

princippet er tilgodeset, hvis den samlede brugerbetaling tildeles fem reklamefinansierede radiokanaler, der alle er baseret på popmusik, herunder om alsidighedskriteriet kan anses for opfyldt alene ved, at popmusik sendes på forskellige sprog?»

Begrundelse

Ifølge dagspressen er det Tele Danmarks intention, at brugerbetalingen for radiokanaler skal udgøre 110 mio. kr., og at hele dette beløb skal stilles til rådighed for fem dansksprogede reklamefinansierede radiokanaler baseret på popmusik.

Det oplyses endvidere, at det er planen, at stille hovedparten af de øvrige kanaler gratis til rådighed for udenlandske reklameradioer, der ligeledes er funderet på popmusik.

Svar (24/9 99)

Forskningsministeren (Birte Weiss):

Jeg skal henvise til mit svar på S 3217, stillet af Aage Frandsen.

Spm. nr. S 3174

Til trafikministeren (10/9 99) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Kan ministeren bekræfte de i Høje Taastrup Kommunes høringsvar af 13. november 1998 vedrørende banestrækningen København-Ringsted angivne beregninger af passagerkapaciteten for den såkaldte 5.-sporsløsning?«

Begrundelse

Da Baneplanudvalget i 1997 udsendte sin rapport om modernisering af jernbanens hovednet, skønnedes udgifterne til anlæggene på strækningen København-Ringsted til ca. 6 mia. kr., uanset hvilken af de undersøgte alternativer, udbygnings-, nybygnings- eller kombinationsløsninger, der var tale om.

Da Banestyrelsen i 1998 fremkom med sin linjeføringsrapport, var de skønnede anlægsomkostninger steget til 6,4, 9,0 og 8,2 mia. kr. for de

tre løsninger. Disse markante stigninger burde have fået såvel Banestyrelsen som Trafikministeriet til at standse det videre arbejde med såvel nybygnings- som kombinationsløsningen, da det meget stå klart, at der ikke kunne skaffes politisk flertal for at ofre så store beløb på denne strækning.

Trafikministeren har dog efter 2. høringsfase fravalgt de to dyreste løsninger og ønsket, at den videre diskussion koncentrerer sig om udbygningsløsningen. På det seneste har finansministeren imidlertid ladet forlyde, at der tidligst vil kunne træffes beslutning om at udbygge strækningen København-Ringsted om 5-6 år.

Dette finder Det Konservative Folkeparti meget utilfredsstillende, da pendlerne, navnlig mellem København og Roskilde, i en årrække har haft og fortsat har en meget kritisabel kvalitet på de daglige rejser. Endvidere finder vi det væsentligt, at der samtidig med åbningen af den faste forbindelse over Øresund kan tilbydes kapacitet til andre godsoperatører end DSB på den vigtige strækning vest for København.

Det Konservative Folkeparti har været opmærksom på, at der fra forskellig side har været peget på en billigere variant end de af Banestyrelsen undersøgte løsninger, nemlig den såkaldte 5.-sporsløsning, der består i bygning af kun ét spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup. Banestyrelsen har flere gange afvist at behandle denne løsning på lige fod med de øvrige løsninger. Dette har primært været begrundet med, at der med denne løsning ikke kunne afvikles den samme trafik som i de øvrige løsninger. Offentligheden har derfor aldrig fået Banestyrelsens vurdering af, hvor stor en trafik der faktisk kan afvikles med 5.-sporsløsningen.

I Høje Taastrup Kommunes høringsvar er der imidlertid angivet en beregning af en mulig fremtidig trafik, der viser, at 5.-sporsløsningen skulle have fornøden kapacitet i hvert fald 25 år. Da det samtidig er den eneste løsning, der kan holde de samlede investeringer på strækningen København-Ringsted under de oprindelige 6 mia. kr., vil det være af stor betydning for den videre debat at kende trafikministerens vurdering af disse beregninger.

Svar (22/9 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

I begrundelsen for spørgsmålet nævnes det, at 5. sporsløsningen ikke er behandlet i linjeførings-