

Forslag

til

Lov om udbygning af banestrækningen mellem Høje Tåstrup og Roskilde.

Fremsat den 16. december 1975 af *ministeren for offentlige arbejder*.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at lade anlægge 3. og 4. spor mellem Høje Tåstrup og Roskilde samt i forbin-

delse hermed at lade anlægge det nødvendige antal stationer for passagertrafik på strækningen.

Bemærkninger til lovforslaget.

I planerne for en udbygning af den storkøbenhavnske 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.

Den nu foreliggende lov nr. 146 af 24. april 1975 om videreudbygning af S-banerne omfatter som bekendt bl. a. en forlængelse af S-banen fra Tåstrup til Høje Tåstrup som en 1. etape af udbygningen mod Roskilde.

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

Størstedelen af nærtrafikken mellem København og området Høje Tåstrup-Roskilde påregnes at ville

Min. f. off. arb. j. nr. 13.25-004 (Ia 00.01).

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.

Ved en løsning, hvorved dieseltogene betjener Roskilde, Trekroner og Hedehusene opnår man, at samtlige passagerer fra disse stationer kan benytte dieseltogene i stedet for, at de opdeles på både S-tog og dieseltog.

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 strækningens kapaciteten, at der ad fjernsporene kan etableres lokaltogsdrift København-Roskilde uden restriktioner for den øvrige togtrafik på disse spor.

Endvidere vil en sådan også af hensyn til fjerntrafikken nødvendig udbygning muliggøre afvikling af et større antal egentlige fjerntog end i dag samt en forøgelse af de hurtigst kørende 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.

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 folkettingen 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.