

Tabel 1. Anlægsprofil for infrastrukturtilpasninger i forbindelse med 1. etape af S-tog til Roskilde (København-Roskilde)¹⁾

Mio. kr., ekskl. moms	2001	2002	2003	2004	2005	i alt
	30	50	200	300	220	800

¹⁾ 50 pct. fraktil-skøn – EU ventes at yde et tilskud på 10 pct. af anlægsprisen. Udgifter til projektering af 2. etape (Roskilde-Kastrup) er indeholdt i prisen.

Det første skridt til at realisere S-togsløsningen vil være at gennemføre en projektering og den nødvendige VVM-procedure til et niveau, så anlægsloven kan fremsættes for Folketinget. Projekteringen i forbindelse hermed skønnes at beløbe sig til 30 mio. kr.

Realisering af projektet forudsætter anskaffelse af en ny type tog, der kan køre på såvel S-togs- som fjernbanestrækninger. Det indebærer, at de skal være indrettet med dobbelte systemer, både i henseende til strømforsyning og togkontrollsystemer. Der vil i projektets første fase, hvor der kun indføres S-togsdrift København – Roskilde, være behov for at anskaffe 11-12 tog af en størrelse, som svarer til den type S-tog, som allerede er under levering (4. generations S-tog) eller flere mindre tog med en samlet tilsvarende kapacitet. Udgiften hertil anslås til mellem 0,7 og 0,9 mia. kr. ekskl. moms, idet den endelige pris først kan fastlægges, når et udbud har været gennemført.

Etableringen af det påregnede driftsoplæg for 1. etape af S-tog til Roskilde-projektet vil frigøre en togkapacitet svarende til 8-10 S-tog af den type, som er under levering (4. generation af enkeltssystemstype). Desuden vil indkøb af nye togsæt til brug for fjern- og regionaltrafikken kunne reduceres, fordi regionaltogets-systemet aflastes på strækningen København – Roskilde.

Projektet vil påvirke DSBs og DSB S-tog A/S' driftsøkonomi og dermed det krævede kontrakttilskud. Der opnås besparelser i togdriften som følge af omlægning af regionaltogetrafik til S-togtrafik og ekstra indtægter som følge af et øget antal passagerer. Den herved opståede gevinst skal sammenholdes med merudgifterne til forrentning af afskrivning på nye togsæt.

Den nøjagtige driftsøkonomiske effekt kan kun skønnes med betydelig usikkerhed, da den vedrører trafikale omlægninger, som først iværksættes et stykke ude i fremtiden, ligesom de nye togsæt først skal kravspecificeres og siden bringes i udbud. Det er foreløbigt vurderingen, at der for DSB-koncernen som helhed (DSB og DSB S-tog A/S) kan blive tale om en mindre forøgelse af tilskudsbehovet i den første 10-årsperiode og en mindre reduktion i tilskudsbehovet i den efterfølgende 10-årsperiode, således at der set

over den første 20-årsperiode som helhed forventes et lille fald i tilskudsbehovet. Der vil være mulighed for at påvirke tilskudsbehovets størrelse gennem videre optimering af planerne for den fremtidige togbetjening.

Det bemærkes, at den nøjagtige justering af jernbaneoperatørernes kontrakttilskud vil bero på de periodevise kontraktforhandlinger, første gang formentlig i 2004.

2.3. Langsigtede perspektiver

S-togsløsningen vil give en udvidelse af kapaciteten mellem København og Roskilde, som med de nu kendte rammebetingelser for togtrafikken vil være tilstrækkelig for en årrække.

De bevæggrunde, som i 1997 gav anledning til beslutning om projektering af mere omfattende udvidelser af banekapaciteten mellem København og Ringsted, er imidlertid ikke dermed blevet uaktuelle.

På et tidspunkt må biltrafikken ventes at nå et sådant omfang, at fremkommeligheden på de københavnske indfaldsveje vil blive mærkbart reduceret. De kommende år vil der desuden i regionplanlægningen i Hovedstadsregionen blive gjort en større indsats for at intensivere den stationsnære arealanvendelse. Dermed forventes behovet for baneanvendelse ved fjern- og nærrejser at stige, og bilister vil have større tilskyndelse til at benytte den kollektive trafik ved rejser til og fra København. Togtrafikken bør i den situation have de fornødne tilbud, som gør det attraktivt og hurtigt at rejse med tog over de lidt længere pendlerafstande fra hovedstadsområdet til dets centrum.

Forudsætningen for flere og hurtigere tog er mere banekapacitet. Forbedring af landsdelsforbindelsen mellem København og Fyn/Jylland vil fremdeles være et vigtigt fremtidigt satsningsområde for togtrafikken. Kunderreaktionerne på de faste forbindelser viser tydeligt, at markante forbedringer i rejsetiderne vil have en afgørende betydning for jernbanetraffikkens attraktivitet. Også den internationale persontrafik via en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt kan vise sig at få større betydning, end det i dag er forudset.

Endelig kan den anlægs- og trafiktekniske udvikling måske medvirke til at billiggøre fremtidige løs-