

veje/stier. I mindre omfang erstattes niveauskæringer med niveaufri krydsninger. I de år, der er økonomisk mulighed herfor, er afsat ekstra midler til forøgelse af sikkerhedsniveauet i de mange niveauskæringer mellem vej og bane.

"1.3 Køreledningsanlæg" omfatter reinvesteringer og mindre ombygninger af køreledningsanlæg. Indtil videre forekommer sådanne investeringer praktisk taget kun på S-banen.

"2.1 Teleanlæg" omfatter reinvestering og modernisering af DSBs teleanlæg, der ud over DSBs almindelige teletrafik varetager den fejlsikre transmission af kommunikation mellem bl.a. sikringsanlæg, signaler og faste ATC-installationer.

"2.2 Sikringsanlæg" omfatter reinvestering og mindre ændringer i de lokale sikringsanlæg, der er grundlaget for en sikker afvikling af togdriften. Omfatter ligeledes de til sikringsanlægene knyttede signalanlæg og detekteringsanlæg i sporene. Stigningen i periodens slutår skyldes en planlagt reinvestering af stationssikringsanlægget i Langå.

"2.3 Fjernstyring" omfatter reinvestering og modernisering af anlæg for togtrafikkens styring fra centrale og regionale fjernstyringscentraler. Omfatter ligeledes tilkobling af lokalt styrede strækninger og stationer til eksisterende fjernstyringscentraler samt stationært udstyr til kommunikation mellem styringspersonale og personale i togene. Den betydelige udgiftsstigning i 1994-95 skyldes reinvestering af fjernstyringen i Sønderjylland, idet det hidtidige fjernstyringssystem er fundet uegnet til ombygning til at dække den nye dobbeltsporede strækning. Den nye fjernstyring i Sønderjylland bliver af samme type, som er installeret på bl.a. strækningen København-Fredericia.

"3.1 Stationer, terminaler mv." omfatter ud over løbende reovering og modernisering af eksisterende stationer og terminaler etablering af enkelte nye standsningssteder samt udskiftning og anskaffelse af udstyr til bygningerne. Bygninger til administrative formål samt tekniske bygninger som fx kommandoposter er også omfattet af denne underkonto.

"3.2 Værksteder, klargøringsanlæg" omfatter reovering og ombygninger af serviceanlæg til togenes vedligeholdelse og drift inkl. anskaffelse af udstyr til disse anlæg. Tilgangen af nye tog medfører behov for ombygning af eksisterende anlæg samt tilføjelse af nye, hvor togene gives udvidet geografisk anvendelsesområde.

"3.3 Havneanlæg" omfatter mindre investeringer i DSBs egne havne og i DSB-anlæg i offentlige trafikhavne. Investeringer vedrørende sejløb til DSB-havne eller til brug for DSB-færger uden for havnene indgår ligeledes i denne konto.

"4. Udstyr" omfatter primært investeringer i billetsalgsudstyr og udstyr til håndtering af godsforsendelser samt udstyr til vedligeholdelse af faste anlæg. Håndteringen af de øgede trafikmængder via Storebælt kræver anskaffelse af supplerende udstyr i navnlig 1995.

"5. Miljø- og arbejdsmiljøinvesteringer" omfatter reoveringer, reinvesteringer og mindre nyinvesteringer i faste anlæg og udstyr hertil, hvor den udløsende faktor primært er ønsket om forbedret miljø eller arbejdsmiljø. Støjbegrænsende aktiviteter i henhold til Akt 14 12/3 1986 om bl.a. støjskærme og tilskud til facadeisolering af naboejendomme indgår i dette formål. På grund af krav fra Arbejdstilsynet er kontoen i de nærmeste år mere end fordoblet i forhold til tidligere år.

"6. EDB" vedrører løbende reinvesteringer i og kapacitetsudvidelser af EDB-anlæg samt køb og udvikling af programmel hertil. Kontoen er ca. fordoblet i 1994 og 1995. Det skyldes navnlig anskaffelse af et nyt økonomisystem samt udvidelse og supplerende af pladsbestillingsanlæg af hensyn til den stigende trafik over Storebælt.

"7. Andet" vedrører først og fremmest en række fællesomkostninger i DSB bane, som ikke kan udkonteres til enkeltanlæg, herunder bl.a. en række forundersøgelser. Omfatter desuden omkostninger til arealudvikling, dvs. projektudarbejdelse og ryddeliggørelse af arealer, der kan bortsælges. Kontoen omfatter tillige enkelte investeringer, som er vanskeligt henførbare til forannevnte formål. Endelig indeholder kontoen midler til disponering i tilknytning til den årligt rullende planlægningsproces i DSB.