., 1950- 1990.
- Frederiksborg Amtsavis, 6.-9./1. 1976.
- Trap: Danmark, bd. III, 1953.

Utrykte kilder

- Hovedstadskommunernes Samrådsmøde 20.11.1963, J.nr. 120I, 1982, Sekretariatet (Frederiksberg Stadsarkiv, A 10)

Digitale kilder

- www.Statistikbanken.dk.
- [Ekstra fingre og tæer \(polydaktyli\) - Gildhøj Privathospital \(ghp.dk\)](http://Ekstra fingre og tæer (polydaktyli) - Gildhøj Privathospital (ghp.dk))

Ugeskriftet.dk

[DSB overtager Slangerupbanen | Danmark på Film \(danmarkpaafilm.dk\)](http://DSB%20overtager%20Slangerupbanen%20|%20Danmark%20p%C3%A5%20Film%20(danmarkpaafilm.dk))

Noter:

Forkortelser:

RDT: Rigsdagstidende:

FT: Folketingstidende

TA: Tillæg A

TB: Tillæg B

TC: Tillæg C

FF: Folketingets forhandlinger

LF: Landstingets forhandlinger

Lovt.: Lovtidende

¹ [Ekstra fingre og tæer \(polydaktyli\) - Gildhøj Privathospital \(ghp.dk\)](#) Ugeskriftet.dk

² Henning Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion. Regionale rammebetingelser for det danske hovedstadsområdes funktion som en byregion i perioden 1850-1990, Forlaget Frydenlund, 2022.

³ Ole Chr. M. Plum og Birger Wilcke: Slangerupbanen og dens materiel, 1982, s. 34-35. P. Thomassen: KSB-DSB. Slangerupbanen-Hareskovbanen, 1981, s. 32-36. Claus Hagen Petersen: København Slangerupbanen, Årsskrift 197, Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune, 1975, s. 50.

⁴ En byregion (in casu hovedstadsmetropolen) forstås som et, på tværs af politisk-administrative og jurisdiktionelle rammer, funktionelt sammenhængende og integreret urbant system, netværk, af regionalt interagerende byenheder af forskellig størrelse, struktur og funktion. Den interaktion, der binder byenhederne sammen til en funktionel byregion (in casu hovedstadsmetropolen) omfatter: Realkapital, arbejdskraft, varer og tjenester. Følgelig har regionale rammebetingelser til formål at sikre: Realkapitalens mobilitet, lokalisering og funktion, arbejdskraftens mobilitet i henseende til bosætning, pendling og produktionsevne samt varers og mobile tjenesters bevægelighed. Jf. Henning Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, bd. 1, s. 46-47 og 56-60.

⁵ Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, s. 97-99.

⁶ Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, s., 292-303.

⁷ Del gamle Vestbanestrækning (1864-1911) fra Vigerslev fortsatte således som godsbane, hvor den øst for Frederiksberg banegård fortsatte via et ældre forbindelsesspor til Bülowvej, hvor den løb samme med den gamle Nordbanestrækning (1864-1911), der herfra løb videre over ydre Nørrebro til Hellerup. Den gamle Vestbanestrækning mellem Frederiksberg banegård og indtil 1911 København anden banegård (ved nuværende Vesterport Station) nedlagdes derimod. Det samme gjorde Nordbanestrækningen herfra til Bülowvej.

⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, s. 150-154, 192-199, 242-257 og 345-348.

⁹ Indlemmet i Københavns Kommune i 1902

¹⁰ Se note 6.

¹¹ Hvorfra Brønshøj Sogn indlemmedes i København i 1901 samtidig med Valby-Vigerslev fra Hvidovre Sognekommune.

¹² Se note 6

¹³ Slangerup blev købstad i tidlig middelalder, men mistede i 1809 denne position til fordel for Frederikssund.

¹⁴ Lovt. 1894, s. 305-306. RDT 1893/94, TA, s. 3443-3446, FF, s. 4804-4806, 4909-4915, 5004 og 5035, LF, s. 1731, 1757 og 1779, TC, s. 963-966 og 1051. Thomassen: KSB-DSB. Slangerupbanen-Hareskovbanen, 1981, s. 51-126. Claus Hagen Petersen: København Slangerupbanen, Årsskrift 1975, Historisk-topografisk Selskab for Gladsaxe Kommune, 1975, s. 32-42.

¹⁵ Efter at landets stambare og senere sidebaner siden midten af det 19. århundrede, ud fra natvægterstatens liberalistiske dogmer, var blevet anlæg og drevet af private selskaber, overtog staten fra 1880'erne hovedparten af disse baner og stod siden for udlægelsen og driften af det resterende stambanenet og overordnede sidebaner. Et udtryk for den socialhjælpsstat, der afløste natvægterstaten i årtierne omkring århundredskiftet og, udover etablering af de først byggesten til et velfærdssystem, medførte, at det offentlige i højre grad overtog etablering og drift af almene produktionsbetingelser så som jernbaner, energi- og forsyningsværker samt sporvejs- og omnibusdrift i hovedstaden og større provinskøbstæder. Som en del af denne opgavevaretagelse, blev sidebaner etableret og drevet med statstilskud og med en overvægt af sogne-, købstads- og amtskommunal kapital som en del af de baneselskabernes kapital. Da de ikke blev drevet af staten, betegnedes de privatbaner, endskønt de var offentlige.

¹⁶ Statistisk Årbog for København m.m., 1950, s. 221.

¹⁷ Statistisk Årbog for København m.m., 1950, s. 221.

¹⁸ Herved faldt 60 procent af aktierne på Gladsaxe Sognekommune og 17,5, 15, 4½ og 3 procent henholdsvis på Værløse, Farum, Uggeløse og Slangerup sognekommuner.

¹⁹ 598-61 og 345-348.

²⁰ Et underskud, der ikke blev mindre af at banens godstrafik frem til midten af århundredet, på nær besættelsesårene, reduceredes voldsomt som følge af private vognmænds lastbilkørsel.

²¹ NESAs havde på dette tidspunkt etableret elforsyning i hele den del af hovedstadsmetropolen, der lå uden for hovedstaden, og tidligt samme med KS drevet sporvejslinjer fra Københavns indre del til forstæderne i den østlige del af Gentofte Kommune. Et samarbejde, som i slutningen af 30'erne blev udvidet med trolleybuslinjer fra Nørreport til henholdsvis Sorgenfri og Jægersborg. Med det kraftværk (Kyndbyværket), som NESAs i et fælleskommunalt samvirke året efter åbnede i Hornsherred, var NESAs en af hovedstadsmetropolens regionale aktører, der kunne påtage sig den elektriske opgradering af Slangerupbanen.

²² Betænkning afgivet af udvalget angående elektrificeringen af Slangerupbanen, 1928, s. 4-20. Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, bd. 1, 322-345, 370-375, 379-389, 393-397, 482-486, 506-508, 512-513 og 559-558. Petersen: København Slangerupbanen, 1975, s. 42-50. Ole Chr. M. Plum og Birger Wilcke: Slangerupbanen og dens materiel, 1982, s. 14-26.

²³ DSB prioriterede overtagelsen af Slangerupbanen så højt, at der produceredes en kortfilm i den anledning. I kortfilmen ses det materiel, som banens ejerkommuner indsatte i 30'erne og det, som DSB anvendte umiddelbart efter baneovertagelsen. [DSB overtager Slangerupbanen | Danmark på Film \(danmarkpaafilm.dk\)](#)

²⁴ Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, bd. 2, 144-155 og 167-177.

²⁵ Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, bd. 2, s. 75-77 og 354-374.

²⁶ Betænkning vedr. forslag til midlertidige forbedringer af slangerupbanen afgivet den 28. august 1952 af den af Boligministeriet den 4. december 1950 nedsatte kommission vedrørende samfærdselsforholdene i hovedstadsområdet, 1951, s. 9.

²⁷ Betænkning vedr. forslag til midlertidige forbedringer af slangerupbanen afgivet den 28. august 1952, s. 11.

²⁸ I forventning om at de store indlemmelser i Københavns Kommune, der indgik i flertalsindstillingen fra Hovedstadskommissionen, nedsatte kommunen i 1944 en trafikkommission, der skulle angive forslag til, hvordan de kommende indlemmede forstæder fuldstændig kunne integreres i et kommende meget stort København. Ud over eksisterende og planlagte S-baneanlæg, lagde kommissionen op til en række nye S-baner samt et vidtforgrenet busnet i den forventer storkøbenhavnske kommune og med direkte forbindelser til det indre København. Da denne storkøbenhavnske drøm faldt med henlæggelse af Hovedstadskommissionens betænkning, nedlagdes trafikkommissionen, og KS sporvejs- og busnet blev alene indskrænket til hele hovedstaden på nær enkelte senere forstadsruter til Gladsaxe Trafikplads, Høje Gladsaxe og Rødovre. Herimod fortsatte KS med at håndhæve sit gamle monopol på sporvejs- og bustrafik i hovedstaden, hvilket indebar, at buslinjer fra forstæderne i den første efterkrigstid stadig kun måtte føres ind til KSS endestationer i hovedstadens yderste del: Hans Knudsens Plads, Søborg Torv (dog i Gladsaxe Kommune), Husum, Bellahøj, Ålholm Plads samt Valby Laggade og Valby S-banestationer.

²⁹ En bebyggelse, der siden blev til den gigantiske almennyttige høj- og blokbebyggelse: Høje Gladsaxe.

³⁰ Ville have givet mulighed for omstilling til de sporvogne, der trafikerede Tagensvej, og kort afstand til industriområderne i Lygte- og Haraldsgadekvarterne.

³¹ RDT, 1947/48, TA, s. 3408-3408, LF, s. 279-284, 289-302 og 372-374, FF, s. 2275-2282. Betænkning vedr. forslag til midlertidige forbedringer af slangerupbanen afgivet den 28. august 1952, s. 8-32. Ny sporvognsforbindelse fra Slangerupbanegårdens perron til Rådhuspladsen, Københavns Sporveje, 1952. Thomassen: KSB-DSB, 1981, s. 5-30.

³² FT 1953/54, TA, s. 1433-1438, FF, s. 1921-1924.

³³ FT 1953/54, FF, s. 2194.

³⁴ Citater fra FT 1953/54, FF, s. 2196.

³⁵ FT 1953/54, FF, s. 2199-2201 og 2204-2206, 4315-4317.

³⁶ Citater fra FT 1953/54, FF, s. 2205-2206.

³⁷ FT 1953/54, FF, s. 2209-2211.

³⁸ FT 1953/54, TB, s. 315-316 og 331-315, FF, s. 4425.

³⁹ Udover de lokale og regionale problemstillinger, der direkte vedrørte nedlæggelsen af, blev folketingsbehandlingen præget af tidens to markante ideologisk-politiske betingede trafikpolitiske positioner. Fra borgerlig side ønskedes en hurtig og gennemgribende nedlæggelse af de statslige sidebaner og privatbaner, som havde oparbejdet større underskud som følge af den øgede bilisme og begyndende afvandring fra landbruget. Samtidig var det et ønske herfra, at private rutebilselskaber- og vognmænd fik mulighed for at få en større andel af landets rutebilskørsel i almindelighed og, når jernbanedriften forsvandt på nedlagt baner. Det borgerlige ønske udsprang af, at DSB og de kommunalt ejede privatbaneselskaber i stadig større omfang siden 30'erne var slået ind på rutebilsdrift i deres jernbaners opland og de store landområder, der knyttede sig til. Og som retstatsmanden Tholstrup udtalte: "Hvad er det for en "kommunistisk" tankegang. Lad dog de folk, der bo der ude, selv finde ud af, hvordan de kan blive transporteret, lad de vognmænd, som bor ude omkring i landet, tilbyde deres assistance. Hvad kommer det os ved? Det er ikke statens opgave at sørge for transporten" (FT 1953/54, FF, s. 2203-2204). For den socialdemokratiske regering og folketingsgruppes side blev kollektiv trafik i alle dens former set som en offentlige opgave. Stærkt tabsgivende sidebaner kunne nok afvikles, men

af hensyn til en tilstrækkelig trafikbetjening måtte afviklingen være mere afdæmpet og afpasset de lokale forhold og gennemføres i flere faser. Fra socialdemokratisk side kunne man dog ikke genkende det monopol på rutebilsdriften, som de borgerlige mente DSB og privatbaneselskaberne havde, og henviste til, at rutebilskoncessioner blev givet af de uvildige amtskommunal trafikudvalg. Det var endvidere partiets opfattelse, at rutebilsdrift var så omkostningsfuld, at private aktører ofte holdt sig tilbage eller kun gennemførte den i et utilstrækkeligt omfang. I den konkrete sag afgørende for, at regeringen ønskede, at DSBs rutebiler skulle overtage trafikken, når banestrækningen Farum-Slangerup nedlagdes. Hvorvidt disse rutebiler i et tilstrækkeligt omfang ville kunne dække trafikbehovet i dennes opland og den ringe parallelt løbende landevej, så kunne bære denne rutebilstrafik, var så et andet spørgsmål, som optog folketingspolitikerne. Jf. FT 1953/54, FF, s. 2196-2199, 2206-2208, 2209-2210, 2213 og 2216.

⁴⁰ FT 1953/54, TA, s. 315, FF, s. 2212-2214.

⁴¹ Se note 49.

⁴² Trap: Danmark, bd. III, 1953, s. 232-233, 236, 243 og 254. Statistisk Tabelværk, 1963: I, s. 9 og 11. Statistisk Årbog for København m.m., 1990, s. 23. Statistikbanken.dk.

⁴³ Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, bd., 2, s. 73-74, 155-166, 177-188 og 477-493.

⁴⁴ Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, bd., 2, s. 231-253, 525-530 og 536-540.

⁴⁵ Det drejede sig om forlængelsen af S-banen fra Glostrup til Tåstrup (1963), en større anlægsaktivitet på Køge Bugt-banen (1961-1983), da den særlige regionale dispositionsplan for området udstak en kraftig byvækst i områdets forstadsbånd, som netop forudsatte S-baneanlæg, samt S-baneomdannelse på strækningen Holte-Hillerød (1968). Betinget af den større kapacitet, der kunne opnås på den stærkt trafikerede S-banestrækningen Hellerup-København, hvorpå også de damplokomotivtrukne og langsommere kørende og accelererende nærbanetog fra Hillerød hidtil var blevet ført.

⁴⁶ Fra Lersøparken broførtes Farumbanen i en blød bue over Nørrebros godsbaneterræn for at løbe sammen med Frederiksbergbanens S-bane på Ryparken Station for derefter forsætte til Svanemøllen parallelt med det godspor, der forbandt det nævnte godsbaneterræn med Nord- og Frihavnen.

⁴⁷ Thomassen: KSB-DSB, 1981, 39-48. Plum og Wilcke: Slangerupbanen og dens materiel, 1982, Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, bd., 2, s. 38-42, 330-339 og 530-552.

⁴⁸ Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, bd. 2, s. 700-718.

⁴⁹ Og så sent som ved fremlæggelsen af DSBs Plan 1990 udtalte den daværende generaldirektør Poul Hjelt i 1976 at en genåbning af banestrækningen Farum-Slangerup og en evt. forlængelse af var en utopi, netop som følge af de ekstremt høje ekspropriationsudgifter, der ville følge dermed. Jf. Frederiksborg Amtsavis, 6.-9./1. 1976.

⁵⁰ Disse bydannelser omfattede: Dels nye forstæder mellem Vest- og Køge Bugt-banernes radiale forstadsbånd i 60'erne egnsplanlægning. Dels i 70'ernes regionsplanlægning: En hovedstruktur mellem Hillerød og Køge, der i hovedstadsmetropolens ydre åbne land oppelede med en gennemgående trafikkorridor med en række A-zoner med industri og administrative funktioner samt omliggende nye boligbyer.

⁵¹ Med en fremskrivning af folketallet i 1950 i Slangerup og Uggeløse-Lynge sognekommuner med befolkningstilvæksten i Ølstykke og Stenløse kommuner (i Frederikssundbanens forstadsbånd mellem Ballerup og Frederikssund) i perioden 1950-2022, ville et tilsvarende tænkt forstadsbånd (med samme udnyttelsesgrad) mellem Farum og Frederikssund i 2022 have skabt rum for godt 100.000 indbyggere. Fra hovedstadens folketal var lavest i 1993 til 2022 øgedes det ganske vist med mere end 200.000. Men ved en fordobling af udnyttelsesgraden i det tænkte forstadsbånd, ville dette kunne have tilvejebragt det boligareal, der svarede til den angivne forøgelse af hovedstadens folketal uden, at bebyggelsesintensiteten her blot tilnærmelsesvis var kommet i nærheden af hovedstadens. Det tænkte forstadsbånd ville endvidere have haft arealer til de arealintensive serviceproducerende erhverv, der i perioden lokaliseredes til hovedstad og tilførte den ekstrem vækst.

⁵² Bro: Hovedstadsmetropolen- den danske byregion, 2022, bd. 2, s. 722-744.