

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Til § 1.

Spørgsmaalet om en Banelinie fra København mod Syd langs Køge Bugt har tidligere været behandlet i Rigsdagen. I Rigsdagssamlingen 1906—07 vedtoges en Lov om Anlæg af en direkte Jernbane fra København til Køge. I Loven var der som Betingelse for Banens Anlæg stillet Krav om, at de interesserede Amtskommuner inden den 1. Januar 1910 skulde afgive Tilsagn om at ville bidrage med 100 000 Kr. pr. Banemil til Anlægsudgifterne, og da dette Tilsagn ikke blev givet inden Fristens Udløb, bortfaldt Loven.

I Rigsdagssamlingen 1916—17 blev Spørgsmaalet igen taget op, og der ned-sattes en Kommission, der den 13. December 1920 afgav en omfattende Betænkning. Kommissionen gik ind for Anlæg af en Statsbane fra Vigerslev Station over Brøndbyerne, Vallensbæk, Hundige, Karlslunde, Jernen, Solrød Strand og Lynghuse til Køge. Banen blev i teknisk Henseende foreslaaet anlagt saaledes, at den eventuelt senere kunde indgaa som Led i en Fjerntrafiklinie, den saakaldte Fugleflugtslinie, til det sydlige Udland. Efter at det imidlertid ved Udbygningen af den midtsjællandske Jernbane som dobbeltsporet Hovedbane mellem Ringsted og Næstved i Henhold til Lov Nr. 84 af 23. Februar 1917 var blevet muligt at føre Hurtigtogene med Forbindelse til det sydlige Udland ad denne Rute, var Interessen for en Køgebane blevet saa ringe, at Betænkningen ikke kom til Behandling i Rigsdagen.

I de forløbne Aar er Forholdene langs Køge Bugt paa afgørende Maade ændret, idet der er opstaaet dels en vis Helaarsbeboelse, dels en betydelig Sommerhusbeboelse, dels endelig foregaar en meget stor Udflugts trafik til Badestrande m. v. Til Afvikling af Persontrafiken mellem København og Oplandet langs Bugten er der oprettet Automobilruter, der siden Begyndelsen af Trediverne er drevet af Statsbanerne.

I det af Statsbanerne i 1940 udarbejdede Forslag til en Udbygning af Københavns Nærbanetrafik er medtaget en Bane-

linie fra Arealerne ved Køge Bugt til Københavns Hovedbanegaard. Denne Bane blev medtaget, fordi man ansaa det for nødvendigt at sikre Muligheden for dens Gennemførelse, men ikke fordi der paa daværende Tidspunkt endnu var nogen Trang til et nyt Trafikmiddel paa denne Strækning, hvor Trafikken uden Vanskelighed kunde afvikles med Statsbanernes Rutebiler.

Igennem de siden 1940 forløbne Aar har det imidlertid vist sig, at Trafikken til og fra Oplandet langs Gl. Køgevej og Køge Bugt er steget meget stærkere end ventet, og da den maa antages yderligere at ville stige væsentlig i de nærmest følgende Aar, maa det forventes, at der indenfor en overskuelig Fremtid maa tilvejebringes en Baneforbindelse til at bestride denne Trafik, indtil videre i hvert Fald for den inderste Del af Strækningen, som tænkes forbeholdt Helaarsbebyggelse.

Til Belysning af den Stigning i Trafikken, der har fundet Sted, kan det anføres, at det aarlige Antal rejsende med Statsbanernes Rutebiler paa Ruten Valby Station—Greve Strand—Køge i 5-Aaret 1942—47 er steget fra 0,84 Mill. til 2,09 Mill., d. v. s. med ca. 150 %. Det maa herved tages i Betragtning, at det paa Grund af Vanskelighederne med at skaffe Materiel i samme Tidsrum kun har været muligt at forøge Antallet af Pladskilometer med 120 %, hvilket har haft til Følge, at Vognene har maattet overfyldes stærkt, og at Rejseforholdene i det hele har været utilfredsstillende. Der er derfor Grund til at antage, at Antallet af rejsende i 1947 vilde have været endnu højere, saafremt det havde været muligt at sætte et større Antal Vogne ind paa Ruten. Det vil dog i det lange Løb ikke alene være et Spørgsmaal om Indsætning af flere Vogne, men det Tidspunkt vil komme, da man af Hensyn til Gl. Køgevejs øvrige Trafik ikke bør belaste den med kollektive Trafikmidler.

Det har endvidere vist sig, at de Arealer, gennem hvilke Banelinien i givet Fald maa føres, i stadig højere Grad bliver solgt til Byggegrunde, hvorpaa der opføres ikke alene Sommerhuse og lignende,