

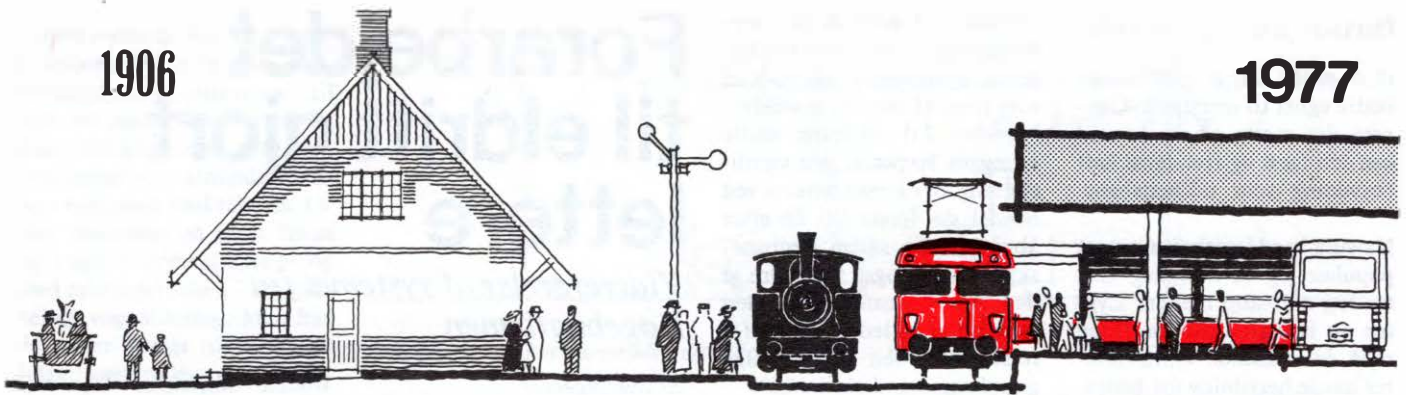
DSB

Hareskovbanen

Indførelse af S-togs drift, september 1977

1906

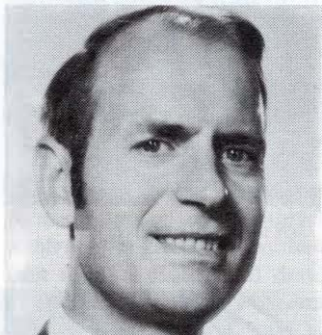
1977



En bane under forvandling

Indvielsen af en ny S-bane giver med god grund anledning til feststemning. Men ved Hareskovbanens overgang til S-bane kan det næppe undgås, at der også fremkommer et hjertesuk. Baggrunden herfor er det lange tidsrum, der er kommet til at gå mellem vedtagelsen af loven om banens elektrificering og arbejdets færdiggørelse, bl a på grund af manglende bevillinger og anlægsstop. Et ønske i forbindelse med nyordningen for hovedstadsområdets kollektive trafik er derfor, at det vil lykkes at gennemføre vedtagne projekter i et hurtigere tempo, end det vi hidtil har oplevet.

Både beboerne i Hareskovbanens opland, kommunerne og DSB har mærket ulemperne ved den forsinkede færdiggørelse. Men det ændrer ikke ved det forhold, at banen, som den nu fremtræder, vil betyde en afgjort styrkelse af den kollektive trafik. Naturligvis kan det være svært at ændre trafikvaner, men S-togets fordele er indlysende. Forhåbentlig vil trafikallene for den nye S-bane vise, at beslutningen om at ændre driftsform på den gamle Hareskovbane var rigtig. Jeg er overbevist om, at S-togene vil få en god modtagelse også i denne del af det storkøbenhavnske område.



Steffen



S-tog mødes med et af de aldrende dieseltog.

Mange - mere eller mindre fantasifulde projekter - ligger forud for den nu foretagne elektrificering af Hareskovbanen. Gennem flere årtier beskæftigede sindene sig med den daværende Slangstrupbanens indføring til Jarmers Plads ved hjælp af hurtigsporvogne. Det var dengang, det også var meningen, at København skulle have en tunnelbane.

Så tidligt som i 1919 nedsattes et udvalg til at arbejde med en elektrificering af banen, og i 1920'erne eksproprieredes arealer til dobbeltspor. I forbindelse med, at kommunerne i 1929 indtrådte som aktionærer i det private jernbaneselskab, blev der påny talt om elektrificering, men bestyrelsen forkastede planerne med seks stemmer mod fem. I stedet gik man over til at indkøbe diesellokomotiver.

10 år senere blev elektrificeringsplanerne atter taget op, og i 1942 kom det til en overenskomst mellem banen, Københavns Sporveje og NESA om at indføre elektrisk drift og anlægge dobbeltspor.

Samtidig skulle banen indføres til Københavns centrum (Jarmers Plads). Krigen betød, at arbejdet ikke kom i gang.

Atter gik nogle år med diskussioner frem og tilbage, men i 1961 blev det til en lov om elektrificering af banen, en lov der også omfattede anlæg af Lundtoftebanen og Køgebugtbanen. Manglende bevillinger medførte, at det trak ud med realiseringen af loven, og den fik iøvrigt en tilføjelse i 1971, hvorefter banen skulle indføres til Svanemøllen. På det tidspunkt begyndte aktiviteten at vokse, men man var ikke forskånet for anlægsstop, og en prioritering af Køgebugtbanen frem for Hareskovbanen var årsagen til, at færdiggørelsen måtte udskydes fra 1976 til 1977. Dog skete der i 1976 den ændring, at dieseltogene fik indføring til Svanemøllen, hvilket vil sige, at København L blev nedlagt. Dette var en forbedring, men dog intet at sammenligne imod overgangen til S-togs drift.

Bag de mange års diskussioner om at ændre banens driftsform

Fortsættes næste side

I årenes løb

- 1894 Lov om anlæggelse af en bane fra Nørrebro til Lille Værløse, eventuelt længere nordpå.
- 1906 København-Slangstrup Banen indvies.
- 1919 Udvalg nedsættes til at arbejde med plan om elektrificering.
- 1930 Diesellokomotiver anskaffes.
- 1948 Banen overtages af DSB.
- 1954 Strækningen Fårup-Slangstrup nedlægges.
- 1961 Lov om Hareskovbanens elektrificering.
- 1971 Lov om ny indføring af Hareskovbanen (til Svanemøllen).
- 1976 Dieseltogene indføres til Svanemøllen.
- 1977 S-togs drift indledes.

Fortsat fra forrige side

lå et ønske om at gøre banen bedre egnet til nærtrafik. Gennem det meste af sin levetid har den først og fremmest haft betydning som udflugtsbane.

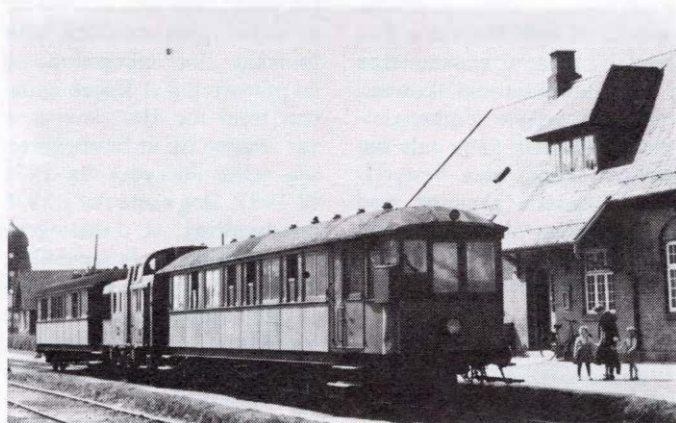
Navnlig har Hareskoven været populær, og en overgang kørtes tog non-stop mellem Lygten og Hareskov station. Men også de voksende villakvarterer havde betydning for banen, og velkendt er det, at jernbane-

selskabet fik gavn af den værdistigning, de omkringliggende ejendomme nød godt af som følge af den nye trafikforbindelse. Til selskabet skulle erlægges 30 pct af den værdistigning, der kunne noteres ved handel de første 20 år efter åbningen. En sådan jernbanskyld kendes også fra andre af den tids baneanlæg og gled først ud af billedet ved indførelsen af den almindelige grundstigningsskyld i 1933.

OH



Således så der ud i Værløse, når G-maskinen kom på besøg. Billedet er fra 1951.



Slangerupbanen var pioner på styrevognsområdet. Det indførtes allerede i 1930. Toget her er fotograferet i 1953 i Slangerup (fotos: W E Dancker-Jensen).

Den sparede rejsetid

Det er linie H fra Ballerup – hidtil med endestation ved Østerport – der nu føres ud til Farum. Der er 20 minutters drift, og trods 16 stop undervejs bliver rejsetiden fra Københavns Hovedbanegård til Farum kun 42 minutter. Hidtil har forbindelserne med skift i Svanemøllen betydet en rejsetid på 63 minutter, fra Farum

til Københavns Hovedbanegård dog 58 minutter.

Herudover køres der med Bx tog i myldretiderne, det vil sige fra Farum om morgenen og fra Københavns Hovedbanegård om eftermiddagen. Disse tog standser ikke i Hareskov og Skovbrynet samt mellem Kildebakke og Østerport.

Forarbejdet til eldrift gjort lettere

Videreførelse af systemet fra Køgebugtbanen

Af overingeniør
H B Ø Truelsen,
elektrotjenesten

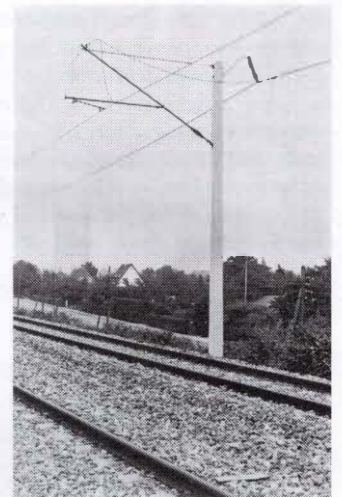
Hareskovbanens elektrificering har i årene 1973 til 1977 stillet elektrotjenesten overfor opgaven med projektering og opbygning af køreledningsnet, omformerstationer og arbejder i forbindelse med stationsanlæg.

S-banens køreledningsnet er blevet forøget med 17 pct, og der er på banen opsat 497 betonmaster samt 215 stålmaster. Til køreledninger er anvendt 100 mm² cadmium-kobber, til bæretov 50 mm² cadmium-bronze og til forstærkningsledninger 250 mm² kobber.

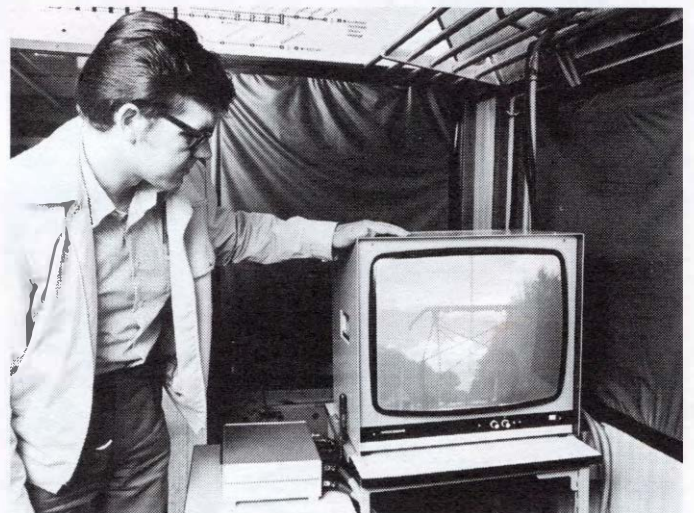
Udstrækning af ledningerne er med visse forbedrede modifikationer foregået efter samme metode som udviklet ved første etape af Køgebugtbanens anlæg. Det er en særdeles enkel og for trafikken fleksibel metode, der ikke stiller krav om det specialtog med ca 80 m uafbrudt platform på toget, som almindeligt benyttes ved elektrificeringsarbejder. Køre-

tråden udtrækkes blot ved hjælp af en trolje med tromlebuk, en stigetrolje og en motor-tårmtrolje.

Indreguleringsarbejdet, der skal til for at sikre, at køretråden overalt hænger rigtigt (i højde og sideretning) over sporet, var tidligere besværligt og tidkrævende. Arbejdet er blevet væsentlig lettere, efter at hængerne, hvis længder skal være nøjagtigt afpasset efter de stedlige forhold, edb-beregnes og fremstilles på forhånd.



Den anvendte mastetype



På TV inde i toget kan man under prøveførslerne følge køretrådens sidebeliggenhed og højdeforandringer.

Prøvekørslerne der skal gennemføres, inden et nyt køreledningsanlæg afleveres til drift, er også blevet lettere og mere effektive end tidligere. Prøvetoget - et almindeligt S-tog - udrustes med teknisk TV med kameraer på taget foran og bagved strømaftageren og med modtageranlæg i en mørkelagt vognafdeling. Man kan da under kørsel til stadighed følge køretrådens sidebeliggenhed og højdeforandringer, ligesom evt buler på køretråden vil vise sig ved kortvarig lysbuedannelse. Prøvekørslerne sker i begge retninger ved ca 20 km/t, ca 50 km/t og ved fuld strækningshastighed.

Omformning af strømmen

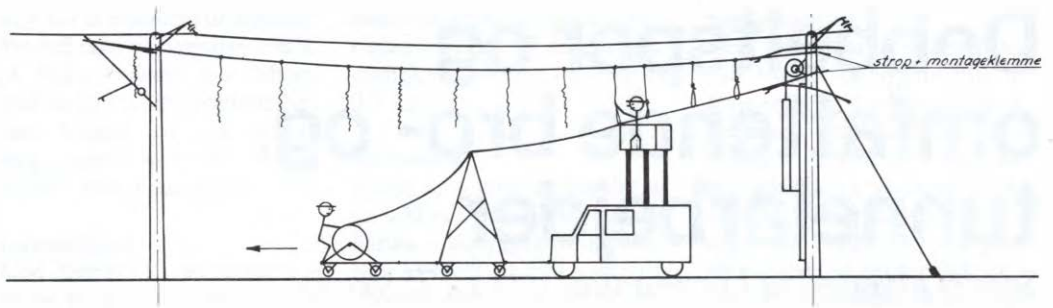
Omformerstationerne på Hareskovbanen (og for fremtidige udvidelser af S-banenettet) er nu standardiseret i 2 typer. Normalt anvendes type I, der har 2 ensrettergrupper (yderevne 2 x 2800 KVA) og plads til 6 strækningsfelter. Ved forgreningsstationer og stationer med større depotsporanlæg anvendes type II, der har plads til 3 ensrettergrupper og 9 strækningsfelter. Omformerstationerne er dimensioneret og fordelt på strækningen på en sådan måde, at de ved udfald kan virke som reserve for hinanden, hvorved der er sparet væsentligt i installeret effekt. Placeringen er sket i Ryparken, Stengården og Værløse.

Avanceret fjernstyring

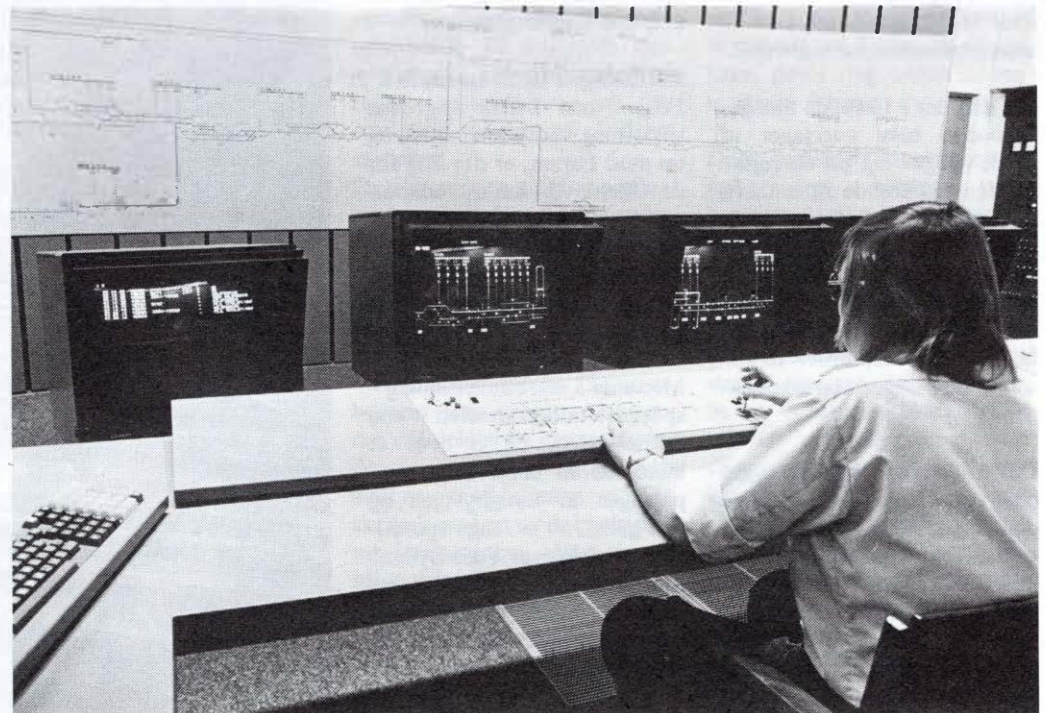
Fjernstyringsanlægget for omformerstationer og ledningskoblere er et ganske nyt system (det første i Europa til dette formål). Systemet er baseret på procesdatamater (2 stk, af hvilke den ene er »stand by«), farve-dataskærme med tilhørende betjeningspaneler og en oversigtstavle der viser hele nettets aktuelle strømforsynings-situation.

Via betjeningspanelet henter man billedet af den omformerstation, man ønsker at betjene frem på farve-dataskærmen, udpeger det ønskede objekt og iværksætter betjeningshandlingen, hvis rigtige gennemførelse kan iagttages på dataskærmen.

Noget nyt for S-banen er, at køreledningsnettets mange ledningskoblere, der er an-



Således udtrækkes køretråden efter den forenkede metode.



Det nyindrettede kontrolrum på Enghave omformerstation.

bragt i køreledningsmasterne, nu også kan fjernstyres, hvorved man hurtigt kan ud-, ind- og omkoble dele af køreledningsnettet, og dermed lette driftsafviklingen i fejlsituationer med f.eks. nedfalden køreledning.

Fjernstyringscentralen er placeret på Enghave omformerstation, og det nye anlæg fjernstyres i første omgang Hareskovbanens omformerstationer samt omformerstationerne i Svanemøllen, Valby og Hundige. Efterhånden skal det også erstatte de ældre generationer af fjernstyringsanlæg, der betjener S-banens øvrige omformerstationer.

Sikringstekniske anlæg

Stationssikringsanlæg, automatiske linieblokanlæg, HKT-anlæg, togviserskilte- og højtaleranlæg er samme anlægstyper som anvendt på Køgebugtbanen, og de vil fra åbningen være fjernstyret fra fjernsty-

ringscentralen på København H. Samtidig vil strækningen København H - Svanemøllen være

ombygget til samme anlægstyper, og således at denne strækning kan befæres med en togfølge på 2 min. □

Noter om Hareskovbanen

Hareskovbanens nuværende længde - mellem Svanemøllen og Farum - er 21.4 km. Da banen udgik fra København L, var længden 20.5 km.

Ved overgangen til S-togs drift er Emdrup station genopstået. Da DSB overtog banen i 1948, blev stationen nedlagt som standsningssted.

Tre af Hareskovbanens stationer får billet salg ved hjælp af automater. Det er Hareskov, Skovbrynet og Dyssegård. Derimod er det hidtidige trinbræt Stengården nu en betjent station.

Efter indførelsen af S-togs drift vil der fortsat være godstrafik til Buddinge, der som den eneste af banens stationer har bevaret godsanlæggene.

Den størst tilladte hastighed på banen er 90 km indtil Buddinge og 100 km på resten af strækningen.

Største stigning er på 25 ‰, nemlig ved sporudfletningsbroen over Ydre Bybane, på resten af strækningen er 15 ‰ maksimum. □

Dobbeltspor og omfattende bro- og tunnelarbejder

Samlet investering i faste anlæg på ca 275 mio kr

Af overingeniør
Poul Mølggaard,
anlægstjenesten for nærtrafik

For den der i 1948, da Slangerupbanen blev overtaget af DSB, »begav sig på en rejse« fra den daværende København L (Lygten) station til Farum og som idag sætter sig i S-toget på Svanemøllen for at tage til Farum, vil det være svært at nikke genkende til de anlæg – stationer, broer m v – som i dag udgør Hareskovbanen.

Dette gælder selvsagt også omgivelserne, der – bortset fra den stadig idylliske strækning gennem Hareskoven – med sin betydelige boligtilvækst ganske har skiftet karakter.

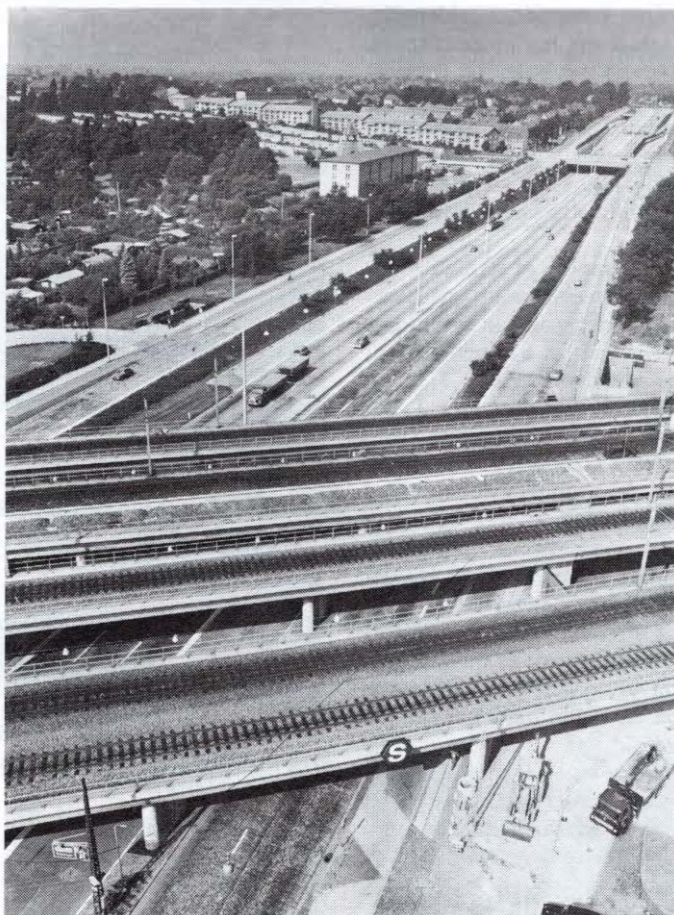
Selv en kortfattet beskrivelse af banens anlægsarbejder kan derfor ikke indskrænkes til »at så udlagde man et spor ved siden af det gamle spor og hængte en køreledning op over begge spor«. Det bliver i højere grad til beskrivelsen af en ny dobbeltsporet S-bane, blot udført under vanskeligere forhold – toggangen skulle jo

opretholdes – end f.eks. en etape af Køgebugtbanen.

Indføringen til Svanemøllen
Følger man banen fra dens tilslutning ved Svanemøllen og op mod Farum, er der dog for de første 3 km's vedkommende, det vil sige frem til det punkt ud for Bispebjerg Hospital, hvor man er inde i den gamle tracé, tale om et helt nyt baneanlæg.

Med sine 3 store enkeltanlæg – sporudfletningstunnelen ved Svanemøllen, de 6 over ét hundrede m lange broer ved passagen af Lyngbyvejen og den godt 350 m lange sporudfletningsbro over Ydre Bybane m v – har denne strækning været et af de dyreste, men også mest interessante nyanlæg inden for S-banenettet.

Den gamle Svanemøllen station nord for Strandvejsbroen er erstattet af en ny 4 sporet forgreningsstation syd for broen. Forud for stationens flytning udførtes i midten af 60'erne en fuldstændig ombygning og breddeudvidelse af Strandvejsbroen samt en



De seks spor, der fører over Lyngbyvejen – set fra taget af kollektivhuset på Hans Knudsens Plads.



Emdrup station med støttemure, der går under betegnelsen »knoglemure«. De minder nemlig om den stabling af knogler af 4000 kapucinermunke, der findes under kirken »Santa Maria della Concezione« i Rom.

række sporændringer for både Kystbanen og personvognsdepotet Helgoland.

Sporudfletningstunnelen

Fra stationen, hvis perronbredde desværre har måttet begrænses til ca 5 m som følge af naboskabet til et stort kloakbygværk og en forholdsvis ny 5 etages ejendom, føres det nordgående Hareskovbanespor i en ca 330 m lang tunnel under S-sporene til og fra Hellerup.

Arbejdet med denne tunnel og det foranliggende ca 80 m lange trug, der for en stor del måtte udføres mellem trafikerede spor og tæt op ad Ingeniørkasernens bygninger, gav

med sine nedborede og forankrede vægge samt en omfattende grundvandssænkning en forsmag på, hvad vi dengang troede vi skulle køre videre med, nemlig den senere aflivede Citybane.

Lyngbyvejen

Over Vognmandsmarken, hvor Frihavnsbanen blev forlagt til et forløb som 3. spor langs Hareskovbanen, nås frem til Ryparken station (tidligere Lyngbyvejens station) og skæringen med Lyngbyvejen.

Da Lyngbyvejens ombygning til motorgade og Hareskovbanens anlæg stort set var sammenfaldende i tid, blev der her tale om et nært projekterings-

samarbejde med Vejdirektoratet ved Stadsingeniørens Direktorat og Christiani & Nielsen a/s.

Resultatet blev, at der i dag – foruden anlægget af en ny østligere beliggende station med én perron for Ydre Bybane (linie F) og én perron for Hareskovbanen – er ført 2 dobbelt- og 2 enkeltsporede broer, hen over Lyngbyvejen i stedet for de tidligere 3 enkeltsporede – ca 50 meter lange – stålbroer fra 1930'erne.

De nye broer er udført som kabelbetonbroer med maksimal spændvidde på ca 26,5 m. Broernes længde varierer mellem 100 og 150 meter.

Sporudfletningsbroen

Det tredje og sidste element i det nye banestykke er den ca 360 m lange sporudfletningsbro, hvorved Hareskovbanen efter at have passeret Lyngbyvejen føres over 2 godstogs-spør på Lersøen, Ydre Bybanes dobbeltspor, Lersørenden og Lersø Parkallé. Broen, der ligger i en ca 750 m kurve og som består af 15 fag á 24 m

blev for at reducere ulempene for den ikke ubetydelige trafik på Ydre Bybane m v udført med ca 25 t tunge, præfabrikerede dragere, til hvis oplægning måtte anvendes en af landets største autokræner.

Jordarbejdet

Med hensyn til anlægsarbejderne på de resterende ca 19 km kan disse nok betegnes som mere traditionelle.

Da det som ved andre nye S-baneanlæg var et ubetinget krav, at alle niveauskæringer med veje og stier skulle afskaffes, har det været nødvendigt at hæve banen op til 4 á 5 meter adskillige steder – herunder også ved flere af stationerne.

Broanlæg

Der er udover de forannævnte store tunnel- og broanlæg udført 11 vejunderføringer – heraf 3 (Dyssegårdsvej, Buddingevej og Gammellosevej) delvis for vejrydsfondens regning – 5 vejoverføringer, 14 stitunneler og 4 perronbroer, hvilket sammen med de alle-

rede eksisterende broer i gennemsnit svarer til én passage-mulighed af banen for hver ca 0,5 km.

Sporanlæg

Banen er – med undtagelse af ca 800 m umiddelbart syd for Farum – udbygget til dobbeltspor og forsynet med nødtransversaler ved Ryparken, Dyssegård, Buddinge og Hareskov. Ved hjælp af disse nødtransversaler vil det være muligt at opretholde 20 min-drift ved spærring – f eks på grund af reparationsarbejder – af det ene spor mellem to af disse stationer.

Overbygningen, der har omfattet lægning af ca 43 km spor, er udført som langskinnespor med 45 kg skinner, heraf ca 13 km på træsveller og ca 30 km på betonsveller.

Når de 800 m syd for Farum er bevaret som enkeltspor skyldes det dels at en erstatning af den oprindelige enkeltsporede stålbro over Mølleåen ved Fiskebæk med en ny dobbeltsporet jernbetonbro viste sig at blive urimelig kostbar, dels at det sikringsmæssigt viste sig muligt at kunne afvikle en toggang væsentlig tættere end man indtil videre regner med at der er behov for.

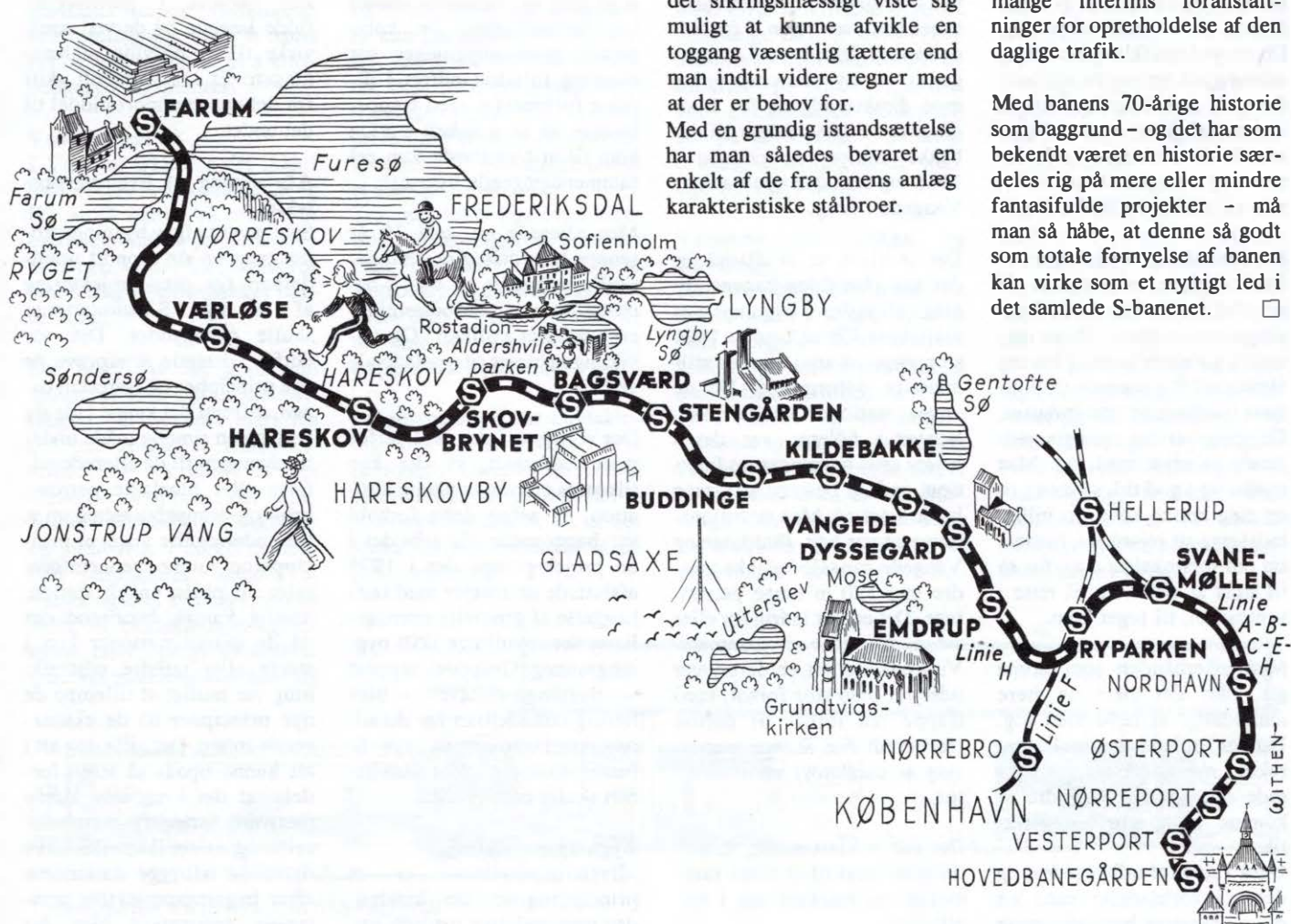
Med en grundig istandsættelse har man således bevaret en enkelt af de fra banens anlæg karakteristiske stålbroer.

Stationsanlæg

Den mest markante ændring ved banens ombygning til S-bane er vel nok erstatningen af de gamle »landstationer« med moderne S-banestationer, der for adskilliges vedkommende også har måttet flyttes. Samtidig er der ved en ikke ubetydelig teknisk og økonomisk indsats fra kommunal side anlagt en række trafikpladser, der med hensyn til busholdepladser, kort- og langtidsparkering m v fuldt ud lever op til de krav, der i dag stilles til en moderne S-bane.

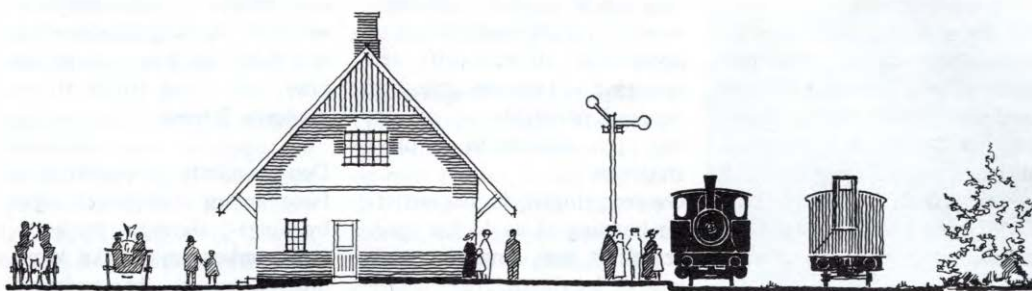
Den samlede investering i faste anlæg – herunder også bygnings-, sikrings- og kørestrømsanlæg, men ikke kommunale anlæg – har andraget ca 275 mio kr, svarende til ca 12 mio kr pr km. Når man her når op på en kilometerpris, der stærkt nærmer sig prisen for en ny S-bane, skyldes det – udover at anlægsarbejderne desværre har måttet udstrækkes over 16-17 år – dels den relativt kostbare indføring til Svanemøllen, dels at anlægsarbejdet har været belastet med mange interims foranstaltninger for opretholdelse af den daglige trafik.

Med banens 70-årige historie som baggrund – og det har som bekendt været en historie særdeles rig på mere eller mindre fantasifulde projekter – må man så håbe, at denne så godt som totale fornyelse af banen kan virke som et nyttigt led i det samlede S-banenet. □



Nye bygningsformer har premiere på Hareskovbanen

Baggrunden for udformningen af de nye stationer



Farum station ved åbningen af banen i 1906.

*Af afdelingsarkitekt
H E Christner,
bygningstjenesten*

De nye bygningsanlæg der er udført i forbindelse med Hareskov-banens overgang til el-drift adskiller sig temmelig meget fra, hvad man tidligere har set, og hvad man normalt forstår ved en stationsbygning. Der er ved udviklingen af disse anlæg gjort forsøg på at finde frem til nye bygningsformer, der naturligt vil kunne tilpasses alle de ændringer i rejsevaner og ekspeditionsformer, som til stadighed finder sted.

De oprindelige bygninger

Der er ingen tvivl om at de smukke og karakterfulde bygninger som arkitekt Thruue tegnede i forbindelse med banens åbning i 1906 passede til datidens livsform og rejsemønster. Dengang var det nyt og spændende at rejse med tog. Man mødte op i god tid, så man i ro og mag kunne købe sin billet, indskrive sit rejsegods, forhøre sig om forsinkelser osv for så til sidst at sætte sig til rette i ventesalen, til toget kom.

Men efterhånden som årene gik, blev det mere og mere almindeligt at rejse med tog. Banens opland ændrede karakter, nye villakvarterer voksede op, og der begyndte at komme bolig-arbejdsstedstrafik.

Også vejnettet udbyggedes, og dette i forbindelse med en mere målrettet byplanlægning

var den direkte anledning til bygning af de første »nye« stationer på Hareskovbanen i slutningen af 50'erne.

De første »nye« stationer

Det begyndte med Buddinge. Jernbanens skæring med Buddingevej blev gjort niveaufri ved bygning af 2 nye jernbanebroer hen over vejen. I forbindelse med dette broanlæg byggedes en ny stationsbygning med direkte adgang fra Buddingevej. I 1964 fulgte Kildebakke station og endelig i 1968 tog man den nye station i Vangede i brug.

Det er klart, at de 50-60 år, der var gået siden banens åbning, afspejles i bygningernes arkitektur. Thruue lagde i 1906 stor vægt på stationernes stil-mæssige udformning. Da de »nye« stationer skulle planlægges i 60'erne var det i højere grad bygningernes funktion, end en bestemt stil, man lagde vægt på. Men ambitions-niveauet var højt. Buddinge og Vangede har således ikke mindre end 120 m lange perrontage. Det er vist aldrig før eller siden overgået i Danmark. Vangede station er derudover udstyret med stor forhal, bred trappe fra forhal til perron (forberedt for senere montering af escalator) samt eleva-tor.

Det var et klart ønske, at stationerne kom til at virke rummelige og markere sig i bybilledet.

De 4 trappehuse

I samme periode, altså i midten af 60'erne opførtes de rå betonkonstruktioner til de kommende trappehuse i Dyssegård, Stengården, Bagsværd og Værløse. Konstruktionerne udførtes i forbindelse med større broanlæg, og fælles for dem alle var førnævnte ønske om rummelighed. De kommende stationsbygninger var dengang forudsat udført i direkte forbindelse med trappehusene, så hver enkelt station kom til at fremtræde som et sammenhængende bygværk.

Men allerede nu, små 10 år senere, hvor disse fire stationer skulle udbygges til nye S-banestationer, var forudsætningerne ændret radikalt. Og udviklingen bliver tilsyneladende ved.

Det vi bygger i dag skal derfor være udformet, så det kan tilpasses enhver tænkelig situation, og netop dette forhold var baggrunden for arbejdet i en projektgruppe der i 1975 afsluttede sit arbejde med fastlæggelse af generelle retningslinier for fremtidige DSB bygningsanlæg. Gruppens rapport - »Bygningsprojektet« - blev færdig umiddelbart før detailprojekteringen af de nye S-banestationer på Hareskovbanen skulle påbegyndes.

Bygningsprojektet

»Bygningsprojektet« er et principprogram, der indeholder retningslinier for udform-

ning af stationer, der udover at opfylde førnævnte flexibilitetskrav skal fungere effektivt som overgang mellem tog og andre transportmidler. Derudover indeholder projektet retningslinier, der tilsigter, at DSB anlæg på langt sigt kommer til at fremtræde med en speciel DSB identitet.

Tørskoet under tag

For at opnå disse kvaliteter foreskriver projektet, at der alt efter behov i det enkelte tilfælde, anvendes et system af tage. Under store stationstage skal busser, taxi og private biler kunne afsætte eller optage passagerer, og der skal kunne placeres billetsalg, kiosker, minibarer o l i fleksible pavillonagtige bygninger under de store tage.

Som supplement til de store tage foreskrives såkaldte baldakintage, der er en slags perrontage, men lavere og smalere end sædvanligt. Netop ved at gøre baldakintagene smalle og lave forudsættes der opnået så store besparelser i forhold til traditionelle perrontage, at baldakintagene til gengæld kan udføres i perronernes fulde længde og derved medvirke til at opfylde målsætningen: Et komfortabelt skift fra det ene transportmiddel til det andet.

Afprøvning af bygningsprojektet

Som nævnt afgav bygningsprojektgruppen sin rapport umiddelbart før detailprojekteringen af de nye S-banestationer skulle påbegyndes. Det var derfor fristende at afprøve de nye principper på Hareskovbanen, såfremt det kunne lade sig gøre på en rimelig måde under hensyntagen til de allerede udførte eller planlagte perron-, bro- og trappehusanlæg m v. En undersøgelse viste, at principperne kunne gennemføres fuldt ud på en enkelt station, nemlig Farum, hvorimod det på de øvrige stationer kun i større eller mindre udstrækning var muligt at tillempe de nye principper til de eksisterende anlæg. Der ville dog alt i alt kunne opnås så store fordele, at det i sig selv kunne motivere forsøgets gennemførelse, og da det ikke ville blive dyrere at udbygge stationerne efter bygningsprojektets principper, tværtimod, blev det

besluttet at gennemføre forsøget i den udstrækning det var muligt og rimeligt.

Farum station

I Farum lykkedes det i samarbejde med kommunen og HT at få busterminal og station integreret i den grad, at busserne bogstaveligt talt kører passagererne helt ind på perronen. Under et stort tag er der 6 busholdepladser samt tilkørselsmuligheder for taxi og privatbiler, der skal afsætte eller hente passagerer. Endvidere er der under det store tag pavilloner indeholdende billetssalg, venterum, kioskbutik, minibar og toiletter m v.

Passagerer, der sættes af under det store tag, vil altså tørskoet kunne gøre deres eventuelle indkøb inden de begiver sig ud til toget. På perronerne er udført de førnævnte baldakintage med læskærme og siddepladser.

Når banen åbnes som S-bane den 25/09 1977 er det dog ikke det endelige forpladsarrangement man ser. Det kommer først om ca 1 år, når posthuset fjernes i forbindelse med omlægning af O B Muss vej og indretning af bl a korttidsparkeringspladser.

Værløse station

I Værløse lykkedes det ikke i samarbejde med kommunen og HT at få samlet så mange af områdets busser på nordsiden af banen, at der blev basis for etablering af overdækket busterminal.

For dog i så høj grad som muligt at leve op til målsætningen om tørskoet skift fra det ene kollektive transportmiddel til det andet er der foran de pavilloner, der indeholder billetssalg, kioskbutik og minibar m v udført et dobbelt baldakintag, således at busser og taxi kan køre hen på siden af baldakintaget og afsætte eller optage passagerer der. Når man først befinder sig

under baldakintaget, kan man ligesom i Farum handle og bevæge sig tørskoet fra forpladsen og ud på perronen.

I Værløse er der midterperron, som man kommer til via et af de førnævnte trappehuse fra midten af 60'erne. Trappehuset er gjort færdigt i forbindelse med de øvrige bygningsarbejder og forsynet med elevator. Øverst i trapperummet er der et mindre venterum, men i øvrigt er baldakintaget i hele perronens længde forsynet med læskærme og siddepladser.

Bagsværd Station

I Bagsværd var der helt specielle muligheder for at etablere tag over pavilloner og forplads. Det var blot nødvendigt at ophænge et rumgittertag mellem de 2 sporbærende broer over Bindeleddet.

Under taget findes pavilloner med de samme faciliteter som i Værløse, det vil sige billetssalg, kioskbutik, minibar og toiletter.

Der var ikke i Bagsværd mulighed for at etablere en egentlig busterminal ved stationen, så kun passagererne i de busser, der kører ad Bindeleddet får helt tilfredsstillende omstigningsforhold. For taxi og privatbiler er der mulighed for afsætning af passagerer under et særligt baldakintag. Trappehuset er ligesom i Værløse færdigbygget og forsynet med elevator i forbindelse med overgangen til S-togsdrift. Efter ønske fra kommunen er det ene af vægmalerierne i trappehuset bibeholdt.

På perronen er der baldakintag, men desværre ikke i hele perronens længde, idet den eksisterende perron ikke havde tilstrækkelig bredde til at der kunne udføres baldakintag på den yderste del.

Emdrup og Stengården

Fælles for Emdrup og Stengården stationer er, at der ikke foreløbig synes at være basis for hverken stationstage, kiosker eller minibarer, hvorfor disse stationer kun er udstyret med billetssalg og toiletter.

På Emdrup station, der har sideperroner, er der ved nedgangene udført ensidige baldakintage med læskærme og siddepladser. Broen over sporene og trapperne fra denne til perronerne var udført, da beslutningen om at følge bygningsprojektets principper blev truffet, og desværre viste det sig, at brokonstruktionerne ikke kunne bære vægten af et baldakintag.

På Stengården station er trappehuset færdigbygget efter samme retningslinier som i Værløse og Bagsværd og på perronen er der udført baldakintag så langt perronbredden tillader det.

Dyssegård, Hareskov og Skovbrynet

Disse tre stationer forventes ikke i begyndelsen at få så mange passagerer, at der bliver basis for etablering af betjente billetssalg. Der er derfor kun installeret billetautomater og toiletter på disse stationer samt overdækkede ventepladser på perronerne i rimeligt omfang, afhængig af de stedlige forhold i øvrigt.

Vangede, Kildebakke og Buddinge

Som før nævnt blev disse stationer udført i 60'erne og allerede dengang indrettet med henblik på senere anvendelse som S-banestationer.

På Vangede og Kildebakke stationer er det da også meget begrænsede ændringer, der er udført, hvorimod der på Buddinge, som er den ældste af de tre stationer, er foretaget ret omfattende ændringer. Sta-

tionskontoret er flyttet og der er nyindrettet kioskbutik og minibar.

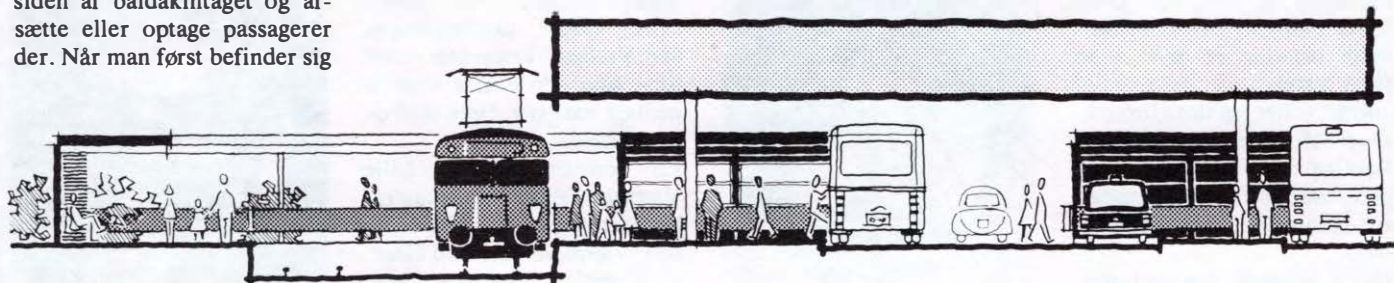
På perronerne er der fælles for alle tre stationer foretaget en almindelig istandsættelse, og i denne forbindelse, ved hjælp af farver og averteringsudstyr, søgt at skabe designmæssig sammenhæng med perronmiljøet på de nye stationer.

DSB image

Udover at fastlægge retningslinier for udbygning af stationsanlæg, der i videst muligt omfang opfylder kravene til fleksibilitet og komfortabelt skift fra det ene kollektive transportmiddel til det andet, er det et meget vigtigt program i »bygningsprojektet«, at DSB anlæg på langt sigt kommer til at fremtræde med en speciel DSB identitet.

Ved hjælp af et fastlagt modulsystem, et farve- og materialeprogram samt nogle enkle regler for anvendelse af en rød fender og andre averteringsgenstande forudsættes det, at det arkitektoniske udtryk, som de nye anlæg på Hareskovbanen har, vil kunne fastholdes på fremtidige anlæg uden at disse derfor bliver ensformige eller kedelige, og uden at fremtidige arkitekter og planlæggere skal føle sig unødigt hæmmede eller fastlåste.

Arkitekt Sten Zinck var tilknyttet bygningsprojektgruppen som ekstern konsulent, og har sammen med ingeniørfirmaet Cowiconsult ansvaret for den designmæssige formning af de pavillon- og baldakintagskonstruktioner, der er anvendt på Hareskovbanen, medens DSBs egen bygnings-tjeneste har stået for den samlede planlægning, herunder sammenstillingen af de enkelte komponenter og arbejdets gennemførelse i øvrigt. □



Farum station ved overgangen til S-togs drift.

Forventningerne til S-banen

Københavns kommune:

Damp - diesel - elektricitet. Tre kraftkilder, tre faser i jernbanens udvikling. Hareskovbanen, der ingenlunde er nogen årsunge, er nu nået til den tredje.

De tider er længst forbi, hvor damphesten bragte københavnere ud i naturen.

For fremtiden vil trafikken mellem København og dens nordvestsjællandske »satellit« byer foregå med S-tog. Kan man vide, hvad udviklingen vil føre med sig? Forhåbentlig at mange vil modtage S-banen som et tilbud om at lade bilen blive hjemme. Det vil gavne mange - med større plads, færre ulykker, bedre luft og energibesparelser.



Overborgmester
Egon Weidekamp.

Københavns kommune bringer i dagens anledning en hilsen til DSB og HT og håber, at de to bogstavkombinationer også fremover vil stå som en garanti for en gnidningsfri afvikling af den fjern- og nærtrafik, som udgør byens pulsårer.

Gentofte kommune:

Det er med glæde, jeg efterkommer DSB's opfordring om en udtalelse om de forventninger, jeg stiller til S-togs driften.

Jeg må begynde med at sige, at det altid er rart, når givne løfter indfries, selvom løftet i dette tilfælde er givet i en fjern fortid.

Iøvrigt stiller jeg store forventninger til denne banes elektrificering, som medfører hurtigere befordring og mulighed for befordring direkte til centrum.

Hertil kommer den rent støjmæssige forbedring, som abso-



Borgmester Jørgen Gotfredsen.

lut må glæde alle - ikke mindst beboerne langs banen. Jeg kan derfor kun hilse S-banen hjertelig velkommen og samtidig ønske, at de forventninger, der stilles til elektrificeringen, indfries.

Gladsaxe kommune:

Forleden fik jeg brev fra en af Gladsaxes kendte borgere, tidligere viceborgmester Nanna Rasmussen, som berettede, at hun og hendes mand Sylvius bosatte sig her i 1925, fordi Hareskovbanen snart ville blive elektrificeret. Først nu, et halvt århundrede senere, bliver planen til virkelighed. Også andre »gamle« Gladsaxeborgere har givet udtryk for, at de oplever den 24. september 1977 som en af kommunens helt store mærkedage.

Vi kan altså i sandhed sige, at Gladsaxe omsider har fået en længe savnet direkte trafikforbindelse til Københavns centrum. For mange vil rejsetiden mellem bolig og arbejdssted nu kunne nedsættes betydeligt, og et ærinde til byen vil kunne klares hurtigt og bekvemt. Vognene har det mest moderne udstyr, og stationerne er vel fungerende med gode parkeringsmuligheder, derunder langtidsparkering.



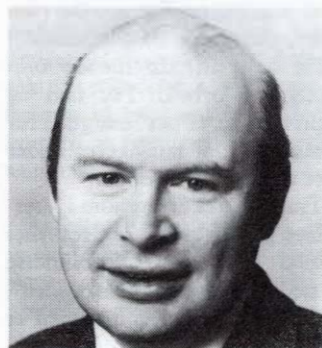
Borgmester Tove Smidth.

Snart vil S-banen danne en stærk rygrad i kommunens kollektive trafiksystem. Vi har udmærkede tværgående busforbindelser til S-stationerne. Helt fint bliver det, når S-banenettet fra 1. april 1978 lægges ind under HT, og når takstsystem og zoneinddeling bliver fælles, formentlig i begyndelsen af 1979.

At give plads for en udvikling kan volde kvaler. I Bagsværd følte nogle, at det gjorde ondt. Forhåbentlig vil forbedringen af den kollektive trafik også i kritikernes bevidsthed veje tungere end savnet af noget, som var.

Værløse kommune:

S-dag har DSB kaldt den 24.9.1977, hvor Hareskovbanen overgår til S-banedrift. S-for S-tog og S-for Stor dag. For en Stor dag er det, når man i mere end 50 år har talt om - ventet på - regnet med - og glædet sig til en hurtig forbindelse til Københavns centrum - og man så får den.



Borgmester Ernst Ellgaard.

Den lange tid uden ordentlige offentlige trafikmidler - men de senere år med gode vejforbindelser - har medført, at borgerne i Værløse har satset på individuel transport. Men ikke alle har den mulighed, og savnet af gode kollektive transportmidler har været stort. Under planlægningen var Værløse kommune udset til - som den eneste - at få nedlagt stationer. Hele to af de tre vi havde.

En centralt placeret Lille Værløse station må dække tabet af trinbrættet ved Syvstjernen. Værre var det med Hareskov station. Vort argument: »Ingen Hareskovbane uden

station i Hareskov« hjalp ikke. Kommunalbestyrelsen måtte deltage i betalingen, før et borgerønske om bevarelse af en station i Hareskov blev opfyldt. Det gjorde vi gerne, for vi mener, at gode kollektive transportmidler både på bane og motorvej er vigtige for os alle.

Vi ønsker DSB og hinanden til lykke med S-toget i forvisning om, at et stigende antal borgere vil få daglig gavn af banen i de år, der kommer.

Farum kommune:

Jeg forventer:

at S-toget bliver så indbydende, at den kollektive trafik benyttes i stigende grad i stedet for egen bil. Herved øges sikkerheden på vejene ved udtynding af trafikken, hvilket primært kommer de svage i trafikken - børnene og de ældre - til gode.

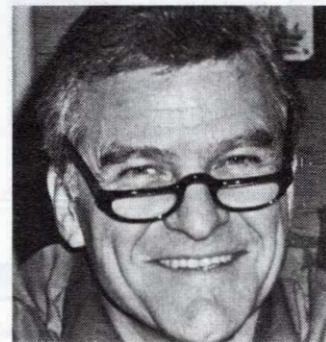
at S-toget giver de grupper af befolkningen, der ikke har bil, en øget bevægelighed og kommunikationsmulighed med omverdenen.

at S-toget betyder registrering af en række samfundsskabte værdier som byrådet herefter må administrere over skattebilletten, så disse muligheder giver alle en fordel.

at den øgede mobilitet gør det mere attraktivt at etablere sig i Farum, hvorved presset på de ledige grunde forøges, hvilket må medføre overvejelser om en ændring af kommunens udbygningstakt.

at overgang fra dieseldrift til el-drift medfører en miljøforbedring.

at S-toget gennem de forbedrede trafikmuligheder vil åbne de rekreative arealer i Farum for befolkningen i Københavns størken.



Borgmester G F M Gustavsen.

