

Til brug for afbødning af de forudsete forøgede støjproblemer, blev der afsat en særlig miljøpulje på 1,0 mia. kr. Desuden blev det med henblik på eventuelt at undgå den miljømæssigt vanskelige passage mellem Valby og Høje Taastrup besluttet at medtage en ny variant af udbygningsløsningen i de videre undersøgelser, som indebar, at de to ekstra banespor mellem København og Høje Taastrup skulle lægges i et nyt tracé, svarende til nybygningsløsningen mellem København og motorvejsudfletningen nord for Valensbæk Landsby samt en boret tunnel mellem dette punkt og Høje Taastrup.

I trafikaftalen af 26. november 1999 mellem regeringspartierne, SF og Enhedslisten blev der imidlertid ikke afsat midler til en videreførelse af projektet.

Projektet er hermed stoppet på et stadium, hvor der er reserveret tracéer til de tre alternativer, nybygnings-, kombinations- og udbygningsløsningen.

Banestyrelsen vil som udgangspunkt tage forbehold, hvis de lokale myndigheder ønsker at anvende de reserverede arealer til andre formål. For den enkelte lodsejer, beboer og virksomhed i nærheden af de tre tracéer vil der også være usikkerhed, som bl.a. har indflydelse på ejendomspriserne.

Det er regeringens opfattelse, at der ikke på kortere sigt er mulighed for at realisere de pågældende betydelige investeringer. Regeringen har derfor fundet det hensigtsmæssigt, at indskrænke fortsatte arealreservationer til det omfang, som er tilstrækkelig for at sikre en langsigtet udviklingsmulighed for jernbanen i området vest for København.

2.2. Undersøgelser i 2000

Det blev i foråret 2000 taget op til overvejelse, om der i stedet kunne realiseres en mindre ambitiøs udvidelse af banekapaciteten, som havde tilpas store trafikale gevinster til, at en realisering på kortere sigt kunne være en fordel. De efterfølgende undersøgelser har vist, at omlægning af lokaltrafikken mellem København og Roskilde til S-tog vil give en samfundsøkonomisk god effekt, mens den samfundsøkonomiske værdi af et enkelt ekstra spor mellem Høje Taastrup og Hvidovre – det såkaldte 5. spor – er beskedent.

S-togsløsningen drager nytte af den overskudskapacitet, som er til rådighed på S-banesporene, som ligger parallelt med fjernbanesporene København – Høje

Taastrup. Det forudsættes, at driften på S-banenettet udvides, således at den S-togslinie, som i dag kun kører i myldretiden (Bx), fremover kører hele driftsperioden og forlænges fra Høje Taastrup til Roskilde. Det giver en hurtigere betjening af rejsende til og fra de store S-togsstationer Glostrup, Albertslund og Taastrup. Hedehusene og Trekroner opnår flere afgang, og Roskilde får direkte forbindelse til S-togsnettet samtidig med, at rejsende mellem Roskilde og København fortsat kan benytte regionaltogene. Løsningen vil dermed kunne give mærkbare forbedringer for pendlertrafikken vest for København. Ved at udvide antallet af pladser lokalt på den del af det sjællandske regionaltog, hvor efterspørgslen er størst, kan de tog, som kører længere ud på det sjællandske net, gøres mindre, uden at det berører belægningsprocenten og dermed servicen i togene. S-togsløsningen indebærer derfor en mere effektiv udnyttelse af den samlede trafikproduktion.

For den del af projektet, der udelukkende omfatter etablering af S-tog København – Roskilde, er den samfundsøkonomiske rentabilitet beregnet til 7 pct., hvilket betyder, at løsningen under alle omstændigheder vil være fordelagtig at gennemføre. Hvis der hertil etableres sporforbindelse mellem S-togslinien og Øresundsbanen ved Hvidovre, og de regionaltog, som i dag kører mellem Roskilde og Kastrup, erstattes af S-tog, udgør rentabiliteten af projektet 5 pct., men til gengæld frigøres der kapacitet på fjernbanesporene, som bl.a. kan finde anvendelse til øget godstrafik.

Udgifterne til de fornødne infrastrukturtilpasninger til etablering af S-togsdrift på strækningen København – Roskilde skønnes at andrage mellem 0,6 og 1,0 mia. kr. med 0,8 mia. kr. som det centrale skøn. I beregnet infrastrukturtilpasningerne til etablering af S-togsdrift på strækningen Roskilde – Kastrup skønnes omkostningerne at andrage mellem 0,8 og 1,2 mia. kr. med 1,0 mia. kr. som det centrale skøn. Der er heri indregnet udgifter til supplerende støjdæmpende foranstaltninger med en grænseværdi på 62 dB. Der forventes tilskud fra EU med baggrund i strækningens betydning for den internationale trafik mellem Sverige og Tyskland.

Anlægget forventes at kunne være færdig til ibrugtagning inden udgangen af 2005. Der er foreløbig forudsat et udgiftsforløb, som fremgår af *tabel 1*.