

## Forslag

til

### Lov om udbygning af baneanlæggene for den storkøbenhavnske nærtrafik.

Fremsat den 28. januar 1975 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at udføre nedennævnte baneanlæg:

1) En forlængelse af den dobbeltsporede S-bane København-Tåstrup til Høje Tåstrup.

2) En forlængelse af den dobbeltsporede S-bane København-Ballerup til Måløv ved fornøden ombygning af den eksisterende banestrækning mellem Ballerup og Måløv.

§ 2. Ministeren bemyndiges til at foretage projektering til forberedelse og sikring af

anlæg af et 2. spor mellem Måløv og Frederikssund samt en elektrificering af denne strækning.

Stk. 2. Såfremt der projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, som skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af anlægget, kan ministeren erhverve de arealer m. v., der er fornødne til sikring af anlæggets gennemførelse.

Stk. 3. Erhvervelse af arealer efter stk. 2 kan om fornødent ske ved ekspropriation.

### Bemærkninger til lovforslaget.

Ved lov nr. 240 af 7. juni 1972 blev det besluttet at videreføre Køgebugtbanen fra Vallensbæk til Køge.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgik, at det ville være nødvendigt snarest at forlænge Køgebugtbanen mod syd foreløbigt til Hundige for at opfølge byudviklingen i denne del af Køge Bugt-området.

Spørgsmålet om tidspunktet for banens videreførelse ud over Hundige mod Køge blev foreslået udskudt til afgørelse samtidig med spørgsmålet om, hvilke andre S-baneanlæg der måtte være behov for at udføre i samme tidsrum.

Til brug for en vurdering af disse spørgsmål har DSB i maj 1973 færdiggjort en rapport om „S- og T-baneudbygningen i hovedstadsregionen 1973-1988“. I rapporten er tilstræbt en sammenfatning af

det på daværende tidspunkt foreliggende besluttingsgrundlag om baneudbygningen, ligesom rapporten indeholder forslag til en prioritering af denne udbygning.

Rapporten konkluderer i hovedtræk, at der af økonomiske og byudviklingsmæssige grunde primært bør sættes ind på en udbygning af de relativt billige ydre S-baner i regionens byudviklingsområder, d.v.s. S-baneforlængelserne til Køge, Roskilde og Frederikssund, medens de kostbare tunnelbaneanlæg i de indre områder af regionen bør stilles i bero indtil videre. Herved antages der at kunne skabes bedre sikkerhed for, at de disponible kapital- og arbejdskraftressourcer kan stilles til rådighed for en påkrævet, hurtig udbygning af de ydre S-baner.

Udarbejdelsen af DSB-rapporten fandt sted forud

Min. f. off. arb. j. nr. V Ja 7/74.

71 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

for afslutningen af overvejelserne om den fremtidige regionsudvikling, der er en væsentlig forudsætning for udbygningen af regionens banenet. Forslag til regionens fremtidige udvikling foreligger nu i form af Egnspanrådets Regionplan 1973, som er til overvejelse hos de statslige planlægningsmyndigheder.

Regionplan 1973 angiver forslag til størrelse og fordeling af den regionale byvækst efter de retningslinier for regionens hovedstruktur og byvækstområder, der er beskrevet i den såkaldte Strukturplan 1972.

Denne plan angiver den principielle placering af en regional hovedstruktur bestående af

- transportkorridorer til overordnede trafik- og forsyningslinier,
- A-zoner til lokalisering af regionale arbejdsplads- og servicefunktioner, A-funktioner.

Planen afgrænser bl. a. følgende geografiske delområder af regionen:

- områder, hvor byvækst kun kan finde sted inden for eksisterende byzone. Disse områder omfatter dels det såkaldte Fingerbyområde med byfingrene koncentreret omkring de nuværende baner til Tåstrup, Ballerup, Hillerød og Helsingør, dels Køge Bugt-området,
- byvækstområder, hvor regional byvækst kan finde sted i henhold til den løbende regionplanlægning. Disse områder omfatter dels området mellem Roskilde- og Hillerød-fingrene, dels området mellem Roskilde- og Køge Bugt-fingrene indtil grænsen for Storstrømsamt, dels Vestamager.

Regionplanen angiver, at byvæksten i de såkaldte byvækstområder i en første udbygningsfase skal knytte sig til eksisterende trafik anlæg. For banernes vedkommende vil dette sige Hillerød-, Frederikssund- og Roskildebanelen.

Trafikberegninger, som Egnspanrådet har foretaget på baggrund af de fremtidige regionplanforhold, viser, at passagemængderne på de eksisterende S-baner vil vokse i en moderat takt, således at visse udvidelser i driftshyppigheden i forhold til nuværende køreplan vil blive nødvendig i fremtiden, og at der er passagerunderlag til en forlængelse af S-banerne til Køge, Roskilde og Frederikssund.

Egnspanrådets planlægningsafdeling har i tilslutning til en vurdering af ovennævnte DSB-rapport anført, at der ved en forlængelse af S-banerne til Frederikssund, Roskilde og Køge alene vil indhentes et efterslæb i baneudbygningen, og at denne udbygning i princippet ikke rummer nogen konflikt med Regionplan 1973.

Planlægningsafdelingen peger på, at den nøjere etapedeling af baneudbygningen må forhandles i sammenhæng med byvækstens etapedeling, ligesom enkelte justeringer af banernes linieføring kan komme på tale i forbindelse med de nye byområders udformning.

På baggrund af de således overensstemmende tanker om regionsudviklingen og S-baneudbygningen i de ydre områder har DSB i fornøden kontakt med de statslige myndigheder, der overvejer spørgsmålet om statens stilling til Regionplan 1973, indledt et videregående planlægningsarbejde vedrørende denne baneudbygning.

Planlægningsarbejdet er koncentreret om opstilling af skøn over de fremtidige trafikmængder på det udbyggede S-banenet samt om skitsering af de fremtidige driftsformer, anlæg og rullende materiel.

Som planlægningsforudsætning er antaget, at det fremtidige S-banenet omfatter de nuværende og under udbygning værende S-baner samt S-baneforlængelserne til Køge, Roskilde og Frederikssund.

S-banenettet påregnes i geografisk og trafikalt henseende opdelt i et lokalt net og et regionalt net.

Det lokale net forudsættes afgrænset mod vest af de planlagte regionale centre i Hundige, Høje Tåstrup og Måløv. Mod nord udstrækkes nettet til Farum, Holte og Klampenborg.

Det regionale net forudsættes at omfatte S-banelinierne til Køge, Roskilde, Frederikssund og Hillerød.

I planlægningsarbejdet indgår endvidere undersøgelser for en evt. baneforbindelse i den i Regionplan 1973 foreslåede nord-sydgående transportkorridor fra Hillerød via Måløv og Høje Tåstrup til området vest for Køge.

I takt med udbygningen af S-banenettet forventes en stigende trafikbelastning på de enkelte strækninger. På den centrale strækning af S-banenettet, den såkaldte Boulevardbane fra Hovedbanegården til Østerport, forudses en sådan trafikstigning, at denne strækningens kapacitet om en årrække må udbygges. En undersøgelse af forskellige muligheder for udvidelse af Boulevardbanens kapacitet, herunder ved anlæg af supplerende spor mellem Hovedbanegården og Østerport, indgår som et væsentligt element i DSBs planlægningsarbejde.

Dette arbejde omfatter yderligere planerne for en baneforbindelse mellem Centrum og Københavns lufthavn. Denne bane vil endvidere kunne forbedre trafikbetjeningen af områder på Amager.

Den igangværende S-baneudbygning omfatter dels Køgebugtbanens forlængelse fra Vallensbæk til Hundige, som vil være afsluttet pr. september 1976,

dels Hareskovbanens ombygning til S-bane, der vil være tilendebragt pr. september 1977.

Et centralt forhold i planlægningsarbejdet er en fastlægning af rækkefølgen for den videre S-baneudbygning, herunder af etapedelingen. Også på dette punkt bør der være nøje overensstemmelse med de regionplanmæssige forudsætninger.

Regionplan 1973 indeholder imidlertid ikke forslag til en etape- og tidsfølgeplan for regionsudviklingen. Arbejdet med opstilling af en sådan plan er påbegyndt som et led i den videregående regionplanlægning.

I regionplanen er imidlertid påpeget, at Køge Bugt-området er imidlertid påpeget, at Køge Bugt-området skal have en høj prioritet i planens udbygningsetaper, og at Køgebugtbanen snarest bør videreføres fra Vallensbæk til Køge.

Regionplanen peger endvidere på, at de eksisterende regionale baneanlæg i fingerbyområdet og Køge Bugt-området under alle omstændigheder skal videreføres til skæringspunkterne mellem byradialerne og den regionale hovedstruktur, d.v.s. til Måløv, Høje Tåstrup og Køge.

Disse synspunkter deles i det væsentlige af de statslige planlægningsmyndigheder.

Som følge af de endnu uafklarede regionplanforhold, herunder den manglende etape- og tidsfølgeplan for den samlede regionsudbygning, bør der ikke på nuværende tidspunkt foretages en fuldstændig prioritering af samtlige planlagte S-baneudbygninger. De nødvendige beslutninger bør indskrænkes til at omfatte de banestrækninger, der i henhold til det foran anførte kan anses for at være i fuld overensstemmelse med de faktiske byudviklingsforhold og med de synspunkter, hvorom der hidtil er opnået enighed mellem de kommunale og statslige planlægningsmyndigheder.

Disse forhold tilsiger, at der efter afslutning af de igangværende S-baneudbygninger til Hundige og Farum bør stiles mod en snarlig videreførelse af Køgebugtbanen gennem størstedelen af det af Køge Bugt-planen omfattede byudviklingsområde, d.v.s. banens strækning Hundige-Solrød.

Anlægsudgiften for strækningen Hundige-Solrød er med prisniveau pr. 1.4.1974 anslået til 145 mio. kr.

Den fornødne lovhjemmel for dette anlæg er indeholdt i lov nr. 240 af 7. juni 1972 om Køgebugtbanens forlængelse fra Vallensbæk til Køge.

I det omfang, de disponible kapital- og arbejdskraftressourcer gør det muligt, bør der sideløbende med anlægget af strækningen Hundige-Solrød udføres de fornødne anlæg for en forlængelse af Tåstrupbanen til Høje Tåstrup og af Ballerupbanen til Måløv.

Herved opnås dels en S-banebetjening af de allerede nu i vidt omfang udbyggede byområder i Høje Tåstrup og Måløv, dels en afrunding af det foran beskrevne lokale S-banenet.

S-baneforlængelserne til Høje Tåstrup og Måløv vil endvidere indebære mulighed for etablering af påkrævede drifts- og trafikbetjeningsmæssige forbedringer på de ikke-elektrificerede banestrækninger henholdsvis fra Høje Tåstrup til Roskilde og fra Måløv til Frederikssund.

Udførelsen af S-baneforlængelserne til Høje Tåstrup og Måløv kræver særskilt lovhjemmel, som nærværende lovforslag tager sigte på.

Under forudsætning af, at DSBs hidtidige investeringsrammer i de kommende år ikke reduceres, vil der i finansåret 1975/76 være midler til rådighed for den foreslåede videreudbygning af de ydre S-baner. Udbygningen af banerne til Solrød, Høje Tåstrup og Måløv vil herunder kunne finde sted sideløbende, uden at de enkelte anlæg vil virke forsinkende på hinanden. Den foreslåede baneudbygning anslås at kunne udføres samlet inden for en periode på ca. 5 år fra lovens vedtagelse.

Den nødvendige stillingtagen til udbygningen af hovedstadsregionens baneanlæg ud over den i nærværende lovforslag omhandlede udbygning bør afvente den kommende tids drøftelser mellem de kommunale og statslige planlægningsmyndigheder om den endelige regionplans udformning, herunder arbejdet med opstilling af en etape- og tidsfølgeplan for regionsudbygningen.

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.*

##### *Til § 1, pkt. 1.*

Ved lov nr. 187 af 20. marts 1918 er der givet ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til at anlægge et 3. og 4. spor på strækningen Vigerslev-Roskilde. De to spor var påregnet anvendt til godstrafik. Bl. a. udviklingen på traktionsområdet siden 1918 har bevirket, at der endnu ikke har været behov for at adskille fjernperson- og godstrafik på separate spor, hvorimod der har været behov for særskilte spor for nærpersonstrafik.

De nævnte 3. og 4. spor er bygget på strækningen til Tåstrup og med folketingets tilslutning over finansloven taget i brug til S-banedrift.

Da den politiske stillingtagen til den videre udbygning af S-banenettet imidlertid bør ske ud fra en helhedsvurdering, vil det være rigtigst, at S-banens forlængelse ud over Tåstrup besluttet ved en særskilt lovbestemmelse.

Anlægsudgiften for S-banens forlængelse fra Tåstrup til Høje Tåstrup er med prisniveau pr. 1.4.1974

anslået til 80 mio. kr. Heri er medregnet udgifterne til etablering i Høje Tåstrup af et samlet stationskompleks for fjern- og nærpersiontrafik.

*Til § 1, pkt. 2.*

Langs den enkeltsporede bane Ballerup-Frederikssund er der igennem en årrække sket en byudvikling, der vel har betydet en øget banetrafik, som imidlertid ikke har haft det omfang, der måtte forventes ud fra befolkningsunderlaget. Årsagen hertil er i væsentlig grad, at banebetjeningen i området har været og fortsat er utilstrækkelig. Dette forhold har DSB længe haft for øje og for at råde bod herpå søgt at opstille planer for en mere moderne, passagervenlig og rationel driftsform.

Planlægningen har imidlertid vist, at bl. a. de nuværende infrastrukturforhold på den enkeltsporede strækning Ballerup-Frederikssund ikke gør det muligt at etablere de ønskede driftsforbedringer, f. eks. i form af en såkaldt „stiv“ køreplan. En nødvendig forudsætning herfor er en forlængelse af S-banen fra Ballerup til Måløv, hvor der bl. a. kan etableres hensigtsmæssige omstigningsforhold mellem S-tog og Frederikssundtog.

Den allerede stedfundne og i de nærmeste år forventede udbygning af Måløv-området vil indebære et rimeligt trafikunderlag for en S-banebetjening af dette område.

Anlægsudgiften for S-banens forlængelse fra Ballerup til Måløv er med prisniveau pr. 1.4.1974 anslået til 30 mio. kr.

*Til § 2.*

Det er hensigten til sin tid, når de regionplanmæssige forhold i relation til videreudbygningen af de planlagte S-baner er nærmere afklaret, at fremlægge fornødent lovforslag om disse baneanlæg.

Som følge af den allerede stedfindende bygge- og anlægsaktivitet i områderne, der grænser op til disse planlagte S-baner, er det imidlertid ønskeligt, at der allerede nu tilvejebringes fornøden lov hjemmel til — om fornødent ved ekspropriation — at sikre, at der på sådanne arealer, som vil medgå til det senere anlæg af disse S-baner, ikke udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der kan påregnes at ville lægge en senere gennemførelse af S-baneanlæggene hindringer i vejen eller at fordyre disses gennemførelse.

For de planlagte S-baner til Køge og Roskilde foreligger der i kraft af henholdsvis lov om Køgebugtbanens forlængelse til Køge og forannævnte 1918-lov om anlæg af 3. og 4. spor til Roskilde fornøden hjemmel til foretagelse af sådanne arealsikringer m. v.

En tilsvarende hjemmel foreligger ikke for det planlagte S-baneanlæg til Frederikssund, men vil være tilvejebragt ved den foreslåede lovbestemmelse.