



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 23. februar 2006
J.nr. : 004-000381

Trafikudvalget har i brev af 18. januar 2006 stillet mig følgende spørgsmål 250 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 250:

"Ministeren bedes m.h.t. S-togs-løsningen til Roskilde:

-Idet S-togsløsningen ifølge DSB's høringssvar ikke er aktuel - bl.a. andet fordi DSB er betænkelig ved at integrere de i dag to helt uafhængige trafiksystemer - bedes ministeren oplyse, hvad Trafikstyrelsen mener om det.

-Oplyse, om der er indregnet investering i nye S-tog.

-Oplyse, om investeringen i S-tog, der kan køre på begge trafiksystemer, kan fremrykkes fra 2020 og i så fald, hvad det betyder for S-togsløsningens rentabilitet.

-Oplyse, hvorfor S-tog til Roskilde ikke vil forbedre regulariteten.

-Oplyse, hvilken betydning de enkelte tilkøbsprojekter har for projektets nutidsværdi og interne rente."

Svar:

Delspørgsmål 1:

"-Idet S-togsløsningen ifølge DSB's høringssvar ikke er aktuel - bl.a. fordi DSB er betænkelig ved at integrere de i dag to helt uafhængige trafiksystemer - bedes ministeren oplyse, hvad Trafikstyrelsen mener om det."

Svar:

Aktualiteten i en S-togsløsning skal ses i sammenhæng med anskaffelsen af nyt S-togsmateriel, idet der samtidig med en baneudbygning skal anskaffes 2-systemtog til driften.

Der blev i 2001-02 opstillet et princip for kørsel henover grænsen mellem de to forskellige tekniske systemer, og dette princip svarer overordnet set til forskellene mellem f.eks. svenske og danske systemer på Øresundsforbindelsen. Da S-togene vil skulle blandes mellem regional-, fjern- og gods-

togene mellem Høje Taastrup og Roskilde, hvor banen allerede i dag er 4-sporet og derfor indeholder stor overskudskapacitet, vil der heller ikke være regularitetsmæssige problemer i integreringen.

Det er fortsat Trafikstyrelsens vurdering, at integration mellem systemerne er en mulighed og kan ske sikkert og forsvarligt.

Delspørgsmål 2:

”-Oplyse, om der er indregnet investering i nye S-tog.”

Svar:

Der er i alle løsninger indregnet investering i det ekstra togmateriel, som er nødvendigt for at køre den forudsatte køreplan. Således også i S-togsløsningen, hvor der er indregnet den nødvendige investering i 2-systemtog, dog under den væsentlige forudsætning, at investeringen foretages samtidigt med en ellers nødvendig udskiftning af en tilstrækkelig mængde eksisterende S-tog.

Delspørgsmål 3:

”-Oplyse, om investeringen i S-tog, der kan køre på begge trafiksystemer, kan fremrykkes fra 2020 og i så fald, hvad det betyder for S-togsløsningens rentabilitet.”

Svar:

En S-togslinie til Roskilde vil være en forlængelse af en eksisterende S-togslinie til Høje Taastrup. Derfor opnås det bedste økonomiske resultat, såfremt investeringen i nye 2-systemtog sker på et tidspunkt, hvor der alligevel skal foretages en udskiftning af S-togsmateriel, idet man dermed undgår at overflødigøre brugbart S-togsmateriel.

Det er naturligvis muligt at fremrykke en reinvestering i forhold til de planlagte udskiftningstidspunkter. Dette vil påvirke rentabiliteten negativt, afhængig af hvor mange års restlevetid, som ikke finder anvendelse. Påvirkningen er dog ikke stor, hvis S-togsløsningen først tages i brug i 2015. Afhængig af den påregnede levetid for de nuværende S-tog skønnes en fremrykning af de nødvendige reinvesteringer i S-tog i så fald at reducere rentabiliteten fra 10,9 pct. til mellem 10,1 og 10,4 pct.

Delspørgsmål 4:

”- Oplyse, hvorfor S-tog til Roskilde ikke vil forbedre regulariteten”

Svar:

S-tog til Roskilde tager udgangspunkt i at udnytte fri kapacitet på det eksisterende banenet til nye togforbindelser. Trafikken øges en smule mellem Høje Taastrup og Roskilde og reduceres eller fastholdes mellem København og Høje Taastrup. Det regularitetsmæssige regnskab går nogenlunde lige op for strækningen København H - Roskilde eller forværres en smule, men ikke i noget målbart omfang.

Delspørgsmål 5:

”-Oplyse, hvilken betydning de enkelte tilkøbsprojekter har for projektets nutidsværdi og interne rente.”

Svar:

Den anslåede pris for at opgradere S-togs-løsningen fra niveau 1 til niveau 2 er 0,1 mia. kr. Tilvalgsprojektet vil kunne reducere støjniveauet vest for Høje Taastrup. Effekten heraf er meget vanskelig at opgøre økonomisk, men hvis man alene inkluderer de øgede gener i byggeperioden og merudgifterne, vil nettonutidsværdien falde fra 1,3 mia. kr. til 1,2 mia. kr., og den interne rente reduceres fra 10,9 pct. til 10,2 pct.

Med venlig hilsen

Lene Espersen