

I den forbindelse er det forudsat, at det statslige bidrag til moderniseringen vil udgøre i størrelsesordenen maksimum 175 mio.kr. Det statslige bidrag vedrører modernisering under overfladen og eventuel genopretning på overfladen.

#### *Spørgsmål 9:*

»Har regeringen undersøgt den langsigtede samfundsøkonomiske forrentning i henholdsvis at anvende 800 mio.kr. på en beskeden kapacitetsforbedring vest for København (maks. 14 pct.) sammenholdt med beslutningen om at bygge det 5. spor mellem Hvidovre og Høje Tåstrup, hvis det viser sig, at det 5. spor kapacitetsmæssigt bliver nødvendigt for at sikre en afbalanceret udvikling mellem jernbane- og vejtrafikken, ikke mindst for godstrafikken?«

#### *Svar:*

Banestyrelsen har i foråret på trafikministerens foranledning udført en foranalyse af mulige kapacitetsforbedrende tiltag på strækningen vest for København omfattende en nybygningsløsning København-Ringsted over Køge, 5. spor Hvidovre-Høje Taastrup og den række kapacitetsforbedringer, som trafikaftalen omfatter.

Foranalysen viste, at der for at sikre fuld virkning af et eventuelt 5. spor Hvidovre-Høje Taastrup under alle omstændigheder ville skulle gennemføres kapacitetsforbedringer, svarende til dem trafikaftalen indebærer. Kapacitetsforbedringerne vil således også være nyttige, hvis det senere besluttes, at anlægge et 5 spor på strækningen Hvidovre-Høje Taastrup.

Trafikaftalen indebærer endvidere, at der iværksættes en strategianalyse af fremtidige kapacitetsforbedringer på jernbanestrækningen København-Ringsted, der skal klarlægge mulige løsninger i form af enten nybygning København-Ringsted over Køge eller udbygning i eksisterende trace, herunder bl.a. et 5 spor.

#### *Spørgsmål 10:*

Har Socialdemokraterne tilsluttet sig den faktiske anvendelse af de 800 mio.kr. på den foreslåede kapacitetsforbedring vest for København, jf. aftale af 22. maj 2002.

#### *Svar:*

Der skal sondres imellem aftalen mellem regeringen, Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre af 22. maj 2002 indgået i forbindelse med annulleringen af S-tog til Roskilde og trafikaftalen af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne.

Den 22. maj 2002 blev parterne bag S-tog til Roskilde enige om at annullere projektet og i stedet belyse mulighederne for at anvende et tilsvarende beløb (800 mio.kr.) på kapacitetsforbedringer på strækningen København-Ringsted.

Parterne har endnu ikke kunne blive enige om et projekt inden for den aftalte ramme, og midlerne er derfor i trafikaftalen reserveret som en del af Femern Bælt-reserven til landanlæg med henblik på en senere aftale. Reservens formål er fortsat kapacitetsforbedringer på strækningen København-Ringsted.

I trafikaftalen er det herudover aftalt at iværksætte en række kapacitetsforbedrende tiltag på strækningen København-Ringsted inden for en ramme på 800 mio.kr.

#### *Spørgsmål 11:*

»Skal trafikaftalens bestemmelser om, at hvis der senere træffes beslutning om at indstille projekterne, f.eks. på grund af fordyrelser eller tekniske vanskeligheder, ophører de aftalemæssige forpligtigelser, forstås således, at selv om projekterne er finansieret, så kan projektmidlerne ikke anvendes alternativt, hvis et projekt f.eks. bliver fordyret, som tilfældet var i 2002 vedrørende S-tog til Roskilde?«