

af forsinkelsen på Storebælt.

52 Diverse bygningsarbejder.....	60,5	-16,6	43,9
Mindre billiggørelser og udskydelser.			
54 Kombiterminaler.....	1,1	17,4	18,5
Kombiterminalen i Høje Taastrup (54.01.) er fremrykket, idet rest-kapaciteten i de øvrige terminaler i Hovedstadsområdet er mindre end først antaget. Der er søgt om EF-tilskud til projektet.			
55 Faste anlæg for el-drift.....	142,7	-0,9	141,8
Som følge af reduktioner på projektets enhedspriser, forventes det, at totaludgiften kan nedsættes.			
57 Værksteder.....	11,4	-4,1	7,3
Klargøringshal til IC/3-tog i København blev billigere end forudsat. Hallen søges udvidet jfr. FL1992 for at sikre bedre regulariet i IC-trafikken.			
58 EDB, systemer og anlæg.....	9,4	15,7	25,1
Systemerne ROSA og GTX gives større udbredelse end oprindelig forudsat. Herved øges totaludgift og endelig færdiggørelse udsættes.			
59 Sporanlæg.....	41,2	-16,0	25,2
Udskydelse af projektets færdiggørelse.			
64 Helsingør - Helsingborg, landanlæg.....	285,1	-36,5	248,6
I forhold til den i TB90 nævnte totaludgift, er denne øget med ca. 4 %.			

Ved finansloven for 1990 blev der indarbejdet en negativ budgetregulering, men som det fremgår af bemærkningerne til Lov nr. 430 af 13. juni 1990 om salg af færgerne "Niels Klim" og "Peder Paars" (som i maj 1991 erstattedes af 2 chartrede færger) fik DSB først salgsprovenuet udbetalt i maj måned 1991, idet færgerne som hele tiden forudsat først blev overdraget til køber ved overgangen til sommerkøreplanen i 1991.

### Kapitalindtægter

Trods det trykkede ejendomsmarked er det i 1991 i alt væsentligt lykkedes at opfylde målet for salg af ejendomme mv.

Det trykkede marked har dog medført, at det på kort sigt har vist sig vanskeligt at få medfinansiering af projekterne ved knudepunktsstationerne.