

## Forslag

til

### Lov om videreførelse af Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge.

Fremsat den 29. februar 1972 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at videreføre anlægget af den dobbeltsporede S-bane langs Køge Bugt fra Vallensbæk til Køge.

#### *Bemærkninger til lovforslaget.*

I lov nr. 145 af 17. maj 1961, således som denne er ændret ved lov nr. 72 af 3. marts 1971, er der truffet bestemmelse om visse udbygninger af nærtrafikanlæggene i det storkøbenhavnske område, nemlig:

- 1) En S-bane fra København langs Køge Bugt til Vallensbæk (del af Køgebugtbanen).
- 2) En S-bane fra Svanemøllen station til Farum (Hareskovbanen) delvis ved anvendelse af den eksisterende bane fra København L til Farum.
- 3) En S-bane fra Jægersborg til Lundtofte og Nærum (Lundtoftebanen).

Køgebugtbanens strækning til Vallensbæk ventes fuldført til ibrugtagning omkring 1. oktober 1972.

Anlægsarbejderne på Hareskovbanen, der i et par år har været indstillet, for at man kunne koncentrere de økonomiske og personelle ressourcer om fuldførelsen af Køgebugtbanen, er nu genoptaget. Det forventes, at Hareskovbanen kan være udbygget til dobbeltsporet S-bane til ibrugtagning i 1976.

Anlægsarbejderne på Lundtoftebanen har været stillet i bero i de senere år til fordel for anlæggene på Køgebugtbanen og Hareskovbanen.

Ved lov nr. 233 af 3. juni 1967 er truffet bestemmelse om anlæg af en bane i tunnel fra Dybbølsbro station over Københavns Hovedbanegård, Højbro og Kongens Nytorv til Østerport station (den såkaldte Citybane). Iværksættelsen af anlægsarbejderne på denne bane beror i øjeblikket på en afgørelse af, om der skal anlægges en højtliggende eller en dybt-

Min. f. off. arb. j. nr. V Ja 1/72.

liggende tunnel. Spørgsmålet er med en indstilling forelagt folketingets trafikudvalg i april 1970. Det i henhold til § 3, stk. 1, i 1961-loven nedsatte Tunnelbaneudvalg I har i april 1970 afgivet en betænkning om anlæg af yderligere tunnelbaner, der ligeledes er sendt til trafikudvalget.

I „Perspektivplanlægning 1970-85“ er der, ud over de ovenfor nævnte baner, påregnet en videreudbygning inden for de nærmeste 15 år af det ydre S-banenet til byerne i den såkaldte købstadsring, bl. a. omfattende en forlængelse af Køgebugtbanen til Køge og af S-banen Valby-Tåstrup til Roskilde samt en ombygning til S-bane af banestrækningen Ballerup-Frederikssund. Endvidere er der forudsat anlæg af visse tunnelbanestrækninger i København.

Ved vurderingen af spørgsmålet om den tidsmæssige placering og indbyrdes prioritering af disse baneanlæg må som væsentlige faktorer indgå den allerede stedfundne og den forventede befolknings- og erhvervsudvikling i de enkelte baners oplande, samt den omstændighed at et vedtaget baneanlæg vil øve stor indflydelse på de nævnte udviklingsforhold. Medens disse forhold med rimelig sikkerhed kan forudses i de første ca. 5 år, er der så megen usikkerhed om udviklingen videre frem — bl. a. som følge af, at en godkendt egnsplan for det storkøbenhavnske område endnu ikke foreligger — at der ikke for øjeblikket er tilstrækkeligt grundlag for en stillingtagen til andre nye baneanlæg end det i denne lov nævnte, jfr. nedenfor.

Samtidig med vedtagelsen af S-baneloven af 1961

blev det ved lov nr. 144 af 17. maj 1961 besluttet at nedsætte et udvalg for planlægning af Køge Bugt-området, der ifølge de udarbejdede egnsplaner var udset til at skulle rumme en betydelig del af den fremtidige byvækst i Storkøbenhavn.

I denne egnsplandisposition indgik som en væsentlig faktor en antagelse af, at Køge Bugt-området inden for egnsplanperioden efter de foreliggende planer ville blive forsynet med effektive anlæg for såvel individuel som kollektiv trafik i form af henholdsvis Vestmotorvejen fra København mod Korsør og Rødby samt en S-bane (Køgebugtbanen) fra København langs Køge Bugt til et sted i nærheden af Solrød Strand.

Planerne for denne S-bane er baseret på lov nr. 284 af 18. juni 1948, hvori ministeren for offentlige arbejder er bemyndiget til at erhverve arealer til et sådant baneanlæg, der på daværende tidspunkt for strækningen ud over Vallensbæk var forudsat i overvejende grad at skulle tjene som udflugtsbane til de rekreative områder langs Køge Bugt.

Forudsætningerne for Køgebugtbanen er således væsentligt ændret siden 1948.

Planlægningsudvalget for Køge Bugt-området har i 1970 offentliggjort resultatet af sit hidtidige arbejde omfattende en udførlig plan for områdets bebyggelse og trafikbetjening m. v., herunder etapeplaner for udbygningen (Dispositionsplan for Køge-Bugt-området). Planen er i 1968 godkendt af boligministeriet.

DSB har deltaget i dette arbejde og har herunder medvirket ved udformningen af bebyggelses- og trafikplanerne, som for hvert delområde er opbygget med centrum i områdets S-banestation, der således indgår som et væsentligt funktionselement i planerne.

Udvalget har med hensyn til Køgebugtbanen forudsat, at dennes strækning fra København til Vallensbæk er fuldført i 1972 overensstemmende med DSBs planer, og en forlængelse af banen til Hundige er påregnet ibrugtaget senest i 1975. For den videre strækning gennem planlægningsområdet, d.v.s. til Jersie, er der ikke antaget bestemte ibrugtagningstidspunkter, men udvalget har peget på, at en hurtig gennemførelse også af denne strækning i høj grad er påkrævet af hensyn til den igangværende byudvikling.

Området mellem Jersie og Køge har ikke været inddraget i Planlægningsudvalgets arbejde, hvorfor spørgsmålet om en forlængelse af Køgebugtbanen fra Jersie til Køge ikke har været overvejet i udvalget. Ifølge gældende byudviklingsplaner er der imid-

lertid også i dette område forudsat en betydelig byudvikling i de kommende år, bl. a. baseret på en videreførelse af Køgebugtbanen gennem området til betjening af dette. Det må derfor anses for naturligt og påkrævet at forlænge Køgebugtbanen gennem disse kommende byområder helt til Køge.

Realiseringen af de for det samlede Køge Bugt-område udarbejdede byudviklingsplaner er i vidt omfang påbegyndt og for at følge disse op, vil det være nødvendigt, at anlægget af Køgebugtbanen til Vallensbæk snarest videreføres mod syd foreløbigt til Hundige, der vil blive tilslutningsstation til et kommende S-togsdepot.

Hundige vil derfor være velegnet som afslutningspunkt for en etape.

For delstrækningen Vallensbæk-Hundige vil de faste anlægsudgifter udgøre ca. 47 mio. kr. (excl. moms), hvoraf DSBs budgetrammer må forøges med 37 mio. kr. i de kommende år.

Anlægstiden anslås til ca. 3 år, hvortil kommer i hvert fald 1 år til indledende projektering efter lovens vedtagelse og inden anlægsarbejdernes påbegyndelse i marken.

Det bemærkes, at den anførte tidsplan, hvor strækningen Vallensbæk-Hundige udføres omtrent parallelt med Hareskovbanen, kræver nogen forøgelse af de personelle ressourcer til S-baneanlæg. Udgifterne herved er indeholdt i ovennævnte beløb.

En videreførelse af anlægsarbejderne for Køgebugtbanens strækning ud over Hundige kan af ressourcemæssige grunde ikke foretages førend i sidste halvdel af 1970'erne.

Da der for øjeblikket imidlertid er usikkerhed om Københavnsegnens byudvikling i denne periode, bør der ikke på nuværende tidspunkt tages endelig stilling til, hvornår dette baneanlæg skal bringes til udførelse, men spørgsmålet herom bør senere vurderes på lige fod med spørgsmålet om, hvilke andre S-baneanlæg der måtte være behov for at udføre i denne periode.

Da det imidlertid er af betydning såvel for by- og egnsplanlægningen som for trafikplanlægningen, at der snarest træffes beslutning om en prioriterings- og tidsplan for de kommende års udbygning af nærtrafikanlæggene, agter DSB i løbet af 1972 at udarbejde en statusrapport om planlægning og udbygning af nærtrafikken indeholdende en sammenfatning af det foreliggende beslutningsgrundlag til brug ved fremsættelse, eventuelt allerede i folketingsåret 1972-73, af lovforslag om yderligere udbygning af nærtrafikbanerne, tillige med angivelse af forslag til prioritering af yderligere etaper.