

[Ministeren for offentlige arbejder.]

kalt grundlag for 3-4 S-tog pr. time hver vej i myldretiden svarende til et tog hvert 20. eller 15. minut.

I øjeblikket betjenes Roskilde med 7-10 tog pr. time morgen og eftermiddag.

For passagererne til og fra Roskilde vil S-banen således medføre færre forbindelser med København end i dag.

Størstedelen af nærtrafikken mellem København og området Høje-Tåstrup—Roskilde påregnes at ville udgøres af passagerer til og fra Roskilde, idet Roskildes indbyggerantal nu og i fremtiden vil være større end indbyggerantallene for de øvrige stationer på strækningen, Hedehusene og Trekroner.

Medmindre der gennemføres særlige foranstaltninger f. eks. i form af særlig høje billettakster eller direkte forbud mod benyttelse af fjern- og regionaltog i nærtrafikken mellem Roskilde og København, må man se i øjnene, at S-togsdrift til Roskilde som følge af de nævnte kvalitetsforringelser af Roskildes trafikbetjening i forhold til i dag ikke vil skabe den aflastning af fjernsporene, der har været det andet centrale formål med S-banen til Roskilde.

I erkendelse af disse forhold har DSB undersøgt, om der måtte foreligge andre og bedre løsninger end det hidtidige S-baneforslag.

DSB er herunder kommet frem til, at en udbygning af fjernsporene på strækningen Høje-Tåstrup—Roskilde fra de nuværende 2 spor til i alt 4 spor vil medføre sådanne forøgelse af strækningskapaciteten, at der ad fjernsporene kan etableres lokaltogsdrift København-Roskilde uden restriktioner for den øvrige togtrafik på disse spor.

Endvidere vil en sådan udbygning muliggøre afvikling af et større antal egentlige fjerntog end i dag samt en forøgelse af de hurtigstkørende fjerntogs maksimalhastighed fra 140 til 160 km/t, hvilket tilstræbes i DSBs fjerntrafikplanlægning.

Den foran nævnte lokaltogsdrift vil kunne varetage nærtrafikbetjeningen af området mellem Høje-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 standsningsmønster:

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, men også med øvrige tog med stop i Roskilde.

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.

S-banen til Roskilde vil medføre, at den centrale del af S-banenettet — den såkaldte Boulevardbane mellem Hovedbanegården og Østerport — udsættes for en yderligere belastning i henseende til antal tog.

Boulevardbanen er allerede i dag hårdt belastet og vil i forbindelse med de kommende års videreudbygning af S-banerne mod bl. a. Køge blive yderligere belastet.

Det forudses, at det kan blive nødvendigt at udbygge Boulevardbanen, hvilket vil være forbundet med særdeles store omkostninger — 500-750 mio kr.

Undlades S-baneudbygningen til Roskilde, vil der i det mindste blive tale om en udskydelse af tidspunktet for Boulevardbanens udbygning eller muligvis tale om helt at undgå denne udbygning.

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.

Både af hensyn til en påkrævet forbed-