

Mio.kr. (gns. 1994-PL, incl. moms) *) Angiver at arbejdet igangsættes i finansåret	Anslået total udgift	Rest udgift pr. 1/1 1994	F 1994	Forventet forbrug			Rest Udgift ultimo 1997	Forventet ibrugtagnings-tidspunkt
				BO 1 1995	BO 2 1996	BO 3 1997		
<b>Jernbanestrækninger</b>								
<b>18. Storebælt</b>								
18.1. Ny station i Korsør .....	43	27	1,2	26,2				1996
18.2. Ny station i Nyborg.....	49	31	1,5	27,0	3,0			1996
<b>22. Nyborg - Fredericia</b>								
22.2. Baneforbindelse, Snoghøj-Taulov.....	155	1	1,1					1993
22.3. Nedlæggelse af fynske niveauoverskæringer.....	103	18	18,2					1994
22.4. Odense, ændring af sporanlæg.....	38	24	24,1					1995
<b>23. Fredericia - Århus H.</b>								
23.4. Århus station, nyt sikringsanlæg.....	228	220	32,4	69,3	63,4	55,2		1998
<b>24. Århus - Aalborg</b>								
24.1. Randers-Aalborg, nye sikringsanlæg.....	95	46	1,0	0,0	20,0	25,0		1998
<b>26. Fredericia - Padborg</b>								
* 26.1. Dobbeltspor Tinglev-Vojens	533	481	219,8	215,7	45,4			1996
<b>29. Lunderskov-Esbjerg</b>								
29.1. Lunderskov-Esbjerg, strækningssikringsanlæg..	51	34	33,7					1994

Om de enkelte projekter kan specielt nævnes følgende, herunder ændringer i forhold til tidligere givne oplysninger.

ad 18. Storebælt

På tilslutningsstrækningerne til den faste jernbaneforbindelse over Storebælt anlægges nye stationer til betjening af Nyborg og Korsør, idet den nye jernbanestrækning ikke kan bringes til at passere de eksisterende stationer. Projekteringen af såvel Nyborg som Korsør station har vist en betydelig udgiftsreduktion i forhold til de oprindelige overslag. Udførelsen tilpasses tidsmæssigt til den faste forbindelse.

ad 22. Nyborg-Fredericia

Lb. nr. 22.2-3 omfatter færdiggørelsesarbejder.

Lb. nr. 22.4. Odense station bliver fra åbningen af jernbaneforbindelsen et knudepunkt, hvor fjerntog skal opdeles i flere tog henholdsvis samles i et. Dette nødvendiggør supplerende spor- og sikringsanlæg.

ad 23. Fredericia-Århus H.

Sikringsanlægget i Århus er endnu ikke færdigprojekteret. Projektudgiften, der er ca. 1/4 højere end skønnet i en tidligere fase, må derfor tages med forbehold, ligesom tidsplanen senere vil kunne ændres.

ad 24. Århus-Aalborg

De nye stationssikringsanlæg på strækningen Randers-Aalborg er såvel en tiltrængt reinvestering som en rationalisering, da de nye anlæg i modsætning til de nuværende