

blive 75 mio kr. lavere med eldrift end med diesel-drift. Bespareserne er beregnet ud fra nuværende energi- og vedligeholdelsespriser og skyldes først og fremmest, at elektriske lokomotiver og motorvogne er billigere at vedligeholde end tilsvarende dieseltrækraft. Bespareserne vil blive forøget ved den udvikling af energipriserne, som må ventes i perioden frem til elektrificeringens gennemførelse.

Bespareserne vil indtræffe gradvis og fordeler sig omtrent ligeligt på strækningerne øst og vest for Storebælt.

Trafikale forhold. Elektrisk drift åbner mulighed for kortere befordringstider i person- og godstrafikken, større præcision i toggangen og en mere intensiv udnyttelse af strækningernes kapacitet og det rullende materiel. Dette skyldes, at der kan indbygges en større effekt i elektrisk trækraft, ligesom elektrisk drift er mere fleksibel og driftssikker end dieseldrift.

Forbruget af elektrisk energi til banedriften vil udgøre 1-2 pct. af det totale forbrug af elektrisk energi i Danmark. Elektrificering af de nævnte strækninger vil derfor kun i ringe omfang påvirke elskabernes anlægsplaner.

Forsyningsikkerhed. Omkring 90 pct. af energiforbruget til togkørslen ved DSB (excl. S-banerne) finder sted på de strækninger, der foreslås elektrificeret. Ved indførelsen af elektrisk drift opnås en større forsyningsikkerhed, idet banerne i betydelig grad frigøres fra den totale afhængighed af een enkelt energiform (gasolie til diesellokomotiver) og kan udnytte elværkernes muligheder for anvendelse af forskellige former for primær energi. Banerne bliver herved det eneste transportmiddel af betydning, der ikke i alt overvejende grad er afhængig af olieprodukter som energikilde.

Miljømessige forhold. Ved eldrift bortfalder den forurening af luften på og omkring stationer og banestrækninger, som dieseldriften giver anledning til. Endvidere vil støjen fra holdende tog og fra tog under acceleration blive betydeligt formindsket. Der opnås således et renere og mere støjrit trafikmiljø. Bortset fra nogle få og korte luftledningsforbindelser fra det offentlige elforsyningsnet er de master og ledninger, der hører til kørestrømsanlægene, placeret i umiddelbar tilknytning til banen, altså til i forvejen accepterede linier i terrænet. Anlæggene kan derfor næppe blive anset for landskabsmæssigt skæmmende.

Beskæftigelse. Den direkte og indirekte beskæftigelsesvirkning i Danmark som følge af anlægsarbejder og anskaffelser er vurderet til mellem 6000 og 10.000 mandår fordelt over anlægsperioden, afhængig af tilrettelæggelse og trafikomfang.

Til planlægnings- og projekteringsarbejde, kontrol- og sikkerhedsopgaver skal DSB heraf bruge ca. 2000 mandår svarende til en forøget arbejdsstyrke på ca. 150 mand årlig i de første år af anlægsperioden og et faldende antal i den resterende del. Omkostningerne hertil er inkluderet i de nedenfor anførte investeringer.

Efter overgang til elektrisk drift vil behovet for personale til drift og vedligeholdelse ved den planlagte trafikmængde være ca. 500 mindre end ved fortsat dieseldrift.

Investeringerne ved indførelse af elektrisk drift vedrører dels faste anlæg (køreledningsanlæg, transformerstationer, tilslutningsafgifter til elskaberne, tilpasning af bestående anlæg m. v.), dels trækraft. Overgang til elektrisk drift vil imidlertid medføre, at der bortfalder en række investeringer, som ville være påkrævet ved fortsat dieseldrift (navnlig anskaffelse af nye diesellokomotiver).

Brutto- og nettoinvesteringerne inkl. moms bliver således:

Investeringer til faste anlæg 1600 mio kr.
trækraft 885 mio kr.

Bruttoinvesteringer 2485 mio kr.

påkrævede investeringer, der bortfalder som følge af elektrificeringen 1505 mio kr.

Nettoinvesteringer 980 mio kr.

I bruttoinvesteringerne er medtaget nogle anlægsarbejder, som det af hensyn til elektrificeringen vil blive nødvendigt at udføre på et tidligere tidspunkt end oprindeligt planlagt.

Nettoinvesteringerne inkl. moms vil fordele sig således:

Mio kr.									
Forestående BO periode					Resterende anlægsperiode				
79	80	81	82	83	84-88	89-97	98-2007		
—	10	44	75	75	500	636	÷ 360		

Efter afslutningen af elektrificeringen og indtil dieseltrækraften er nedbragt til det herefter nødvendige, langsigtede niveau, dvs. i perioden fra 1998 til 2007, vil DSBs årlige reinvesteringsbehov falde med ca. 35 mio kr.