

indsats. Som den sidste større togserie ved DSB forsynes togene med lukket toiletsystem som led i renoveringen, ligesom der på andre områder sker opretning til nutidige standarder vedrørende miljø og arbejdsmiljø. Togene forudsættes også de næste ca. 10 år at udgøre grundstammen i regionaltrafikken på de fleste baner vest for Storebælt.

Da kun et begrænset antal togsæt ad gangen kan udtages af driften, forløber projektet over ca. 3 år.

I forhold til FL 96 er prisen for projektet steget med 41 mio. kr., hvoraf de 30 mio. kr. skyldes, at der som følge af ændringer i momsloven pr. 1. januar 1996 også skal betales moms for den del af projektet, der købes i Tyskland. De resterende 11 mio. kr. skyldes bl.a. mere omfattende rustskader end oprindelig forudsat.

1.2 Anskaffelse af 40 eltogsæt (ER-tog)

I rammeaftale 1990-93 besluttedes anskaffelse af 17 ER-togsæt til regionaltrafikken på den elektrificerede strækning København-Odense.

Efterfølgende er besluttet at udvide elektrificeringen til Padborg/Sønderborg, hvorved behovet for elektrisk togmateriel vil stige. Ved udvidelse af ordren på ER-togsæt fra 17 til 40 sigtes mod at frigive ellokomotiver fra Københavns nærtrafik til godstogskørsel København-Fredericia/Padborg samt indsættelse af gennemkørende eltog i persontrafikken København-Sønderjylland.

Udvidelsen af ordren på ER-togsæt besluttedes med Akt 142 24/2 1993.

Tekniske problemer med den nye togtype og dens anvendelse har betydet usikkerhed om den endelige ibrugtagning. Problemerne forventes løst ved montering af elektriske filtre på togene.

Omkostningerne til montering og afprøvning af filtrene mv. betyder, at togsættene bliver 50 mio. kr. dyrere end angivet på FL 96.

1.3 8 S-tog

Der er afgivet ordre på 8 togstammer (halvtog) af ny type baseret på rammeaftale 1990-93. Togene, der er lettere, hurtigere, mere miljøvenlige og har ca. 30 % flere siddepladser end de nuværende, leveres 1996-97 som 1. etape af en udskiftning af de københavnske S-tog.

På FL96 var indarbejdet en forventet fordyrelse på projektet på 35 mio. kr. på grund af høj tysk inflation. Ved de seneste beregninger er fordyrelsen opgjort til i alt 70 mio. kr. En del af denne fordyrelse skyldes, at også aconto betalinger prisreguleres frem til overtagelsen af toget. Dette forhold var fejlagtigt ikke medtaget i de oprindelige budgetter.

1.4 Yderligere S-tog

I rammeaftalen for 1995-98 var forudsat, at udskiftningen af S-tog gennemførtes i en takt, der muliggjorde en totalfornyelse i år 2008. I henhold til den politiske aftale fra oktober 1996 gennemføres nu en fremrykning af leveringsperioden for de resterende 112 S-tog. Det betyder, at leveringen afsluttes allerede i år 2005 i stedet for i 2008. Aftalen om køb af 112 S-tog forelægges Folketingets Finansudvalg snarest muligt.

Af den politiske aftale fremgår, at når DSB S-tog A/S er oprettet, overtager selskabet det fulde finansieringsmæssige ansvar, herunder vedrørende valg af endelig finansieringsform. Af de afsatte midler til finansiering i de nye S-tog skal 750 mio. kr. anvendes til andre investeringer, jf. det indledende afsnit. Det resterende beløb er overført til formålsrammen "Værksteder, klargøringsanlæg" i 1998.

1.5 20 rangermaskiner

Ordre på 20 standardrangermaskiner er afgivet med hjemmel i Akt 316 22/5 95. Den første er leveret i efteråret 1996 en måned før beregnet. DSB forventer fortsat en planmæssig afvikling af projektet.