

I forbindelse med dette lovforslag er det alene hensigten at tilvejebringe den for etablering af et nyt stationsanlæg nødvendige anlægshjemmel.

Den nærmere udformning af Roskilde Syd station, herunder placering og udformning af perronanlæg, forplads, sti- og vejforbindelser, samt faciliteter for et muligt parker & rejs anlæg, projekteres og prissættes af Banestyrelsen i samarbejde med DSB S-tog A/S, Roskilde Kommune, Roskilde Amt, Hovedstadens Udviklingsråd og Vejdirektoratet. Det forudsættes, at udgiftsfordelingen mellem de nævnte interessenter fastlægges i forbindelse med projekteringen af stationsanlægget i overensstemmelse med de principper, der gælder for andre tilsvarende stationsanlæg, og at aftalen mellem interessenterne får et for staten tilfredsstillende indhold.

Hovedstadens Udviklingsråd varetager som planmyndighed arbejdet i forbindelse med den videre planlovmæssige procedure.

#### 4. 2-system S-tog

Projektet forudsætter, at DSB S-tog anskaffer nyt materiel, der er udstyret til at køre på både S-bane og fjernbane. Det indebærer, at togene skal være udstyret med to transformere, så de kan anvende både jævnstrøm og vekselstrøm. Desuden skal de være udstyret til at køre på forskellige sikkerhedssystemer – S-banens hastighedskontrol og togstopssystem (HKT) og fjernbanens automatiske togkontrolsystem (ATC) - og til at anvende forskellige radiosystemer. Endelig skal indstigningsforholdene være indrettet sådan, at passagererne kan stige ind og ud af togene fra forskellige perronhøjder, idet S-togs perroner er højere end regionaltogets perroner.

#### 5. Trafikale konsekvenser

Forslaget giver mulighed for at videreføre S-tog fra Høje Taastrup til Roskilde. Disse S-tog bliver et supplement til regional- og fjerntog. Den ny S-togslinie til Roskilde forudsættes at få et standsningsmønster nogenlunde som den nuværende linie Bx mellem Høje Taastrup og Østerport (Høje Taastrup-Albertslund-Glostrup-Valby-Københavns Hovedbanegård-Vesterport-Nørreport-Østerport). Mellem Høje Taastrup og Roskilde vil de nye tog betjene Hedehusene og Trekroner. Linien skal køre hele dagen i begge retninger med 20-minuttersdrift.

Dette vil give en række trafikale gevinster i form af nye direkte forbindelser, højere frekvens og kortere rejsetider, som vil komme mange nuværende passagerer til gode, og som tilsammen også er så betydelige,

at de ifølge prognoseberegninger vil medføre 1,5 mio. nye togrejser årligt.

Forslaget betyder, at der bliver nye direkte forbindelser for rejsende, der skal fra Roskilde, Hedehusene og Trekroner til Taastrup, Albertslund, Glostrup og den kommende Danshøj station (i Valby), hvor der bliver mulighed for at stige om til den nye Ringbane. Det nuværende togskifte i Høje Taastrup betyder, at relativt få vælger at benytte toget mellem disse store stationer i dag.

Forslaget giver mulighed for kortere rejsetider for de nuværende godt 5 mio. rejsende mellem Glostrup, Albertslund og Taastrup på den ene side og det centrale København på den anden side, når S-togstrafikken udvides med en gennemkørende S-togsline hele dagen.

Endvidere opnås der hyppigere togbetjening især i Hedehusene og Trekroner, som får 20-minuttersdrift til og fra København i stedet for 1-2 tog pr. time som i dag. Nogle af de rejsende herfra til det centrale København vil dog få op til 5 minutter længere rejsetid med S-tog end med regionaltog, medens andre får stort set den samme rejsetid. Samlet vurderes det, at der også for disse rejsende vil blive tale om en forbedret trafikbetjening.

Da Trekroner og Hedehusene i fremtiden kun forventes betjent af S-tog mod København vil rejsetiden bliver kortere for gennemkørende regionaltogetspassagerer i de tog, som ellers skulle have betjent de to stationer.

Regionaltogene vil fortsat være det naturlige valg for de passagerer – knap 5 mio. årligt - som skal rejse mellem Roskilde og Valby, Hovedbanegården, Nørreport eller Østerport. De vil også opnå en fordel, for rejsetiden bliver gennemsnitligt lidt kortere, når alle regionaltog kører forbi Hedehusene og Trekroner uden at standse.

Endelig viser de foretagne trafikale analyser, at en station i Roskilde Syd vil være en fordel for op mod 1 mio. passagerer årligt.

#### 6. Administrative og økonomiske konsekvenser for det offentlige

##### 6.1. De økonomiske konsekvenser af den ny infrastruktur

Det blev i projekteringsloven skønnet, at udgifterne til de fornødne ændringer af infrastrukturen i prisniveau 01.01. 2001 ekskl. anlæg af en ny station ved Roskilde Syd ville andrage mellem 0,6 og 1,0 mia. kr. med 0,8 mia. kr. som det centrale skøn.