

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 fortsat 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 nærsopstrafik.

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