

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,