

Tåstrup og Roskilde, herunder Hedehusene og Trekroner.

Lokaltogene vil kunne afvikles i stiv køreplan med halvtimesdrift uden for myldretiderne, kvartersdrift i myldretiderne og med følgende standsningsmønstre:

Roskilde, Trekroner, Hedehusene, Høje Tåstrup, Valby, København H, Nørreport, Østerport.

Nærtrafikken mellem Roskilde og København forudsættes betjent som i dag primært med de såkaldte Sjællandsregionaltog.

Anlægsudgiften for S-banens forlængelse fra Høje Tåstrup til Roskilde er anslået til ca. 175 mio. kr.

Sammenlignet hermed vil udgiften til to nye fjernspor over samme strækning være lavere, bl. a. fordi der herved undgås udgifter til kørestrømsanlæg samt til de ikke ubetydelige ombygninger af Roskilde station, som en S-banes indføring hertil vil kræve.

2 nye fjernspor fra Høje Tåstrup til Roskilde skønnes at ville koste ca. 150 mio. kr.

Sammenfattende kan det siges, at nærtrafikbetjening af området mellem Høje Tåstrup og Roskilde vil kunne tilvejebringes med en højere kvalitet og for lavere omkostninger ved udbygning af fjernsporene fra Høje Tåstrup til Roskilde end ved at forlænge S-banen til Roskilde.

En udbygning af fjernsporene vil effektivt kunne løse kapacitetsproblemerne på fjernbanen København-Roskilde til gavn for DSBs landsdels- og øvrige Sjællandstrafik.

Det forekommer derfor rigtigst — både ud fra et

forbrugersynspunkt og ud fra en samfundsøkonomisk vurdering — at undlade en S-baneforlængelse til Roskilde og at erstatte denne med anlæg af yderligere to fjernspor mellem Høje Tåstrup og Roskilde.

Dette anlæg udelukker ikke, at der på et senere tidspunkt kan foretages en forlængelse af S-banen fra Høje Tåstrup til Roskilde.

Hjemmel til anlæg af 3.-4. spor foreligger allerede ved lov nr. 187 af 20. marts 1918 om forskellige Statsbaneanlæg, men under hensyn til den lange tid, der er forløbet siden og ud fra et ønske om, at folketinget får lejlighed til explicit at tage stilling til den i de foranstående bemærkninger omtalte form for nærtrafikbetjening af strækningen fra Høje Tåstrup til Roskilde, har man foreslået en bekræftelse af den førnævnte lovhjemmel.

I forbindelse med sporanlægget påregnes den nuværende Hedehusene station nedlagt for persontrafik og afløst af en personstation „Hedehusene Øst“, ligesom der regnes anlagt en station „Trekroner“ for persontrafik ved Roskilde Universitetscenter. Udgifterne til de to stationer er medtaget i førnævnte beløb på 150 mio. kr.

Under forudsætning af de fornødne bevillinger og personaleresourcer skønnes anlægget at kunne være fuldført til 1982.

Dette forslag er udtryk for den nyvurdering af jernbanenetet i hovedstadsområdet, som også har ført til overvejelser om det rigtige i at opretholde anlægslovene for Lundtoftebanen, Citybanen og øvrige tunnelbaner.