

Projektet er under udførelse, og ibrugtagning tilpasses til stadighed tidsmæssigt til den faste forbindelses forventede ibrugtagning.

Projektets totalpris er reelt steget med 20 mio. kr. eller knapt 4 % i forhold til den på FL 1994 oplyste totalpris. Stigningen vedrører en række delelementer, herunder broanlæg, der af Folketinget blev besluttet mere omfattende end forudsat i anlægslovforslaget.

1.3.1-1.3.5 Elektrificering

Elektrificeringen indeholder følgende anlægselementer pr. strækning:

Tilvejebringelse af nødvendigt fritrumsprofil (plads til køreledningsanlægget under broer o.l.) sker ved enten at bygge en ny bro, at løfte den eksisterende bro eller sænke sporet. Rejsning af master med tilhørende ophæng for køretråd, bæretov og returleder. Sikring af tele- og signalanlæg mod uhensigtsmæssig elektrisk påvirkning af kørsel med elektrisk materiel. Anlæg til konvertering af ekstern strømforsyning til 25kV, der anvendes i køreledningen.

Elektrificeringen er baseret på lov om elektrificering af fjernbaner i Danmark.

Elektrificeringen er nu opdelt på strækningsnumrene 1.3.1-1.3.5.

1.3.1 Elektrificering, generelt og Helsingør-Korsør:

Elektrificering af strækningen Helsingør-Korsør er afsluttet og ibrugtaget etapevis.

Projektet indeholder mindre supplerings- og færdiggørelsesarbejder på allerede ibrugtagne strækninger, herunder etablering af anlæg til forøget strømtilførsel, som en udvidelse af den elektrificerede trafik nødvendiggør.

Der vil ske genbrug af materialer fra Korsør station, der nedlægges i forbindelse med, at den faste forbindelse over Storebælt ibrugtages.

1.3.2 Elektrificering Nyborg-Fredericia:

Strækningen ventes færdiggjort ultimo 1995. Fuld ibrugtagning sker, når den faste Storebæltsforbindelse åbnes.

1.3.3 Elektrificering Fredericia-Padborg

Indførelse af elektrisk drift på strækningen har nøje sammenhæng med 1.1.1 Dobbeltspor Sønderjylland og åbning af den faste forbindelse over Storebælt og er tidsmæssigt tilpasset denne. I projektet indgår ombygning af sporanlæg på Padborg station, der er overgangsstation mellem det tyske og det danske elnet.

1.3.4 Elektrificering Tinglev-Sønderborg:

Strækningen er planlagt færdiggjort ultimo 1996.

1.3.5 Yderligere elektrificering:

Der er afsat midler til fortsat elektrificering i et reduceret tempo, idet der indtil videre ikke er uopfyldte reinvesteringsbehov i tog til strækningsskørsel, hvorfor nye elstrækninger ikke vil kunne nytiggøres foreløbig.

2.2.1-2.2.4 ATC

Det automatiske togkontrolsystem, ATC systemet, etableres med det dobbelte formål at forbedre sikkerheden generelt og at tillade kørsel med højere hastigheder end i dag. DSB forudsætter således, at ATC etableres på strækninger, hvor hastigheden er 140 km/t eller derover.

ATC systemet omfatter funktioner, der bremser eller standser tog, hvis lokomotivføreren overser hastighedsbegrænsninger eller stopsignaler.

ATC systemet er en overbygning på DSBs eksisterende signal- og sikkerhedssystem.

ATC på strækningen København-Århus inkl. generel udvikling er ibrugtaget ultimo 1993.

Prisen på den afsluttede del af ATC samt færdiggørelse af projekterne 2.2.1-3 er i FL 1994 angivet til 1.096 mio. kr. Den aktuelt vurderede totalpris er på 1.029 mio. kr. for disse stræk-