

rende 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.

På FL97 var afsat 30 mio. kr. som følge af ændringer i momsloven pr. 1. januar 1996 som indebærer at DSB eventuelt skal betale moms for den del af projektet, der købes i Tyskland. DSB forudsætter at blive fritaget for momsen alternativt at modtage bevillingsmæssig kompensation og derfor er beløbet ikke indeholdt i budgettet.

1.3 S-tog

DSB har fået leveret 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 som 1. etape af en udskiftning af de københavnske S-tog. Der er i april indgået kontrakt om levering af yderligere 112 S-tog i perioden 1999-2005.

Af Akt 181 2/4 1997 fremgår, at når DSB S-tog A/S er oprettet, overtager selskabet det fulde finansieringsmæssige ansvar, herunder valg af endelig finansieringsform. Af de afsatte midler til finansiering i de nye S-tog skal 750 mio. kr. anvendes til andre investeringer. Det resterende beløb er overført til andre formålsrammer hvoraf de største beløb er flyttet til formålsrammen "Værksteder, klargøringsanlæg" i 1998.

1.6 Tog

Der er tale om en rådighedsbevilling til mindre ændringer og renoveringsopgaver på eksisterende tog, anskaffelse af godsvogne og materiel til kombineret godstrafik. Desuden afholdes investeringer i udstyr til værksteder over disse konti.

1.7 Tostrøms ellokomotiver

Der er i rammeaftale 1995-98 afsat en rådighedsbevilling på 290 mio. kr. (1995-PL) til indkøb af 8 nye ellokomotiver, som i første omgang skal køre DanLink-godstog mellem København og Padborg. Senere skal transitgodstogene tillige befordres til/fra Sverige via Øresundsbroen. Togene skal derfor kunne køre på såvel danske som svenske elektrificerede strækninger og udstyres med såvel dansk som svensk sikkerheds- og kommunikationsudstyr. De afsatte beløb er inklusiv de til projektet relaterede udgifter som består af værkstedsændringer, grundbeholdning af reservedele, projektledelse og godkendelse m.v.

1.9 4 elregionaltogetsæt til Kastrup

Der er i rammeaftale 1995-98 afsat en rådighedsbevilling på 230 mio. kr. (1995-PL) til anskaffelse af 4 eltogetsæt til brug for udvidelse af det sjællandske regionaltognet med strækningen København H-Tårnby-Kastrup.

1.10 17 Øresundstogsæt

Der er i rammeaftale 1995-98 afsat en rådighedsbevilling på 180 mio. kr. (1995-PL) til anskaffelse af de første regionaltog af en ny type til brug på Øresundsforbindelsen København-Malmø. Der bliver tale om tog, der kan anvende såvel danske som svenske systemer vedrørende strømforsyning, sikkerhed og kommunikation. DSB forudsætter indtil videre, at der kan leveres 17 Øresundstogsæt i år 1999-2000. Derved kan regionaltrafikken på Hovedstadsområdet delvis integreres i trafikken over Øresundsforbindelsen. De afsatte beløb er inkl. projektrelaterede udgifter til værksteds og klargøringsfaciliteter og inkl. DSBs andel af udviklingsomkostninger til ovennævnte tosystemfunktionaliteter.

1.13 3 IC3 til Sydbanen

Af den politiske aftale af 24. oktober 1996 fremgår, at frigjorte beløb på 750 mio. kr. fra S-togsinvesteringer bl.a. skal anvendes til indkøb af rullende materiel til sidebaner og gods.