

Forhøjelse af investeringsrammerne nødvendig. Som det ses af nettoinvesteringsniveauet vil der være et betydeligt merinvesteringsbehov i perioden til 1988, et noget mindre merinvesteringsbehov frem til elektrificeringens afslutning samt en nedsættelse af investeringsbehovet i en række år efter elektrificeringen.

Ministeriet forudsætter derfor, at de nævnte merinvesteringer afholdes med en hertil svarende forhøjelse af de årlige investeringsrammer, som i øvrigt måtte kunne ventes fastsat for DSB i anlægsperioden.

De anførte investeringer og besparelser er af samme størrelsesorden ved fast forbindelse over Storebælt som ved fortsat færgedrift.

Forøget trafik. Ved eldrift vil de investeringer, som er nødvendige ved en forøget trafik, være mindre end ved dieseldrift. Ved en trafik, der er fordoblet i forhold til den nuværende trafik hvad angår mængden af transporterede personer og gods, vil driftsudgifterne blive ca. 90 mio kr. lavere pr. år ved eldrift end ved dieseldrift, medens brutto- og nettoinvesteringerne bliver ca. 2750 hhv. ca. 750 mio kr. Personalebehovet til drift og vedligeholdelse vil være ca. 600 mand mindre end behovet ved samme trafik med dieseldrift.

Elektrisk drift vil medføre så store fordele, at elektrificering foreslås påbegyndt snarest og gennemført successivt over årene frem til midten af 1990'erne bl. a. med henblik på at opnå den størst mulige uafhængighed af olietilførslerne i løbet af denne periode.

Arbejdsplanen forudsættes tilpasset trækraftsituationen ved DSB, således at ny trækraft anskaffes i form af elektrisk trækraft. Det vil dog blive nødvendigt i årene forud for elektrificeringen at anskaffe et mindre antal diesellokomotiver til imødegåelse af det øjeblikkeligt påtrængende behov for trækraft, herunder til en mindre udvidelse af den sjællandske regionaltrafik. Med baggrund i oplysningerne om økonomi og energiforhold vil det være en fejlinvestering at anskaffe nye eller hovedreparere ældre diesellokomotiver i større omfang.

Den allerede gennemførte og stadig fremadskridende elektrificering af jernbanerne i Europa og andre steder i verden har præget den tekniske udvikling, således at udbuddet af elektrisk trækraft af for DSB anvendelige typer er langt større end det tilsvarende udbud af dieseltrækraft.

Særlige bemærkninger.

Elektrificeringen er forudsat etableret på stort set alle persontrafikstrækninger på Sjælland, Lolland og Falster samt på strækningerne Nyborg-Esbjerg og Frederikshavn-Padborg.

Det er endvidere forudsat, at elektrificeringen påbegyndes øst for Storebælt, idet disse strækninger har den mest intensive trafik. Herved vil der hurtigst kunne ske en udskiftning af udslidte diesellokomotiver med elektriske lokomotiver, samt blive overført diesellokomotiver til forbedring af trafikken vest for Storebælt.

Der er tale om i alt ca. 1065 km elektrificeret strækning og ca. 2100 km elektrificeret spor (inkl. sidespor).

Projekteringen er forudsat påbegyndt i 1979, anskaffelse af materiel til anlægsarbejder m.v. i 1980, og anlægsarbejderne på den første af strækningerne igangsat omkring årsskiftet 1981-82.

Der er forudsat en koncentreret og betydelig indsats frem til 1988, hvorefter tempoet tænkes reduceret noget. Der er hermed tilsigtet en rimelig ressourceanvendelse i de enkelte år samtidig med, at der er taget hensyn til følgende forhold:

- i videst muligt omfang at være frigjort fra dieseldriften og dermed gasolien som energikilde inden midten af 1990'erne, jfr. det tidligere anførte om foreliggende prognoser for olieproduktion og oliepriser.
- trækraftsituationen. Omstillingen til elektrisk drift sker mest hensigtsmæssigt i takt med, at ældre diesellokomotiver af vedligeholdelsesmæssige og effektivitetsmæssige grunde udgår og erstattes af ny elektrisk trækraft.
- at den planlagte forbedring af den kollektive trafik, der er afhængig af tilgang af lokomotiver, kan foregå uden anskaffelse af diesellokomotiver. Udvidelsen af trafikken kan fra midten af 80'erne gradvis ske ved ellokomotiver og ved diesellokomotiver, der er blevet frigjort ved den da gennemførte elektrificering.

Elektrificeringssystem. Der forudsættes anvendt et system med spænding 25 kV og samme periodetal (50 Hz) som den offentlige elforsyning. Man får herved få og enkle forsyningsstationer, hvor strømmen fra det offentlige højspændingsnet gennem transformere omsættes til brug for banedriften.

I Sverige og Vesttyskland benyttes et ældre system, som imidlertid ville kræve 15-20 pct. større investeringer. Dette system benytter et lavere periodetal (16 $\frac{2}{3}$ Hz), der kræver et særligt udstyr. Fremtidige overgangstationer mellem DSB og det svenske hhv. vesttyske elektrificerede jernbanenet