

Trafikprognoserne er udarbejdet af et uafhængigt rådgiverkonsortium. De anvendte metoder m.v. er dokumenteret i to offentliggjorte rapporter fra henholdsvis 1991 og 1994.

Siden marts 1994 har væksten i biltrafikken over Storebælt været højere end den i 1994 forventede, og det kan konstateres, at biltrafikken allerede i 1995 stort set er nået op på det niveau, som den seneste revision af trafikprognosen i marts 1994 har prognosticeret for sommeren 1998, hvor vejforbindelsen forventes åbnet.

### Spm. nr. S 1150

Til trafikministeren (23/1 96) af:

**Ole Donner** (DF):

»Hvorfor er de nødvendige følgeinvesteringer på 600-700 mio. kr. til indkøb af nye S-tog aldrig blevet forelagt politikerne, og hvilke konsekvenser vil ministeren drage over for de ansvarlige?«

### Begrundelse

Efterregningen på 600-700 mio. kr. figurerer ifølge bladet Ingeniøren hverken på DSB's egne rammeplaner eller på finansloven.

### Svar (31/1 96)

**Trafikministeren** (Jan Trøjborg):

DSB har indtil videre indkøbt 8 nye S-togsæt, men har option på yderligere 112 S-togsæt.

Optionen giver DSB en ret til at købe, men ikke pligt til at købe.

Der vil først blive taget stilling til eventuelt køb, når de første 8 togsæt er afprøvet med et tilfredsstillende resultat.

DSB oplyser, at der i forbindelse med levering af de første S-togsæt er foretaget en række nødvendige tilpasninger af infrastruktur og værkstedsanlæg, så de kan afprøves og senere idriftsættes på udvalgte strækninger. Tilpasningerne, der finansieres af DSB's normale bevillinger til reinvesteringer og mindre fornyelser, sikrer, at de 8 sæt vil kunne indgå i den normale togdrift.

Såfremt det besluttes at anskaffe yderligere 112 S-togsæt af samme type, og såfremt man

ønsker at udnytte togets potentiale først og fremmest vedrørende energiforbrug og køreegenskaber fuldt ud, forudsætter det en tilsvarende målrettet udbygning og fornyelse af den eksisterende infrastruktur. Det drejer sig især om strømforsyning, kørestrømsledninger og sporanlæg m.v., som naturligt nok er dimensioneret i forhold til det gamle S-togsmateriels tekniske specifikationer.

DSB oplyser, at man nu er i gang med at udarbejde en samlet plan for investeringer i S-banenettet i de kommende 10 år. Planen omfatter både de investeringer, der er nødvendige, for at banenettet kan fungere tilfredsstillende uanset togsættype, og de investeringer, der måtte følge af beslutningen om at anskaffe yderligere 112 togsæt af samme type og om at udnytte potentialet i fuldt omfang.

DSB oplyser, at investeringer i S-baneinfrastrukturen i sidste ende vil afhænge af valg af materiel, anskaffelsestakt, idriftsættelsesstrategi og fremtidige køreplansforudsætninger.

Disse forudsætninger er også afgørende for omfanget af årlige følgeinvesteringer, der forventeligt vil kunne holdes inden for DSBs normale årlige bevillinger.

Jeg kan oplyse, at forud for indgåelse af kontrakt om yderligere S-tog vil sagen, herunder spørgsmålet af behovet for følgeinvesteringer, blive forelagt Folketingets Finansudvalg.

### Ad spm. nr. S 936

Fra sundhedsministeren er modtaget supplerende svar på et af Tove Fergo (V) stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med den foreløbige besvarelse er optaget i Folketingstidende 1995-96, side 3052, lød således:

Til sundhedsministeren (8/1 96) af:

**Tove Fergo** (V):

»Vil ministeren redegøre for sin holdning til Århus Kommunes nægtelse af at yde hjemmehjælp til en 100 pct. invalideret kvinde?«

### Supplerende svar (30/1 96)

**Sundhedsministeren** (Yvonne Herløv Andersen):

Den 16. januar 1996 besvarede jeg foreløbigt spørgsmål nr. S 936 vedrørende Århus Kommunes nægtelse af at yde hjemmehjælp til en invalideret kvinde.