

Banestyrelsen har siden januar 2001 arbejdet videre med projekteringen af de nødvendige anlæg, ligesom der i lyset af den offentlige høring er foretaget tilretninger af projektet i forhold til det oprindeligt forudsatte. Der foreligger således nu et væsentligt mere gennemarbejdet projekt end i oktober 2000, selvom detailprojekteringen endnu ikke er påbegyndt. Op-

gjort i prisniveau 01.01. 2001 bliver der efter nærværende lovforslag tale om et projekt til 987 mio. kr.

Projektets anlægsomkostninger er reguleret fra prisniveau 01.01. 2001 til prisniveau 01.01. 2002 med 3 pct., svarende til 1.017 mio. kr. i 2002 prisniveau.

Omkostninger

Tabel 1. Statslige udgifter som følge af anlæg til S-tog til Roskilde¹⁾

Mio. kr. prisniveau 2002	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Anlæg	25	42	50	175	450	275

Ekskl. station ved Roskilde Syd

1) EU ventes at yde et anlægstilskud på 10 pct. af anlægsprisen.

Anlægsomkostninger og usikkerhedsskøn

Ved beregningen af projektets forventede anlægsomkostninger er der som ved øvrige jernbane- og vejprojekter anvendt den successive kalkulationsmetode,

hvor den forventede pris er svarende til en 50 % fraktil. Dette indebærer, at anlægsomkostningerne med 50% sandsynlighed højst udgør de i tabel 2 viste 1.017 mio. kr. i 2002 prisniveau.

Tabel 2. Prisskøn ved forskellige kalkulationssikkerhedsniveauer, 2002 prisniveau

Mio. kr. 2002 prisniveau	Omkostning	Usikkerhedstillæg	Sikkerhedsniveau
Forventet pris	1017	0	50 pct.
Mellemprisskøn	1075	58	70 pct.
Maksimalprisskøn	1187	170	90 pct.

Finansieringen af en ny Roskilde Syd station er ikke fastlagt i nærværende anlægslov. Den forudsætter en nærmere præcisering og aftale om udgiftsfordelingen mellem de berørte interessenter.

Banestyrelsen har på vegne af Trafikministeriet opnået tilsagn om TEN-støtte på 2,01 mio. euro til 50 % af omkostningerne til projektets indledende analyser.

6.2. Materielinvesteringer

Der er behov for i alt 12 S-togsæt af en ny 2-systemtype til driften mellem København og Roskilde inklusive reserve.

Af hensyn til den tekniske samdrift skal den nye type ligge så tæt som muligt på de nye 4. generations S-tog, som er under levering i årene frem til 2005. Der forudsættes derfor anskaffet en variant af 4. generationstypen udstyret for 2-systemdrift.

Den nye linie erstatter kørslen på den nuværende linie Bx og dermed også de almindelige 4. generations-tog, som er indsat på denne linie. Hertil kommer en aflastning af parallellinier på S-banen, som muliggør en reduktion i antal togsæt på disse linier. Endelig kan der blive tale om, at DSB udnytter en option i kontrakten på de 112 togsæt på konvertering af et antal af de kontraherede togsæt til dobbelt så mange togsæt af

den halve størrelse. Anskaffelsen af op til 30 korte S-tog giver en vis ledig kapacitet på det øvrige net samtidig med, at den i sig selv indeholder en driftsmæssig fordel. Samlet set kan der ved erstatning eller aflastning af andre S-togslinier og ved fuld udnyttelse af optionen på S-tog af halv størrelse frigøres en kapacitet af S-tog, som netop svarer til 12 2-system togsæt.

Desuden vil indsatsen af tog i regionaltrafikken kunne reduceres som følge af omlægningen af betjeningen af Hedehusene og Trekroner fra regionaltogetsdrift til S-togsdrift. Ved omrokering mellem regionaltog betyder dette - alt andet lige - at der kan frigøres 3 tog af typen IC4 til andet formål.

Der er optaget forhandlinger med leverandøren af 4. generations S-togene om tilpasning af de 12 sidste togsæt af den igangværende serieleverance på 112 tog til 2-systemindretning. Der foreligger endnu ikke et overslag over udgiften ved denne tilpasning, men den vil næppe overstige værdien af de 3 frigjorte togsæt til fjerntrafikken. Samlet set påregnes projektet derfor ikke at kræve nettoudgifter til materielanskaffelser.

Bevillingsmæssig hjemmel til at foretage de beskrevne materielpositioner tilvejebringes ved særskilt aktstykke.