

der er fire spor. Ved at indsætte tog, der både kan køre på S-banen og på fjernbanen (2-system tog), kan man drage nytte af den ledige kapacitet til at forbedre trafikbetjeningen på strækningen mellem København og Roskilde.

I medfør af lov om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted skulle Banestyrelsen også undersøge muligheden for en efterfølgende etablering af en sporforbindelse mellem S-togslinien og Øresundsbanen ved Hvidovre med henblik på, at de regional-tog, der nu kører en gang i timen mellem Roskilde og Kastrup, kunne erstattes af S-tog. Undersøgelserne af denne del har imidlertid vist, at det anlægsteknisk er vanskeligere og dermed dyrere end oprindeligt antaget at forbinde S-banen med Øresundsbanen. Desuden har undersøgelserne vist, at regulariteten i et S-togssystem mellem Roskilde og Kastrup må forventes at blive utilfredsstillende med en mærkbar påvirkning af andre tog på strækningen. Endelig vil der være store konsekvenser for hele togtrafikken mellem København og Roskilde i anlægsperioden. Da den samfundsøkonomiske rentabilitet i forvejen var ringe, kan det ikke anbefales at anlægge denne del. Lovforslaget indeholder derfor ikke forslag til etablering af S-togsdrift mellem Kastrup og Roskilde.

3. Anlæggets udformning

3.1. Anlæg ved Høje Taastrup station

Vest for Høje Taastrup station skal der etableres en sporforbindelse, der vil gøre det muligt for de nye 2-system S-tog, som kommer i det nordligst beliggende S-banespor fra København, at køre videre i retning mod Roskilde i det nordligst beliggende af de fire fjernbanespor. Anlæg af denne sporforbindelse medfører en tilpasning af jordvolden nord for jernbanen.

De 2-system S-tog, som kommer fra Roskilde til Høje Taastrup i det sydligst beliggende fjernbanespor, skal kunne fortsætte mod København i det sydligst beliggende S-banespor. Derfor skal der etableres et nyt spor, der via en bro krydser hovedsporene, hvorefter det tilsluttes det sydligst beliggende S-banespor umiddelbart vest for Høje Taastrup station. Desuden skal der etableres en systemskiftezone, hvor togene skifter fra S-bane- til fjernbaneteknologi og vice versa, jf. kortet, der er optrykt som bilag 1.

3.2. Anlæg i Roskilde

På Roskilde station skal de S-tog, der kommer fra København, standse ved den nordligste perron i spor 1. De tog, der skal køre mod København, skal afgå fra spor 6.

Efter ankomst til Roskilde skal togene vendes, så de kan returnere mod Høje Taastrup. Dette kan ikke uden store problemer for trafikafviklingen lade sig gøre på det eksisterende sporanlæg i Roskilde, og det er derfor nødvendigt at etablere et vendeanlæg med en niveaufri krydsning af Vestbanens eksisterende spor umiddelbart vest for Søndre Ringvej. Under hensyn til det visuelle indtryk foreslås dette at ske i en tunnel. Vendesporanlægget bygges på det areal i Roskilde, der er afgrænset af Vestbanen mod nordvest, Køgebanen mod øst og Holbæk Motorvejen mod syd. Der anlægges to nye spor, ét nord for og parallelt med Vestbanen fra Roskilde station over Søndre Ringvej til vendesporarealet og ét syd for de eksisterende spor. Herved skal den eksisterende jernbanebro over Søndre Ringvej udvides fra 5 til 7 spor. Vende- og depotsporanlægget placeres parallelt med Køgebanen og forberedes for udvidelse med yderligere depotspor og til en passagervendt station i Roskilde Syd, jf. kortet, der er optrykt som bilag 2.

3.3. Ny station i Roskilde Syd

Som led i projekteringen af vendesporanlægget er det undersøgt, om anlægget med fordel kan udvides med et stationsanlæg placeret i tilknytning til vendesporanlægget, jf. bilag 2. Med en beliggenhed omkring 2 km sydvest for Roskilde station vil en ny station få et betydeligt næropland bestående af en blanding af bolig- og erhvervsbebyggelse, uddannelsesinstitutioner og bynære, ikke bebyggede arealer, som i dag ikke ligger stationsnært.

Forslaget om en ny station - benævnt Roskilde Syd - blev beskrevet i miljøreddegørelsens høringsudgave og fremlagt i den offentlige høring om S-tog til Roskilde. Den gennemførte høring opfattes for stationsanlæggets vedkommende som en idéfasehøring, idet anlægget ikke tidligere har været fremlagt for offentligheden og ikke er projekteret så grundigt som baneanlægget. Formålet med idéfasehøringen var at inddrage offentligheden i beslutningen om placeringen af det nye stationsanlæg og dermed placeringen af vende- og depotspor. Det har vist sig, at placering af en ny station ved Køgebanen, Lille Syd, er den mest hensigtsmæssige, bl.a. fordi denne er ca. 30 mio. kr. billigere end en placering ved Vestbanen. Placeringen giver også mulighed for, at togene mellem Roskilde og Køge kan standse her, og på længere sigt giver det mulighed for eventuelt at etablere S-togsforbindelse mod Køge eller Roskilde Lufthavn. Endelig foretrækker de lokale myndigheder placeringen ved Køgebanen.