

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.