

*Skriftligt besvarede spørgsmål*

Af *Kjærulff-Schmidt* (FP) til ministeren for offentlige arbejder (14/11 75):

„Vil ministeren give klare oplysninger omkring DSBs planer om placering af hovedbanegård og godsbanegård i Københavns vestegn og om overvejelserne om elektrificering af togtrafikken fra Tåstrup til Roskilde?“

(Spm. nr. 110).

*Begrundelse.*

DSB har i det sidste års tid flere gange overraskende ændret sine planer vedrørende udbygningen med banegårde og elektrificering i Tåstrup-området. Det er indlysende vanskeligt for Høje-Tåstrup kommune at tilrettelægge sin planlægning, når der hos DSB er så stor uklarhed og ubeslutsomhed.

Høje-Tåstrup kommune har ud fra kendskabet til de hidtidige planer gennem en længere årrække disponeret ud fra, at der vil blive etableret S-tog til Roskilde, men må nu indstille sig på DSBs beslutning om, at Hedehusene og Roskilde skal betjenes med dieseltog.

Endvidere er der uklarhed om, hvor den godsbanegård, der var planlagt ved Høje-Tåstrup, nu skal placeres. Det er særdeles uheldigt over for Høje-Tåstrup kommunes dispositioner, at de seneste planer om at placere hovedbanegården på det sted, hvor godsbanegården hidtil har været planlagt, først er kommet frem nu, hvor huse i Høje-Tåstrup landsby er købt og revet ned til ingen verdens nytte hen over hovedet på beboerne, der har stået magtesløse over for disse overgreb.

Endelig kan det måske vise sig at være uheldigt, at DSB er sprunget fra sit tilsagn om at deltage i bygningen af en ny jernbanebro over Køgevej i Tåstrup. Kommunalbestyrelserne må naturligvis vide om DSB vil deltage i udgifterne til en eventuel ny bro over Køgevej.

På baggrund af de her nævnte uheldige eksempler på uklarhed omkring DSBs planlægning vil det være af interesse for beboerne i området, at ministeren i sit svar giver præcise oplysninger vedrørende DSBs planer om eventuel elektrificering af strækningen Tåstrup-Roskilde, omplacering af hovedbanegård, placering af godsbanegård og

deltagelse i bygning af jernbanebro over Køgevej i Tåstrup.

Minister for offentlige arbejder *Niels Mathiasens* svar (26/11 75):

Til de enkelte nærmere begrundede spørgsmål kan anføres følgende:

*S-bane Tåstrup-Roskilde:*

I planerne for en udbygning af den stor-københavnske nærtrafik er hidtil indgået en forlængelse af S-banen fra Tåstrup til Roskilde.

Formålet med anlægget af denne S-bane skulle være imødekommelse af de byudviklingsmæssige behov for en effektiv nærtrafikbetjening af området mellem Tåstrup og Roskilde.

Dernæst skulle S-banen give en nødvendig aflastning af fjerntrafiksporene mellem København og Roskilde, idet den nuværende nærtrafik på strækningen forudsattes overflyttet til S-banesporene.

En 1. etape af denne S-baneforlængelse omfattende strækningen Tåstrup—Høje-Tåstrup er vedtaget ved lov nr. 146 af 24. april 1975 og påregnes fuldført i 1981. En lovvedtagelse om S-banens videreførelse helt til Roskilde foreligger ikke.

Detailundersøgelser i forbindelse med DSBs langtidspanlægning har imidlertid vist, at overflytning af nærtrafikken til S-bane på den yderste del af strækningen København-Roskilde — herunder også Hedehusene og den fremtidige Trækroner station — vil betyde en forringelse af transportkvaliteten, hvilket først og fremmest vil sige rejsetiden.

Da rejsetiden med S-tog selv i gunstigste tilfælde ikke vil kunne bringes under ca. 30 minutter mellem København og Roskilde, vil der blive tale om en mærkbar forøgelse af rejsetiden, der i dag med tog på fjerntrafiksporene er 21-26 minutter og i løbet af nogle år vil kunne nedbringes med nogle minutter.

Mellem København og Hedehusene vil rejsetiden med S-tog blive 23-24 minutter, mens en fremtidig betjening med tog på fjerntrafiksporene vil give en rejsetid på ca. 20 minutter.

Ifølge de beregninger, der er foretaget vedrørende S-banedrift på strækningen Høje-Tåstrup—Roskilde, vil der være trafi-