

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. Der er i 1989 sket indledende projektering. Projekteringen er endnu ikke afsluttet.

ad 22. Nyborg-Fredericia.

Totaludgiften til baneforbindelsen Snoghøj-Taulov er forhøjet på grundlag af en mere detaljeret, men endnu ikke fuldført projektering af strækningens sikringsanlæg. Bestræbelser på at billiggøre anlægget i den afsluttende projektering pågår.

For de fynske niveauoverskæringer, der forudsættes erstattet af niveaufri skæringer mellem vej og bane, er nu anført den fulde udgift, da udgiftsfordelingen endnu ikke er fastlagt i forhold til vejmyndighederne.

Odense station bliver fra 1993 et knudepunkt, hvor fjerntog skal opdeles i flere tog henholdsvis samles i et. Dette nødvendiggør supplerende spor- og sikringsanlæg.

Nyborgs nye station udstyres med supplerende sporanlæg m.v. for at muliggøre skift mellem el- og diesellokomotiver for en række togs vedkommende. Dette er afgørende billigere end etablering af anlæg til gennemførelse af alle nødvendige lokoskift i eller ved Odense.

Oprindelig bevilling til Vejle trafikterminal blev givet i 1988. Forhandlinger om arbejdsdelingen mellem trafikterminalens interessenter pågår stadig.

ad 23. Fredericia-Århus H.

Sikringsanlægget i Århus er endnu ikke skitseprojekteret, hvorfor udgiften må tages med forbehold, ligesom tidsplanen senere vil kunne ændres.

Århus H skal moderniseres betydeligt. Moderniseringens omfang er dog jf. den politiske aftale om DSBs økonomi afhængig af salg af arealer og bygninger i Århus. Den angivne totaludgift angiver derfor kun den del af moderniseringen af publikumsfaciliteterne, som må gennemføres helt uafhængigt af pågående salgsbestræbelserne.