

DSB

Vallensbæk-Hundige

25. september 1976

Den ny S-bane er en gammel historie

Mere end 100 år gik fra de første planer om en jernbane langs Køge Bugt til det første tog kørte

Næppe havde dagbladet »Fædrelandet« om indvielsen af den første jernbane i kongeriget Danmark i 1847 noteret: »Det første Tog mod Roeskilde afgik i Morges og har i det mindste vel passeret Valby Bakke« før nye store planer om jernbanebyggeri meldte sig. En af dem gjaldt en jernbanelinie mod syd langs Køge Bugt, videre over Sydsjælland til Falster og Lolland med færgeforbindelse til Tyskland. Med andre ord en fugleflugtslinie.

Men det var en urolig verden at lægge store planer i. 1848, 1864, 1914 og 1940 er nogle af historiens sorte årstal. Først i 1963 var Fugleflugtslinien en realitet, og da var den forlængst fløjet sine egne vegne – bort fra Køge Bugt.

Anlægslov i 1961

To år tidligere var dog en lov om Køge Bugts egen jernbane – en S-bane – vedtaget af Folketinget. I princippet byggede den planlagte Køgebugtbane på den såkaldte Fingerplan, som en gruppe unge dynamiske planlæggere, samlet omkring Dansk Byplanlaboratorium, havde udarbejdet i slutningen af 1940'erne.

Fingerplanen

Fingerplanens idé var, at byudviklingen skulle samles omkring de veje og jernbaner, der strålede ud fra det københavnske bymassiv. En af fingrene skulle gå langs med Køge Bugt. Mellem fingrene skulle der være åbent land, skove – grønne kiler.

Men tiden var endnu ikke moden til at gennemføre en så vidtgående planlægning. Desuden var bilen for alvor på vej ind på den trafikale arena. Hver mand sin bil var løsenet. At blive selvejer var det største ønske.

Af jernbanen i Køge Bugt blev der ikke andet end nogle arealudlæg – nogle streger på papiret. En ekspropriationslov fra 1948 dannede grundlag herfor.

Byens vilde vækst

Hovedstaden begyndte at vokse vildt. Der kom svømmehud mellem »fingrene« – og Køge Bugts »finger« manglede stadig en vigtig del af sit skelet – S-banen.

Før at få den vilde vækst under kontrol oprettede Boligministeriet i 1958 Egnspansekretariatet, og i 1960 skitse til en egnspan. Året efter blev forslaget om anlæg af S-baner til Farum, Lundtofte – og langs Køge Bugt vedtaget.

Først 11 år senere – i 1972 – kunne dronning Margrethe II klippe den røde snor over og det første S-tog rulle ud på Køgebugt banens første etape til Vallensbæk.

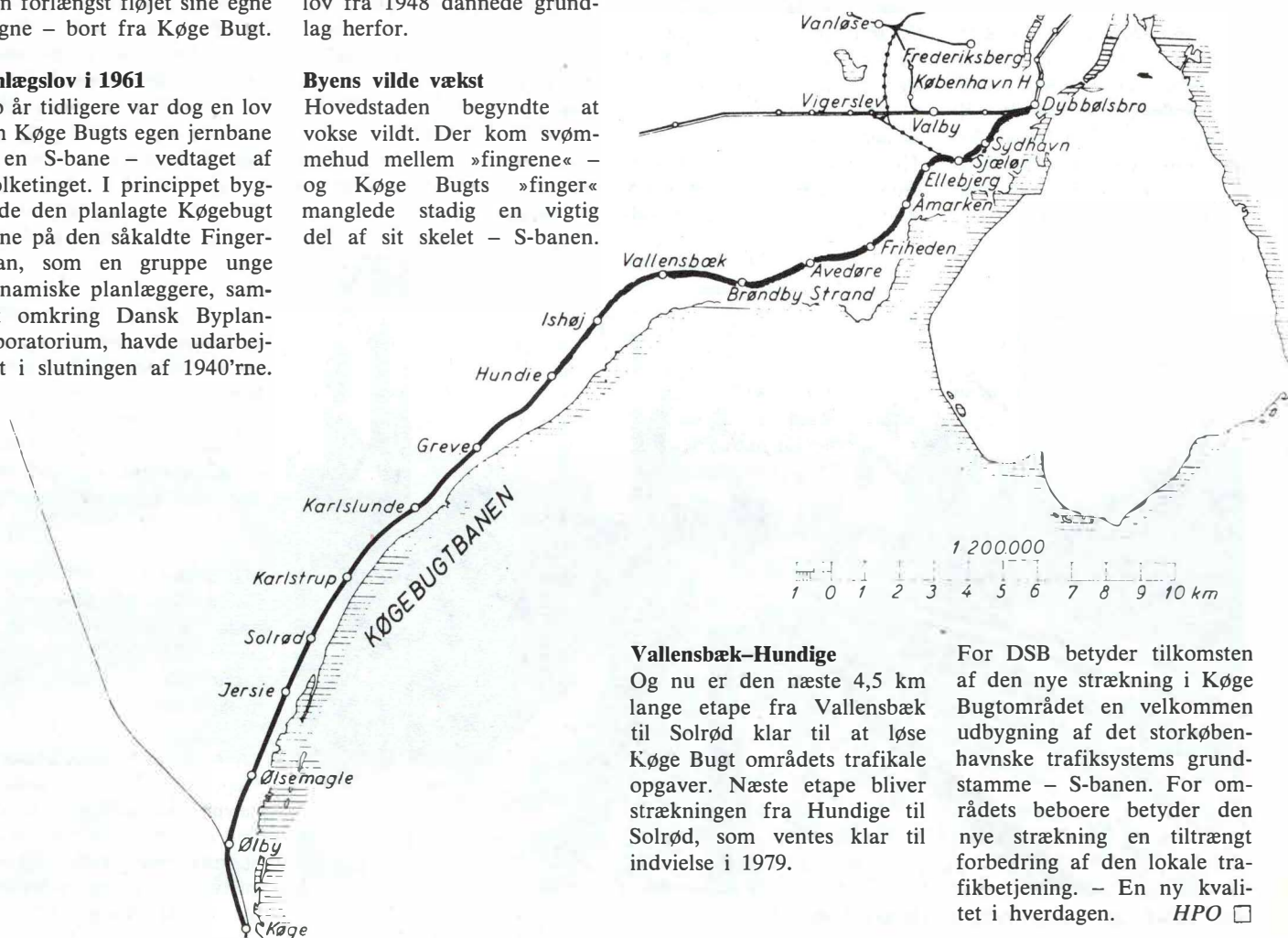
Baggrunden for den lange byggetid skyldes bla de knappe bevillinger – og den kendsgerning, at der skulle bygges på tre baner samtidig.

Enorm ekspansion

Men mens der er bygget på jernbanen langs Køge Bugt har udviklingen marcheret enorm. Tusinder og atter tusinder af lejligheder er bygget.

Og mens det kun gik langsomt fremad med S-banen, bredte det overordnede vej-system hvis hovedpulsårer er de store motorveje sig ud fra byen.

Banen kom bagefter, men da den først kom, blev den også brugt. Og til trods for, at S-banen kom sidst, har den opnået en meget central placering i områdets trafikale hverdag. En placering, som yderligere styrkes med den nye etape Vallensbæk–Hundige med de passagermæssigt meget store stationer Ishøj og Hundige – Hundige, der også bliver banens store omstigningsstation mellem de nye regionale, gennemkørende S-tog og de standsende normale tog, når næste etape til Solrød er klar.



Vallensbæk–Hundige

Og nu er den næste 4,5 km lange etape fra Vallensbæk til Solrød klar til at løse Køge Bugt områdets trafikale opgaver. Næste etape bliver strækningen fra Hundige til Solrød, som ventes klar til indvielse i 1979.

For DSB betyder tilkomsten af den nye strækning i Køge Bugtområdet en velkommen udbygning af det storkøbenhavnske trafiksystems grundstamme – S-banen. For områdets beboere betyder den nye strækning en tiltrængt forbedring af den lokale trafikbetjening. – En ny kvalitet i hverdagen. HPO □

Anlægsarbejderne mellem Vallensbæk og Hundige

En investering på ca 70 mio kr til anden etape af Køgebugtbanen

*Ved overingeniør
Poul Mølgaard*

Samtidig med at DSB i sommeren 1972 lagde sidste hånd på færdiggørelsen af Køgebugtbanens 1. etape fra Dybbølsbro til Vallensbæk, som skulle ibrugtages den 1. oktober samme år, startede planlægningen og projekteringen af 2. etapan.

Folketinget havde i juni 1972 vedtaget anlægslov for banens videreførelse til Køge og havde samtidig tilkendegivet, at den 4½ km lange strækning fra Vallensbæk over Ishøj til Hundige ønskedes færdiggjort til ibrugtagning i 1976.

Den af Folketinget fastsatte tidsfrist – 4½ år til 4½ km dobbeltsporet S-bane – kan umiddelbart synes særdeles rigelig, men når det tages i betragtning, dels at Hareskovbanens elektrificering var planlagt fuldført til 1976 –

den blev dog senere forsinket 1 år som følge af et statslig anlægsstop, der imidlertid ikke ramte Køgebugtbanen – dels at det uanset banens længde drejer sig om at få en række specialister for henholdsvis bro-, spor-, kørelednings-, sikrings- og bygningsanlæg passet ind i en fornuftig arbejdsrytme, var der ikke megen tid at give hen af.

Den 1. april 1973 startede da også de første jord- og broarbejder og med en investering på ca 10 mio kr i det første finansår, godt og vel 25 mio kr i hvert af de to følgende, for endelig at slutte af med ca 8 mio i indeværende finansår – det vil sige ialt ca 70 mio kr – er det lykkedes at gennemføre anlægget til den ønskede dato.

Banens trace

Heldigvis var banens linieføring og de to stationers placering allerede lagt fast og god-

kendt af ekspropriationskommissionen i 1966. Ved denne lejlighed blev den oprindelige i begyndelsen af 1950'erne fastlagte linie i Hundigeområdet flyttet henved 500 m ind i landet, således at banen fik en langt bedre tilknytning til det i henhold til egns- og senere regionplanlægningen forudsatte »center af højere orden« i Hundige.

Endvidere blev der ved samme kommissionsforretning sikret udlæg af et ca 70.000 m² stort areal mellem Ishøj og Hundige stationer til anlæg af et kommende S-togsdepot. Da depotet, der skal ligge mellem banens to spor, og hvortil der er skaffet vejadgang under det ene spor, næppe kan forventes anlagt før om ca 15 år, forhandles der i øjeblikket med Thorslunde-Ishøj kommune om en midlertidig benyttelse af arealet f.eks. til kolonihaver og lignende.

Selv om banens linieføring i princippet var fastlagt og en del arealerhvervelser foretaget op til 1972 stod dog tilbage – foruden supplerende ekspropriationer – forhandlinger med Thorslunde-Ishøj og Greve kommuner om forholdene ved de mange vej-anlæg, der skærer banen, samt om anlæg af trafikpladser ved de to stationer.

Disse forhandlinger, der også omfattede den økonomiske byrdefordeling, blev afsluttet og godkendt af ekspropriationskommissionen i løbet af efteråret 1972.

Stationsanlæggene

Medens stationerne på den tidligere udførte del af Køgebugtbanen overalt er udført som øperroner – det vil sige med kun én perron med spor på hver side – og alle lagt på dæmning, har man her anlagt Ishøj – ganske vist på dæmning – men med sideperroner og Hundige med spor og perroner i terræn.

Når Ishøj er blevet udført med sideperroner skyldes det blandt andet ønsket om at holde sporene og dermed støjen så langt væk fra den allerede udførte boligbebyggelse, ligesom arealindgrebet uden for selve stationen blev mindre.

Når spor og perronanlæggene i Hundige er blevet holdt nede i terræn frem for lagt op på en dæmning må årsagen i første række søges i økonomiske hensyn.

Med banens videreførelse til Køge og med den tidligere nævnte status for Hundige som et hovedcenter for Køgebugtregionen, skulle stationen udstyres dels som endestation for lokale S-tog, dels som



Banestrækningen umiddelbart syd for Vallensbæk.

overgangsstation for de regionale S-tog til og fra Køge. Stationen er derfor udformet med 2 perroner og ialt 4 perronspor, hvoraf dog kun de 3 tages i brug for S-tog, så længe banen ikke er ført videre.

Da hertil kommer anlæg af 4 depotspor med rengøringsperroner nord for perronerne – for hensætning af stammer i natterne – samt vendespor i sydenden ville en bandedæmning for stationen blive temmelig voldsom og kostbar.

Under forhandlingerne med kommunens byplanfolk viste der sig stor forståelse for tanken om at holde spor og perroner nede i terræn, og med den udformning centerområdet har fået med et gåstrøg over stationsbroen og køreveje nord og syd herfor – finder begge parter, at der er opnået en absolut tilfredsstillende løsning.

Ved udformningen af de to stationers trafikplads, der anlægges og bekostes af henholdsvis Thorslunde-Ishøj og Greve kommune er – blandt andet også ved forhandlinger med HT – opnået klart adskilte og gode adgangsforhold for de forskellige trafikarter (busser, taxi, til- og frakør-



Broen over St Vejleå mellem Vallensbæk og Hundige.

sel for private samt parkering for disse).

Som en særlig service for de i perioden indtil banens videreførelse relativt mange bus/tog omstigere har Greve kommune ofret en ret omfattende overdækning af busområdet ved Hundige station.

Jord- og broarbejder

Jordarbejdet har omfattet behandling af godt 200.000 m³ jord, hvoraf en godt 30.000 m³ har været grus dels til udskiftning af blød bund i nærheden af de to vandløb Store og Lille Vejleå, der krydser banen henholdsvis syd for

Vallensbæk og nord for Hundige stationer.

Under hensyn til at anvendelse af grus nu også er blevet et ressourcspørgsmål, er der ikke overalt – som tilfældet ofte var tidligere – sket en fuldstændig udskiftning af den bløde bund under dæmningerne, men ved omfattende geotekniske undersøgelser og stadig kontrol tillader man en vis – efterhånden stærkt aftagende – sætning af dæmningerne i byggeperioden og de første år efter banens ibrugtagning.

Broarbejderne har omfattet udførelse af 5 vejunderføringer, 2 vejoverføringer, 6 stitunneler, 3 vandløbsbroer samt 2 gang- og cykelstibroer, hvortil er medgået ca 12.000 m³ beton.

Med dette antal passager for de vejfarende – et anlæg for hver ca 275 m bane – håber man, at banen ikke føles som et »jernetæppe« gennem området.

Sporarbejderne

Sporanlægget er som for den øvrige del af banen udført som langskinnespor af 45 kg/m skinner på betonsveler i skærveballast. Sporarbejdet har været mekaniseret i størst mulig omfang, blandt andet ved at færdigmonterede sporrammer på 15 m's længde blev transporteret fra en midlertidig sporrammefabrik på Hareskov station til Vallensbæk, hvorfra de blev udkørt og derefter udlagt med

kran. Ved denne metode var det muligt at få sporslægning 3–400 m frem pr arbejdsdag.

Efter yderligere tilførsel af skærveballast udskiftedes de midlertidige 15 m skinner med nye 120 m skinner der sammensvejsedes.

Sikringsanlæg

Sikringsanlæggene er af moderne type, som anvendt på Køgebugtbanens 1. etape.

Fjernstyringen er udvidet til at omfatte automatisk tognummerstyring, hvorved togene via dataanlæg signal-mæssigt automatisk fremføres over strækningen.

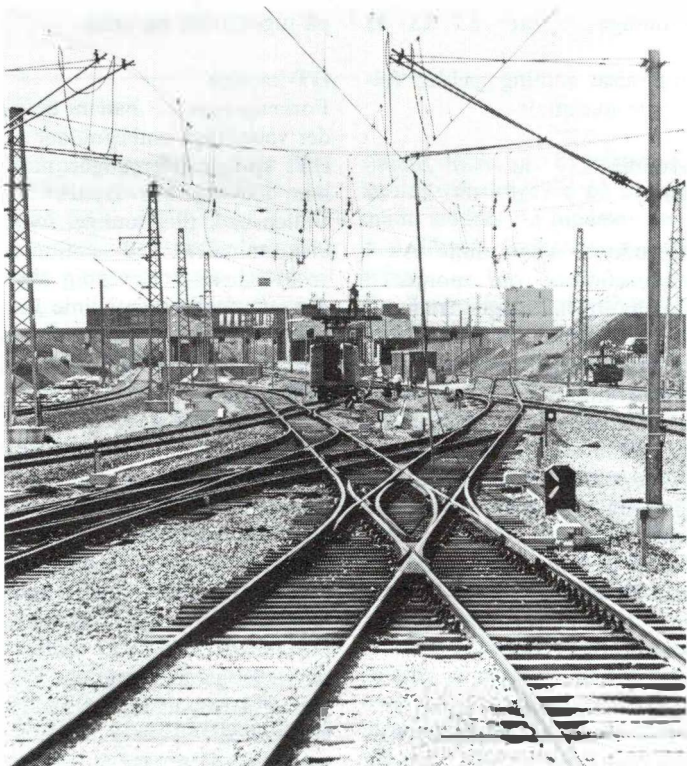
Som yderligere sikkerhed er der indført det såkaldte HKT-system (hastighed-kontrol-togstopovervågning), hvilket indebærer, at togenes hastighed er under kontrol og deres passage af signaler på stop er umuliggjort.

Elektroføreren får i sit førerum besked om den tilladte hastighed; overholdes denne ikke, udløses i givet fald en automatisk nødbremssning.

Som service for publikum er opsat automatiske togviserskilte, hvis udvisende styres af fjernstyringscentralens dataanlæg.

Kabelanlæg

Kabelanlæggene er en fortsættelse af 1. etape; alle strækningsskabler og hovedparten af øvrige kabler på



Hundige station set fra nord.

stationerne er lagt i betonka-
belrender, der er placeret, så
maskinel sporvedligeholdelse
kan foretages.

Der er fra Vallensbæk til
Hundige inkl lagt 150 km ka-
bel af forskellige typer fra 2
koret til 20 pars skærmerkabel.

Uranlæg

Uranlæggene er fortsat styret
fra København H med ur-
impulser, der er i overens-
stemmelse med mellemeuro-
pæisk tid.

Teleanlæg

Teleanlæggene er ligeledes
fortsat, sikkerhedstelefonerne
er i nogen grad afløst af ra-
dioanlæg, idet elektroføreren
direkte kan kalde fjernsty-
ringscentralen. Ved opkaldet
angives visuelt hos fjernsty-
ringslederen, hvilket tognum-
mer der kalder.

Stationerne er udstyret med
højttaleranlæg, der kan betje-
nes såvel fra fjernstyringscen-
tralen som fra den enkelte
station.

I hovedsagen er anlæggene
udført af elektrotjenestens
eget personale; det gælder
dels tegnestuearbejde og
værkstedarbejde, dels arbej-
det i marken. Der er i alt an-
vendt 25.700 timer.

Kørestrømsanlæggene

For at fremme kørelednings-
arbejderne, således at den
egentlige montage af ledning-
er m v kunne påbegyndes
umiddelbart efter at sporet
var lagt, udførtes mastefun-
damente og rejsning af mas-
ter mere eller mindre side-
løbende med jord- og spor-
arbejderne, således at op-
hængning af køreledninger
kunne starte fra Vallensbæk
i januar 1975. Når man star-
tede i så god tid - 1³/₄ år før
ibrugtagning - skyldtes det,
at Hundige station med dens
mange spor og sporskifter kan
være en temmelig tung ende
at komme igennem køreled-
ningsmæssig set. Køreled-
ningsanlægget har omfattet
montering af 14 km køretråd
- med tilhørende bæretov og
forstærkningsledning - for-
delt med 8 km på strækning-
en og 6 km på Hundige sta-
tion.

Ledningerne er ophængt i 94
betonmaster på strækningen
og 93 jernmaster på stations-
områderne.

Udførelsen af fundamenterne
til masterne er her i mod-
sætning til tidligere indgået
i jordarbejdsentreprisen, så-
ledes at der ikke har været
gravearbejder, efter at balla-
sten og sporene var lagt.

Konstruktionsmæssigt er kø-
reledningsanlægget af samme
lette art som på første etape
af Køgebugtbanen. Dog er
der indført visse forbedringer
således, at strækningen med
yderligere få forandringer vil
være egnet til kørselshastig-
heder på 120 km/time; en
hastighed, som vil komme på
tale ved indførelse af regio-
naltog, når videreudbygning-
en mod Køge er foretaget.

Ny omformerstation

Strømforsyningen til den nye
strækning sker fra en ny om-
formerstation i nordenden af
Hundige station. Kapaciteten
dækker ikke kun den nye del
af banen, men også et stykke
af den kommende etape syd
for Hundige. Denne omfor-
merstation bliver den første,
som kobles til et nyt fjernsty-
ringssystem, hvor datamater
og farvefjernsynsskærme er-
statte de gamle systemers
store betjeningspaneler.

Det nye fjernstyringsystems
store kapacitet udnyttes også
til at fjernbetjene køreled-
ningsnettets mange lednings-
koblere, som på den nye
strækning allerede er forsynet
med de nødvendige motor-
drev.

Afsluttende bemærkninger

Idet der med hensyn til en
nærmere redegørelse for de
udførte bygningsanlæg hen-
vises til en særskilt artikel, kan
der afsluttende være anled-
ning til at fremhæve, at sam-
tlige anlægsarbejder, takket
være en energisk og præcis
indsats fra såvel medarbej-
derne i de mange forskellige
tjenester, der har været invol-
veret i arbejdet, som fra
de kommunale myndigheders
medarbejdere, er forløbet pro-
grammæssigt og uden uheld
af betydning. □



Hundige stations placering på et broanlæg fremgår klart af
dette billede taget fra sydenden af stationsområdet.

Forlængelse af linie A

*Men ellers ikke ændringer i denne omgang
af S-togskørslen*

Da første etape af Køgebugt-
banen blev taget i brug i 1972,
skete der samtidig en omfat-
tende ændring på alle S-togs-
strækningerne med nye minut-
tal, indførelse af flere linier
og omlægning af visse andre.
Vallensbæk-Hundige etape-
n giver ikke anledning til lignen-
de ændringer. Den nuværende
linie A forlænges mod syd, og
de faste minuttal bliver:

Vallensbæk	af	47	07	27
Ishøj	af	50	10	30
Hundige	an	53	13	33

I modsat retning gælder føl-
gende minuttal:

Hundige	af	06	26	46
Ishøj	af	09	29	49

Derudover kører linie Ax i
myldretiderne om morgenen
og om eftermiddagen fra man-
dag til fredag. Alle tog vil be-
tjene samtlige stationer mel-
lem Hundige og Hovedbane-
gården, men med forlængelsen
af banen syd for Hundige til
Køge indføres regionale S-tog,
som skal være gennemkørende
mellem Hundige og City. Der-
for er Hundige station udfor-
met til at være overgangssta-
tion mellem regionale og lo-
kale S-tog.

Prismæssig fordel

Billettprisen fra Ishøj til Kø-
benhavns bybane bliver 5,60
kr og fra Hundige 6,20 kr.

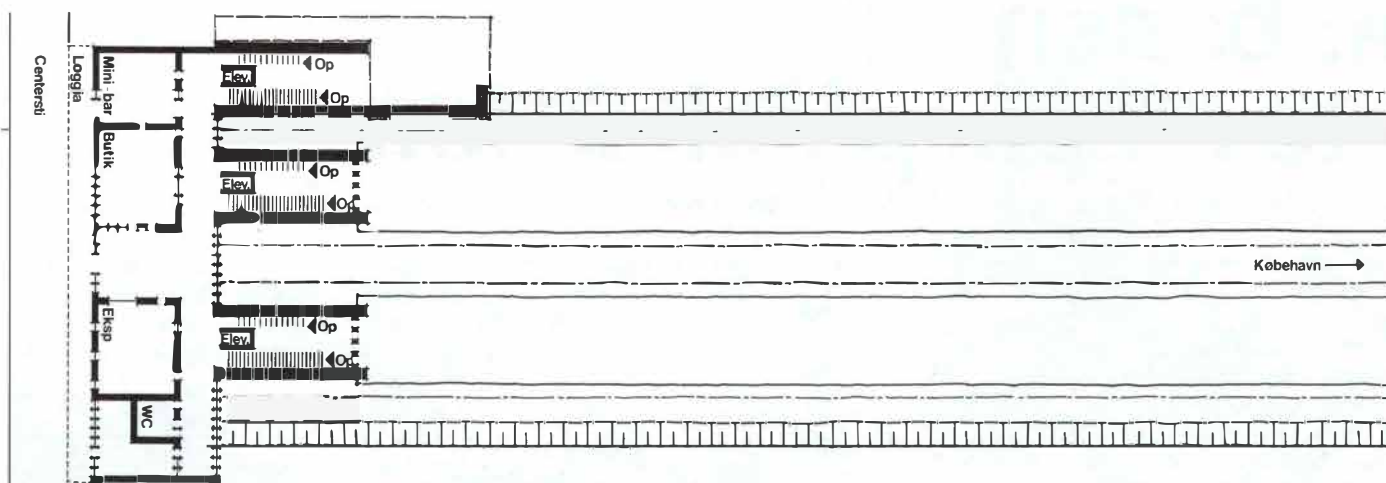
For brugere af kort fra disse
stationer vil den nye S-togs-
strækning være en fordel, idet
et fem zoners kort til DSB se-
parat koster 100 kr, mens et
tilsvarende fælleskort til DSB
og HT koster 130 kr.

De nye stationer forsynes med
billettautomater til aflastning
af det almindelige billetsalg.
Som følge af de mange ud-
lændinge, der bor i området,
vil vejledningen i brug af au-
tomaterne også være udformet
på jugoslavisk og urdu.

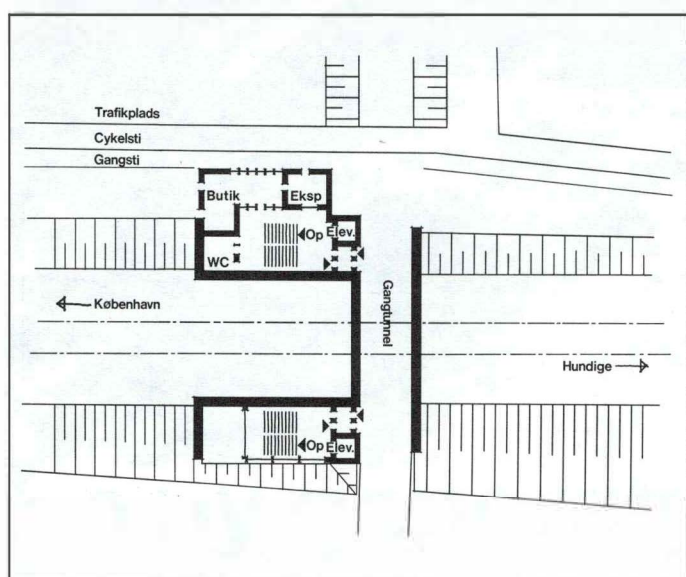
HT-kørslen

Forlængelsen af banen bety-
der væsentlige omlægninger af
HTs kørsel. Overgangen mel-
lem tog og bus flyttes fra
Vallensbæk til Hundige, hvor
busterminalen ved stationen
er overdækket. Samtidig sker
der en opsplitning af linie 121
i syv forskellige linier hver
med sit nummer. En ny eks-
presbusrute linie 122 E skal
køre mellem Køge og Valby,
det vil sige uden stop mellem
Solrød Strand og GI Køge
Landevej. HT begrunder dette
med, at omkring 40 pct af
passagererne fra Køgebugtom-
rådet har Valby lokal som
mål. HT vil i løbet af efter-
året indsætte de første ledbus-
ser i Køgebugtområdet. Det
var også her, at DSB i sin tid
kørte med todækkere og bus-
serne med tilnavnet »Røde
Orm«. □

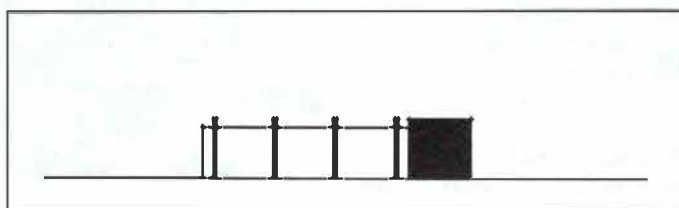
Hundige og Ishøj stationer



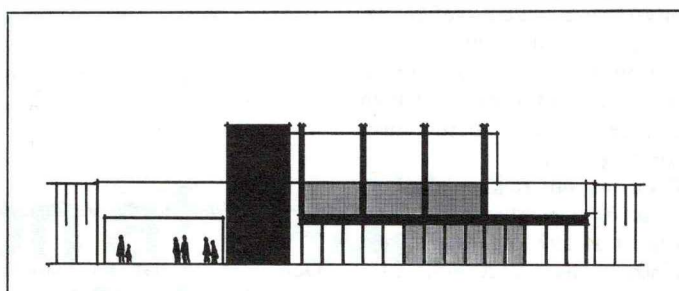
Hundige station, plan.



Ishøj station, plan.



Facade mod perron.



Facade mod forplads.

Ved projekteringen af de første 8 Køgebugtstationer for ca 5 år siden søgte man – ved anvendelse af standardkomponenter og ensartede planløsninger – at opnå såvel produktionsmæssige fordele som et arkitektonisk fællespræg for alle 8 stationer på strækningen fra Sydhavn til Vallensbæk.

Umiddelbart efter ibrugtagningen af denne første strækning nedsattes under S 76 en projektgruppe, Pg 3, der bl.a. skulle arbejde videre med den allerede påbegyndte udvikling af ensartede planløsninger og standardkomponenter. Gruppens arbejde resulterede i udvikling af 3 standard S-stations typer, opbygget over et 120 x 120 cm modul på en

sådan måde, at bygningerne kunne udvides eller på anden måde ændres og tilpasses næsten ethvert tænkeligt specielt behov.

De 2 nye stationer, Ishøj og Hundige, er udført efter dette nye system som Pg 3 typestationer. Det er derfor de såvel i planudformning som design adskiller sig fra de første 8 stationer på strækningen. Hundige station er i princippet en type 1 station, og Ishøj station en type 2, men i begge tilfælde er selve modulbygningerne tilpasset de stedlige forhold. I Hundige er stationen således placeret på en bro hen over sporene, mens Ishøj station er bygget ind i banedæmningen i forbindelse med en fodgængertunnel under banen.

Da der umiddelbart efter at Pg 3 havde afsluttet sit arbejde, blev nedsat en ny projektgruppe, DSB bygningsanlæg, der som led i plan 1990 skulle behandle stort set det samme emne som Pg 3, men for samtlige DSB anlæg og på landsplan, stod det klart, at Ishøj og Hundige stationer måske blev de eneste, der nåede at blive opført efter Pg 3 systemet. Måske ville resten af Køgebugtbanen blive udbygget med en helt tredje type stationer.

For at undgå, at der til sin tid kommer flere »stilarter« end højst nødvendig på strækningen København–Køge, valgte man at videreføre »perronmiljøet« fra strækningen Sydhavn–Vallensbæk helt til Hun-

dige. Ved at anvende samme type perrontage, læskærme, bænke og øvrigt apertingsudstyr vil man, i det mindste som passager i togene, opleve hele strækningen fra København til og med Hundige som et nogenlunde ensartet og sammenhængende anlæg, bortset fra at Ishøj station som den eneste på hele strækningen er anlagt med sideperroner. Da der ikke her kunne findes udvej for etablering af perrontage, er perronerne til gengæld udstyret med dobbelte læskærme, der er overdækkede, men i øvrigt i designmæssig henseende svarer til læskærme på de andre stationer. □

H E Christner,
afdelingsarkitekt

Videreførelsen af banen - to etaper på ialt 21 km

Jord- og broarbejder til Solrød fuldført i sommeren 1977

Ved overingeniør Poul Mølgaard

Med ibrugtagningen af Køgebugtbanens 2. etape den 26. september 1976, hvorved man er nået ca 19 km frem fra København mod Køge – i øvrigt en strækning der stort set svarer til København–Holte – kan der måske være grund til at kaste blikket videre sydpå og kort fortælle om, hvorledes det går med den resterende ca 21 km lange strækning.

Hundige–Solrød

Ikke så lang tid efter at anlægsarbejderne var gået i gang på strækningen syd for Valensbæk, blev det klart, at byudviklingen i den sydlige del af Greve kommune samt i Solrød var i en sådan gang, at en videreførelse af banen udover Hundige måtte anses for berettiget.

Efter at en række planlægnings og projekteringsarbejder i løbet af 1973 og 74 var kørt tilstrækkeligt langt frem, blev der med vedtagelsen af finansloven for 1974/76 den 1. april 1975 igangsat såvel en række jord- som broarbejder for Køgebugtbanens 3. etape.



Jordarbejder nord for Mosedø Landevej.

Denne etape har en længde på ca 11 km og omfatter stationerne Greve, Karlslunde og Solrød. Herudover bliver der på den næsten 6 km lange strækning mellem Karlslunde

og Solrød truffet visse forbedringer for evt senere anlæg af en station, Trylleskoven.

Anlægsarbejderne, der blandt andet omfatter et par og tredive bro- og tunnelanlæg og som repræsenterer en investering på ca 140 mio kr, er planlagt fuldført således, at banen kan ibrugtages oktober 1979. Anlæggene er i øjeblikket så langt fremme, at sporarbejderne har passeret Greve station ca 3,5 km syd for Hundige, og samtlige jord- og broarbejder vil være fuldført i sommeren 1977, til hvilket tidspunkt også køreledningsanlæggene vil være i gang.

Banens tekniske standard følger den hidtil lagte linie, dog at der for selve stationsanlæggenes vedkommende bliver tale om at anvende bygningsprojektets intentioner.

Solrød–Køge

Tilbage af den samlede Køgebugtbane stod nu kun en 4. etape, den ca 10 km lange strækning fra Solrød til Køge. I DSB prioriteredes denne strækning ikke særlig højt sammenlignet med andre nærtrafikanlæg, idet det passagermæssige underlag i alt væsentlig kun omfattede Køge, som jo immervæk har jernbaneforbindelse til København over Roskilde.

I forbindelse med det i folketingsamlingen 1974/75 fremsatte lovforslag om forlængelse af S-banenettet fra Tåstrup til Høje Tåstrup og fra Ballerup til Måløv skete der imidlertid det, at folketinget ved lovens vedtagelse i foråret 1975 pålagde ministeren at søge Køgebugtbanen gennemført helt til Køge til 1981, det vil sige 2 år efter den planlagte ibrugtagning til Solrød.



S-banens krydsning med Mosedø Landevej.

Strækningen Solrød-Køge er ca 10 km lang og omfatter stationerne Jersie, Ølby og Køge samt evt en gang med tiden Ølsemagle station mellem Jersie og Ølby.

Medens banens nordligste kilometre fra Solrød til og med Jersie er ret problemløse (Jersie stations placering blev allerede fastlagt i begyndelsen af 1950'erne), har selve indføringen til Køge givet anledning til omfattende og langvarige forhandlinger med Roskilde amt og Køge kommune.

Allerede i 1971 blev der i forbindelse med kommunens dispositionsplanarbejde, der nu også omfattede de i medfør af kommunalreformen indlemmede Ølsemagle og Højelse kommuner, indledt et snævert samarbejde amt, kommune og DSB imellem.

I 1973 nåedes der frem til enighed om en i såvel bane- og vejteknisk som byplanmæssig henseende tilfredsstillende løsning for banens linieføring frem til Køge station.

Blandt andet indebar projektet en forlægning på en længde af ca 2 km af den nuvæ-

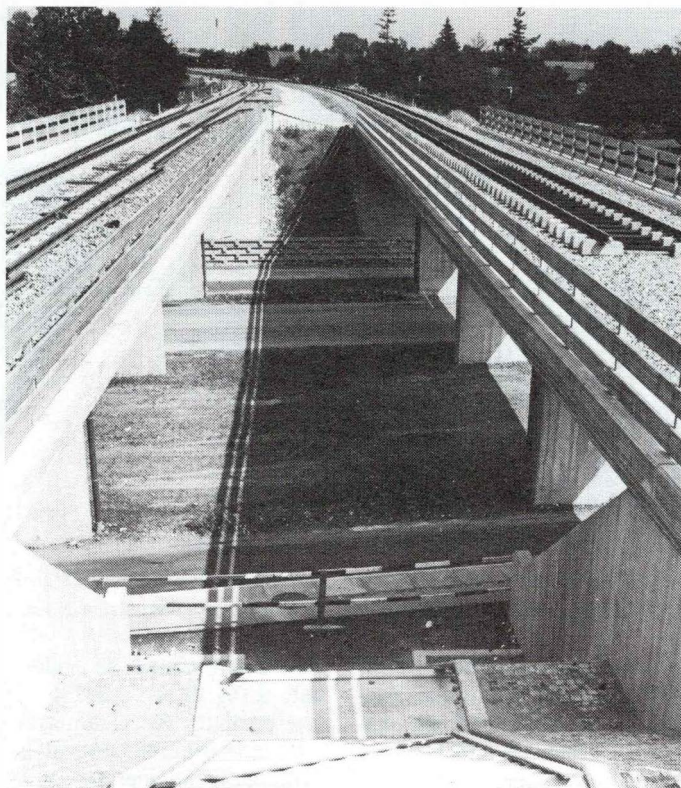
rende Roskilde-Køgebane, således at den placeres langs den nye S-bane, hvorved der opnås en betydelig byplanmæssig gevinst i området.

Køge station

Tilbage stod selve bygningen af Køge station i anledning af S-banens optagelse.

For den der kender en smule til forholdene omkring Køge station står det helt klart at problemet i første række var at skaffe mulighed for en udvidelse af forplads, rutebilstation, parkeringsanlæg m v, således at disse faciliteter kom i overensstemmelse med et kommende passagerantal på ca 5.000 dagligrejsende.

Af de to muligheder – nedrivning af bebyggelse langs den nuværende forplads vestside eller flytning af stationens spor og bygningsanlæg ca 25 m mod øst – nåede parterne et nært samarbejde, der har strakt sig fra sommeren 1975 til sommeren 1976, frem til enighed om det sidstnævnte forslag, der ganske vist var det dyreste, men som til gengæld giver mulighed for den bedste integrering mellem by og bane.



S-banebroerne over Greve Centervej.

Med aftalen mellem amt, kommune og DSB er vejen banet for anlæggets påbegyndelse med projektets forlæggelse for ekspropriationskommissionen i efteråret 1976 og med de første anlægsarbejder i marken fra foråret 1977.

Med en samlet investering på omkring 160 mio kr er dette ikke en dag for tidligt, når det første S-tog gerne skulle komme til Køge i 1981. □

En ny generation af S-tog er under forberedelse

Anskaffelse af 16 prototypevogne – Tog med en maksimalhastighed på 120 km/t

Af afdelingsingeniør K Ravn-Jensen

Udbygningen af S-banenettet er et led i DSB PLAN 1990. Som omtalt i planen regnes der med nye S-baner til Farum, Høje Tåstrup, Køge og Frederikssund. Det færdigt udbyggede trafiksystem skal deles op i et lokalt net og et regionalt net med indbyrdes forskellige standsningsmønstre. Det regionale net skal strække sig til Hillerød, Køge og Frederikssund. På de ydre strækninger standser togene ved alle stationer, medens der køres helt eller delvis igennem

på de indre strækningsafsnit mod city.

De røde S-tog

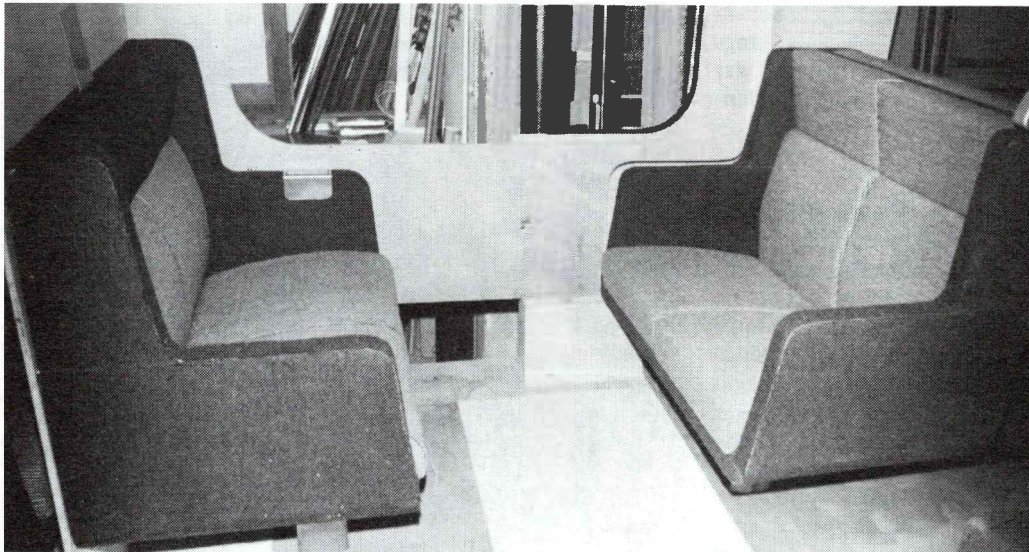
Det lokale net skal trafikeres med den nuværende type røde S-tog. Når leverancen af disse tog er afsluttet i september 1978, vil vi have 556 røde vogne.

Nyt materiel til det regionale S-togsnet

Det regionale net skal betjenes af en type, der på en række punkter afviger fra dagens S-tog. Der må dog ved fastlæggelsen af en række forhold som f.eks gulvhøjde,



Modelopstilling på Scandia som led i forberedelserne til det nye regionale S-tog.



Mock-up'en på Scandia giver et indtryk af, hvorledes indretningen i de nye S-tog bliver. I de kommende 30 MR-tog vil en række af elementerne være de samme.

overledningsspænding, kontroludrustning m v tages hensyn til, at regionale S-tog skal køre imellem hinanden på de indre strækninger.

For at få belyst mulighederne for at udvikle nye materieltyper til den fremtidige trafik på DSB-strækningerne, blev der for et par år siden etableret et materieludviklingsprojekt, MUP, der efter et gennemført analysearbejde har afgivet rapporter med værdifulde oplysninger for et videregående arbejde. Dette arbejde er lagt i hænderne på materielprojektet, MAP, der sammen med en buket af andre projekter har set dagens lys i det tidlige forår med det formål efterhånden at skabe grundlag for de beslutninger, der skal tages for at realisere DSB PLAN 1990.

Som de fleste andre projekter er MAP delt op i projektgrupper med specielle opgaver. En af disse grupper beskæftiger sig generelt med de regionale S-tog, medens en anden tager sig af samspillet mellem togene og de faste anlæg. En tredje gruppe tager sig af designproblemer, der i mange tilfælde er fælles for forskellige materieltyper.

Projektets aktiviteter gennemføres, således at der hen ad vejen er mulighed for at vurdere konstruktionerne med hensyntagen til drift, vedligeholdelse, betjening, økonomi og andre forhold af betydning.

Hvordan kommer de regionale S-tog til at se ud?

Umiddelbart før sommerferien nåede man så vidt, at beslutningsgrundlaget for at afgive en ordre på prototyper for de regionale S-tog (forsøgsvogne) var tilvejebragt. Det blev besluttet at anskaffe 16 prototype-vogne, hvoraf de 8 udstyres med banemotorer, medens de 8 vogne indrettes som styrevogne. Vognene skal kobles sammen i 4-vognstog; styrevogn – motorvogn – motorvogn – styrevogn. I styrevognsenderne monteres automatiske koblinger for at gøre en hurtig op- og nedformering mulig.

Med hensyn til den elektriske udrustning er der taget højde for de seneste års udvikling, hvilket bl a sikrer, at der opnås en høj virkningsgrad under igangsætning og kørsel. Inden for et stort hastighedsområde, vil bremsningen foregå elektrisk, det vil sige, at banemotorerne virker som dynamoer, hvis strøm sendes tilbage til ledningsnettet, – såfremt der er et forbrug andre steder. Er dette ikke tilfældet bliver strømmen tilintetgjort i modstande. Den væsentlige fordel ved systemet er, at der ikke slides på bremsebakker og bremsekliver.

Maksimalhastigheden bliver 120 km pr time. Vognenes accelerationsegenskaber bliver væsentlig bedre end det, der kan præsteres med de nuværende S-tog. Disse egenskaber har især betydning på det ud-

re banenet. Vognene forsynes med HKT-anlæg (hastighedskontrol og automatisk togstop), radioanlæg og højttaleranlæg, svarende til de anlæg, der er blevet indbygget i de røde S-tog.

Den elektriske udrustning til prototyperne leveres i to udgaver fra to forskellige firmaer. Hvert firma skal levere den nødvendige udrustning til to 4-vognstog. Ved afslutningen af prøveførslerne, vil man herefter være i stand til at opstille specificationer for vogne, der vil passe særlig godt ind i regionaltrafiksystemet.

Hver vogn får 2 perroner, der placeres således, at adgangsforholdene bliver gode både udefra og indefra. Ved fastlæggelsen af sædeudformningen, belysning, bagagehylder og andre normer for passagerkomfort er der i vid udstrækning foretaget en koordinering med tilsvarende elementer i de 30 MR-tog (motorregionaltog), der blev bestilt i slutningen af marts i år.

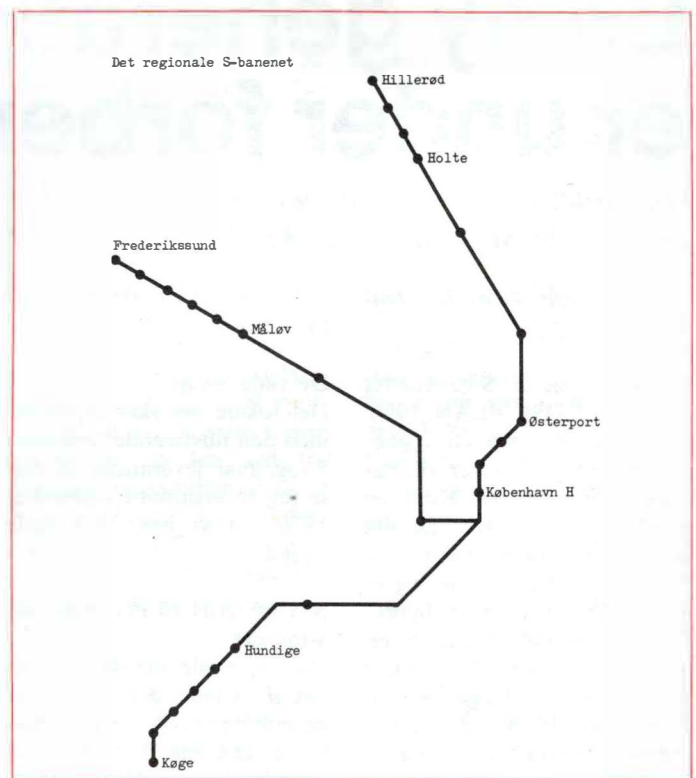
Der bliver ingen overgang mellem de enkelte vogne og ingen toiletter.

Hvad bliver det endelige?

Som omtalt vil der i første omgang blive leveret 16 prototypevogne, og dette vil ske fra oktober kvartal 1978 til forsommeren 1979.

For at få det fulde udbytte regnes der med, at afprøvnningen af prototyperne skal vare et års tid, før der gives ordre på den første serieleverance.

Visse hovedtræk fra prototyperne vil naturligvis gå igen, men først når resultatet er gjort op, efter at prøveperioden er udløbet, kan de endeligt siges noget om, hvordan den nye generation af S-tog – fremtidens S-tog? – kommer til at se ud. □



Det regionale S-togsnet som den nye S-togstype er beregnet til.

