



Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område **2. halvår 2008**



Status for anlægsprojekter
på Transportministeriets område
2. halvår 2008



Indhold

1. INDLEDNING.....	7
2. BANEDANMARK OG TRAFIKSTYRELSENS ANLÆGSPROGRAM.....	8
2.1. Sammenfatning for anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen.....	8
2.2. Sammenfatning for projekter under gennemførelse i Banedanmark.....	9
2.3. Økonomioversigter.....	9
2.4. Den aktuelle markedsmæssige situation.....	12
2.5. Afholdte licitationer.....	14
2.6. Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen § 28.62.01.....	15
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-Projektet).....	15
Kapacitetsudvidelse København-Ringsted.....	15
Nordvestbanen (Lejre og Vipperød).....	17
Modernisering af Nørreport Station.....	17
Niveaufri skæring i Taulov.....	18
Sydbanen	19
2.7. Større anlægsprojekter i Banedanmark § 28.63.02.....	19
SAP Implementering af vedligehold og fejlretning.....	19
Renovering af Københavns Hovedbanegård.....	20
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet).....	20
Forberedelse af togkontrollsystem (STM).....	21
Perrontilpasninger IC4-tog.....	22
Nye togradioer (GSM-R).....	22
Århus Havnebane.....	23
Nærbaneprojektet.....	24
Forlods ekspropriationer.....	25
Nye S-tog, infrastruktur.....	25
Øster Doense – nedlæggelse af overkørsel.....	26
Orientering om nedlæggelse af private overkørsler Aalborg-Frederikshavn.....	27
Tabel over ibrugtagne anlægsprojekter med beskeden risiko.....	28
2.8. Større fornyelsesprojekter i Banedanmark § 28.63.05.....	29
Sydbanen - svelleudveksling mellem Ringsted - Næstved.....	29
Hellerup-Klampenborg.....	29
Skærbaseret trafikinformation.....	30
Hundige stationsbro.....	30
S-togspor København H – Dybbølsbro (6. hovedspor).....	31
Sporfornyelse Holbæk-Kalundborg.....	32
Sporfornyelse Fredericia-Århus.....	32
Sporfornyelse mv. Farumbanen.....	33
Sporfornyelse Køge Bugt Banen.....	33
Sporfornyelse København-Helsingør (Kystbanen).....	34
Renovering af Københavns Hovedbanegård.....	34
Tabel over ibrugtagne fornyelsesprojekter med beskeden risiko.....	35



3. NAVIAIRS ANLÆGSPROGRAM.....	36
3.1. Økonomioversigt.....	36
3.2. Uddybende oplysninger vedrørende COOPANS.....	36
3.3. Planlagte forberedelser af anlægsprojekter.....	38
4. VEJDIREKTORATETS ANLÆGSPROJEKTER.....	39
4.1. Sammenfatning.....	39
4.2. Økonomioversigt.....	40
4.3. Den aktuelle markedssituation.....	41
4.4. Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter.....	43
Motorvejen Odense-Svendborg, rute 9.....	43
Motorvejen Herning N-Brande og Snejbjerg-Herning Ø, rute 15/18.....	44
Motortrafikvej Holbæk-Vig, rute 21 etape 2 & 3.....	45
Udbygningen af motorvejen Hundige-Greve Syd (Køge Bugt).....	46
Udbygningen af Motorring 3 fra Jægersborg til Holbækmotorvejen.....	46
Udbygningen af motorvejen Fløng-Roskilde V (Holbækmotorvejen).....	47
Motorvejen Riis-Ølholm-Vejle	47
Udbygning af motorvejen Ønslev-Sakskøbing.....	48
Motorvejen Brande-Riis, 1. etape (Vibjerg – Givevej).....	49
Motorvejen Bording-Funder.....	49
Frederikssundmotorvejen (1. etape).....	50
Udbygning af motorvej E 45, Nørresundby-Bouet.....	51
Udbygning af Kongevejen i Helsingør	51
Motorvejen Søften-Skejby (statens del af Søften-Skødstrup).....	52
Motorvejen Skejby- Skødstrup (amtslig del af Søften-Skødstrup).....	53
Diagonalvej syd om Give.....	53
Motorvejen Brande-Riis, 2. etape (Brande-Give N).....	54
Motorvejen Kliplev-Sønderborg (OPP-projekt).....	54
Gørløse omfartsvej, rute 6 (Hillerød-Roskilde).....	56
Sunds omfartsvej, rute 34 (Herning-Skive)	56
Slagelse omfartsvej, rute 22 ved Slagelse.....	57
Motortrafik Bredsten-Vandel, rute 28 (Billund-Vejle)	57
Udskiftning af Vestbroen, Skovdiget-Hillerødmotorvejen.....	58
Grenåvej, niveaufri skæring (Rute 15 Århus-Grenå).....	58
Modulvognstogsforsøget	59
4.5. Status vedr. planlægningsundersøgelser.....	60
Igangværende VVM-undersøgelser.....	60
Supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej.....	60
Supplerende VVM-undersøgelse af Rute 15 Funder-Låsby, Kombilinen	61
Udbygning af motorvejen mellem Odense Vest-Middelfart.....	62
Udbygning af motorvejen på Motorring 4 (Ballerup)	62
Udbygning af motorvejen mellem Skærup-Vejle Nord.....	63
Udbygning af motorvejen Isterød-Øverød (Helsingørmotorvejen).....	64
Rute 18, Brande Omfartsvej	64
Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen	65
Ny forbindelse ved Roskilde Fjord	65
4.6. Status for igangværende forundersøgelser.....	66
Rute 23 Skovvejen	66



4.7. Planlagte VVM-undersøgelser.....	67
5. CITYRINGEN	68
5.1. Baggrund.....	68
5.2. Økonomi.....	69
5.3. Status og hovedtidsplan.....	70
BILAG.....	72
Bilag 1.....	72
Bilag 2.....	73
Bilag 3.....	75



1. Indledning

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område, herefter Anlægsstatus, giver en orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Trafikudvalg om status og udviklingen i de store anlægsprojekter på Transportministeriets område, der er finansieret ved bevilling på finansloven eller ved aktstykke. Anlægsstatus for 2. halvår 2008 er opgjort pr. 1. november 2008. Orientering for 1. halvår 2008 blev fremsendt til Folketinget i juli 2008.

Den samlede bevilling til de igangværende projekter er på ca. 29 mia. kr. og fordelt på 63 projekter. Hertil kommer fortrolige projekter. De store vejprojekter har en godkendt totalbevilling på ca. 16 mia. kr. fordelt på 25 projekter. Lufttrafikken tegner sig for ca. 0,2 mia. kr. med et projekt, mens anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet har en samlet bevilling på ca. 9 mia. kr. fordelt på 36 projekter. Herudover er der fem fortrolige projekter, der ikke er medregnet i den samlede bevilling. Endelig tegner Cityringen sig for 4 mia. kr.

De gennemgåede projekter er i forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets status. Som en del af status indgår en gennemgang af den aktuelle budgetmæssige situation.



2. Banedanmark og Trafikstyrelsens anlægsprogram

Statusnotatet for Banedanmarks og Trafikstyrelsens anlægsprogram indeholder en oversigt over alle igangværende anlægsprojekter og fornyelsesprojekter, der overstiger forelæggelsesgrænsen på 30 mio. kr. Forelæggelsesgrænsen for Banedanmarks projekter forhøjes til 50 mio. kr. i 2009. Der rapporteres på nye projekter, når disse har en totaludgift, der overstiger forelæggelsesgrænsen. Der vil dog fortsat blive rapporteret på de igangværende projekter, indtil de er færdiggjort.

I sammenfatningsafsnittene 2.1. og 2.2 for henholdsvis Trafikstyrelsens og Banedanmarks projekter gives en kort samlet vurdering af status for de omfattede projekter samt en beskrivelse af de væsentligste afvigelser og usikkerhedselementer i enkeltprojekter.

Status for de enkelte projekter er beskrevet særskilt i forlængelse af sammenfatning og økonomioversigt. For ibrugtagne anlægs- og fornyelsesprojekter, hvor der kun udestår restarbejder og lignende, afrapporteres der separat i en kortfattet tabelform, idet den budgetmæssige situation for disse projekter stort set er afklaret.

2.1. Sammenfatning for anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen forbereder i øjeblikket to anlægsprojekter: kapacitetsforbedringer på strækningen København-Ringsted og modernisering af Nørreport Station.

Trafikstyrelsen har på baggrund af de overordnede principper for ny anlægsbudgettering gennemført en opdatering af overslagene vedrørende Sydbanen, udbygningen af Nordvestbanen samt det foreløbige overslag for kapacitetsforbedringer på strækningen København-Ringsted.

Derudover arbejder Trafikstyrelsen på at overdrage tre anlægsprojekter til Banedanmark: Niveaufri skæring i Taulov, opgradering af hastigheden på Sydbanen og sidste del af kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet).

Åbningsår

KØR projektet er blevet forsinket på grund af behov for indgåelse af grænsefladeaftaler med Københavns Kommune. Endvidere har normforhold betydet, at projektoverdragelsen til Banedanmark har taget længere tid end forventet. For at KØR projektet kan fungere uafhængigt af om det besluttes at etablere 5. sporsløsningen eller nybygningsløsningen ved projektet Kapacitetsudvidelse København-Ringsted har der været et behov for at ændre projektet, hvilket ligeledes har forsinket projektet.

Den niveaufri skæring i Taulov er blevet forsinket på grund af en forlænget anlægsperiode. Forsinkelse af modernisering af Nørreport Station er begrundet i en koordinering med Banedanmarks reovering af tunnelkonstruktionen og Københavns Kommunes afklaring af, hvorledes overfladen skal udformes herunder antal og placering af ventilationsbygværker.



Den budgetmæssige situation

Trafikstyrelsens udgifter til projekteringsarbejdet forventes at kunne afholdes inden for de gældende bevillinger med undtagelse af modernisering af Nørreport Station, som vil blive 1,2 mio. kr. dyrere end den oprindelige bevilling på 7,2 mio. kr.

På baggrund af de udarbejdede anlægsoverslag forventes projekterne at kunne gennemføres inden for den budgetmæssige ramme.

2.2.Sammenfatning for projekter under gennemførelse i Banedanmark

Åbningsår

Overordnet set sker gennemførelsen af Banedanmarks anlægs- og fornyelsesprojekter som planlagt i andet halvår af 2008. Der er for enkelte projekter tale om mindre udskydelser/forsinkelser, som dog ikke har trafikale konsekvenser.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

For så vidt angår Banedanmark vurderes følgende projekter at indeholde væsentlige afvigelser i forhold til de budgetmæssige forudsætninger:

- **Nye S-togsinfrastrukturændringer:** Som det fremgår af tidligere afrapporteringer er hastighedsopgradering på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød indstillet på baggrund af Lyngby-ulykken d. 14. februar 2005.

Der er med Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 truffet principbeslutning om fuld udskiftning af signaler på S-banen. Endelig afklaring af projektet om infrastrukturændringer til de nye S-tog – herunder mulighed for hastighedsopgradering på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød – vil ske i forbindelse med afklaring af Banedanmarks Signalprogram.

Havarikommissionen afgav i juni 2008 beretning om Lyngby-ulykken. På baggrund af denne har Banedanmark iværksat en undersøgelse med henblik på at foretage mindre ændringer af infrastrukturen, som dog ikke indebærer mulighed for hastighedsforøgelse. Udgifterne hertil estimeres til 40 – 50 mio. kr. og finansieres inden for Banedanmarks almindelige ramme for fornyelse af sikringsanlæg. Eventuel udførelse vil kunne ske i 2009-2010.

- Der forventes en billigørelse i forhold til bevillingerne i forbindelse med sporfornyelse på Farumbanen, Hellerup-Klampenborg, Holbæk-Kalundborg, Hundige stationsbro, Køge bugtbanen samt Fredericia-Århus. Justeringen i forventningen er primært sket med baggrund i de opnåede licitationsresultater. Der er tale om en prognose og derfor kendes niveauet for de endelige omkostninger endnu ikke.

2.3.Økonomioversigter

I det følgende er vist en oversigt over status for større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen jf. tabel 1. Endvidere er der en oversigt over Banedanmarks igang-

værende anlægsprojekter, - herunder nedlæggelse/opgradering af overkørsler og større fornyelsesprojekter, der er igangsat ved aktstykke. For hvert projekt er anført størrelsen af bevillingen første gang projektet er medtaget på finansloven. Der er desuden angivet en generel prisregulering¹ samt andre reguleringer, der - afhængigt af det enkelte projekt – enten kan være merbevillinger eller reduktion af bevillinger. Disse ændringer er enten sket forudgående ved aktstykker eller på bevillingslovene. Derudover oplyses den nuværende forventede totaludgift samt det forventede åbningstidspunkt. I det omfang ændringerne er indgået efter vedtagelse af finansloven for 2008, er de særskilt omtalt i den efterfølgende uddybende beskrivelse af anlægsprojekterne.

Tabel 1. Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen (mio. kr.)

Projekt (FL-år / Aktstykke)	1) Bevilling optaget 1. gang på FL/aktstykke	2) Indeksregulering til og med FL 2008	3) Anden regulering før FL 2008	4) Anden regulering på FL 2008	5) = 1+2+3+4 Totalbevilling på FL 2008	6) Bevillingsændringer siden FL 2008	7) = 5+6 Totalbevilling pr. november 2008	8) Forventet totaludgift pr. november 2008	9) Forventet åbningsår (antal års afvigelse ift. det forudsatte)
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet) (FL2004)	800,0	80,8	8,5	0,0	889,3	0,0	889,3	889,3	2010/11 (+2) ^A
Kapacitetsudvidelse København – Ringsted (FL2007)	234,0	4,7	0,0	0,0	238,7	0,0	238,7	. ^B	2017/2018 ^C
Nordvestbanen (Lejre og Vipperød) (FL2004)	20,0	0,5	5,4	0,0	25,9	0,0	25,9	. ^B	Besluttet
Modernisering af Nørreport station (FL2004)	7,0	0,2	0,0	0,0	7,2	1,2 ^D	8,4	210,0	2014 (+5) ^E
Niveaufri skæring i Taulov (FL2006)	1,0	0,0	14,5	25,3	40,8	0,0	40,8 ^F	41,8	2010 (+2)
Sydbanen (FL2004)	2,6	0,0	2,6 ^G	0,0	5,2	0,0	5,2	. ^B	2009

^A Nyt spor ved Ringsted forventes ibrugtaget i 2010. De to spor mellem København H og Ny Ellebjerg forventes ibrugtaget i 2011.

^B Der er udarbejdet foreløbige anlægsoverslag. De foreløbige overslag fremgår af teksten om de enkelte projekter. De omtalte bevillinger angår kun projekteringen.

^C Åbningstidspunktet skal koordineres med gennemførelsen af Banedanmarks signalprojekt.

^D Projektet vil blive 1,2 mio. kr. dyrere end den oprindelige bevilling på 7,2 mio. kr. Fordyrelsen af projektet skyldes primært prisstigninger samt ad hoc analyser af eksempelvis ventilationsbygværkernes placering.

^E Det forventede åbningsår er afhængigt af, hvornår Københavns Kommunes endelige helhedsplan foreligger. Projektets totaludgift er budgetteret til 210 mio. kr. til anlægsarbejder og 8,4 mio. kr. til undersøgelser, i alt 218,4 mio. kr.

^F Der er, jf. Aftale om trafik 2008, tilført projektet 14,0 mio. kr. på Finansloven for 2008, således at statens andel af finansieringen er fastlagt. Hertil kommer et tilskud fra Fredericia Kommune på 1,0 mio. kr. i 2008. Endvidere bidrager Banedanmark med 11,3 mio. kr. i 2008.

^G Der er forudsat støtte fra EU på 2,6 mio. kr. Da støtten ikke er opnået, er der optaget en merbevilling på 2,6 mio. kr. på tillægsbevillingsloven for 2007, jf. anmærkningerne til § 28.62.01. 3. november 2008 er det meddelt, at der ikke modtages støtte fra EU til projektet.

¹ Tallene i tabellerne er opgivet i løbende priser. Der er foretaget PL-regulering af projekternes restbevilling i løbet af deres levetid på baggrund af den af Finansministeriet udmeldte sats.



Tabel 2. Større anlægsprojekter, godkendt og under gennemførelse i Banedanmark (mio. kr.).

Anlægsprojekter § 28.63.02. (FL-år / Aktstykke)	1) Bevil-ling op-taget 1. gang på FL/akt-stykke	2) In- deksre- gulering til og med FL 2008	3) Anden regulering for FL 2008	4) Anden regulering på FL 2008	5) Totalbevilling FL 2008 (1+2+3+4)	6) An- den re- gulering siden FL 2008 (akt- stykke)	7) Total- bevilling ultimo oktober 2008 (5+6)	8) Forventet totaludgift	9) Forven- tet åbning- sår (antal års afvigelse ift. det for- udsatte)
SAP system (Akt N 12/6 2008) Fortroligt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Renovering af Københavns Hovedbanegård (Akt 196 8/12 2006) Projektet omfat- ter både § 28.63.02 og § 28.63.05.)	45,8	0,2	0,0	0,0	46,0	0,0	46,0	49,7	2008
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-pro- jektet) (FLO4)	791,0 ^A	89,8	8,5	0,0	889,3	0,0	889,3	893,6	2011 ^B
Forberedelse af togkontrol- system (STM) (FLO5)	30,7	2,6	0,0	0,0	33,3	0,0	33,3	32,1	2011 (+1)
Perrontilpasning IC4-tog (Akt 9 27/10 2005)	35,2	0,0	0,0	0,0	35,2	0,0	35,2	35,2	2007 (-1)
Nye togradioer (GSM-R) (FLO7)	428,6	25,7	0,0	2,2	456,5	0,0	456,5	456,5	2012
Århus Havnebane (FLO4) ^C	65,0	4,4	65,0	13,4 ^D	147,8	0,0	147,8	147,8	2008 (+2)
Nærbaneprojektet (FLO1 + Akt 15 14/12 2006) ^E	170,0	9,9	43,1	0,0	223,0	0,0	223,0	222,8	2004
Forlods ekspropriation Kø- benhavn-Ringsted (Akt 182 18/6 2004 + Akt 90 10/1 2006 + FLO7)	20,0	1,8	70,0	0,0	91,8	0,0	91,8	91,8	2009
Ringbanen (FLO0) ^{F+G}	909,7	59,0	337,1	0,0	1.305,8	0,0	1.305,8	1.332,4	2006
Nye S-tog, infrastruktur (FLO0)	962,2	40,0	-167,0	0,0	835,2	0,0	835,2	831,7	2007 (+2)
Fjernstyringscentral til S-ba- nen (Ny DIC-S) (FLO4) ^G	344,1	9,9	0,0	0,0	354,0	0,0	354,0	352,5	2007 (+1)
Ballerup-Frederikssund (FL98) ^G	763,2	17,6	237,0	0,0	1.017,8	0,0	1.017,8	1.031,4	2002
Tilgængelighed for handi- cappede (Akt 141 5/5 2004) ^G	23,3	0,0	0,0	0,0	23,3	0,0	23,3	21,4	2007 (+2)
Jernbanesikkerhed (FLO1) ^G	71,2	2,4	33,0	0,0	106,6	0,0	106,6	108,0	2006 (+2)
Ringsted banetekniske an- læg (FLO0 + Akt 68 11/1 2007) ^G	106,0	9,5	11,1	0,0	126,6	0,0	126,6	128,1	2007 (+1)
Kapacitet København H- Østerport, LOKO (FLO0) ^G	600,0	38,1	1,5	0,0	639,6	0,0	639,6	635,3	2007 (+2)
Øster Doense (Akt 162 1/6 2006) ^H	38,0	0,0	0,0	0,0	38,0	0,0	38,0	38,7	2007 (+3)

^A Projektet fremgår desuden af tabel 1, hvor både Trafikstyrelsen og Banedanmarks bevilling fremgår. Bevilling til KØR svarer til den anlægsbevilling, der fremgår af anlægsskema på finansloven for 2004 § 28.63.02.

^B Nyt spor ved Ringsted forventes ibrugtaget i 2010. De to spor mellem København H og Ny Ellebjerg forudsættes ibrugtaget i 2011.

^C Projektet Århus Havnebane er overdraget til udførelse i Banedanmark for så vidt angår delprojekt A.

^D Der er opnået TEN støtte til projektet på 13,4 mio. kr., som på finansloven for 2008 har forhøjet bevillingen.

^E Nærbaneprojektet indgår som et projekt under puljen for funktionalitetsfremme.

^F Der blev i 2007 konstateret en brutto fordyrelse på 26,7 mio. kr. i forhold til den for Banedanmark disponible bevilling på 1.305,8 mio. kr. (inkl. Ringbane-reserven på 12,4 mio. kr.). Netto er fordyrelsen på 18,9 mio. kr., idet Banedanmark har haft merindtægter for 7,8 mio. kr. Hertil kommer, at manglende PL-opregning af finansieringsbidraget fra eksterne parter medfører en uforudset merudgift på 12,4 mio. kr., som finansieres af Ringbanereserven. Den samlede forventede totaludgift udgør således brutto 1.332,4 mio. kr. og netto 1.324,7 mio. kr.

^G Ibrugtagne projekter der alene afrapporteres i tabel 5 og ikke tekstmæssigt.

^H Den afstatte bevilling i aktstykket fordeler sig med 2,0 mio. kr. i årene 2008-2009.



Tabel 3. Større fornyelsesprojekter godkendt og under gennemførelse i Banedanmark (mio. kr.).

Fornyelsesprojekter § 28.63.05. (FL-år / Aktstykke)	1) Bevil-ling op-taget 1. gang på FL/akt-stykke	2) In- deksre- gulering til og med FL 2008	3) An- den re- gulering før FL 2008	4) An- den re- gulering på FL 2008	5) To- talbevil- ling FL 2008 (1+2+3 +4)	6) Anden regule- ring siden FL 2008 (aktstyk- ke)	7) Total- bevilling ultimo ok- tober 2008 (5+6)	8) For- ventet total- udgift	9) Forventet åbningsår (antal års af- vigelse ift. det forudsat- te)
Opgradering Sydbanen (Akt S 18/6 2008) fortroligt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fornyelse Sydbanen (Akt R 18/6 2008) fortroligt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skærm baseret trafikinformation (Akt F 27/3 2008) fortroligt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. hovedspor København H-Dybbøls- bro (Akt E 27/3 2008) fortroligt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hellerup-Klampenborg (Akt 208 24/4 2008)	146,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	146,0	126,0	2008
Hundige stationsbro (Akt 192 27/3 2008)	35,0	0,0	0,0	0,0	35,0	0,0	35,0	26,0	2008
Sporfornyelse Holbæk-Kalundborg (Akt 207 9/4 2008)	84,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	84,0	58,7	2009
Sporfornyelse Fredericia-Århus (Akt 121 6/12 2007)	400,0	0,0	0,0	0,0	400,0	0,0	400,0	359,4	2008
Sporfornyelse mv. Farumbanen (Akt 120 11/10 2007)	373,0	0,0	0,0	0,0	373,0	0,0	373,0	313,7	2008
Sporfornyelse Køge Bugt banen (Akt 69 7/12 2006)	244,0	0,0	0,0	0,0	244,0	0,0	244,0	239,9	2007
Sporfornyelse København-Helsingør (Kystbanen) spor (Akt 199 23/2 2006, Akt 143 25/5 2007 og Akt 191 13/12 2007) ^A	214,0	0,0	105,0	0,0	319,0	0,0	319,0	325,2	2008 (+1)
Sporombygning Hellerup-Hillerød (Akt 170 9/2 2006) ^B	207,0	0,0	0,0	0,0	207,0	0,0	207,0	165,6	2007
København-Høje Taastrup (Akt 171 2/3 2006) ^B	72,0	0,0	0,0	0,0	72,0	0,0	72,0	55,8	2007 (+1)
Renovering af Københavns Hovedba- negård (Akt 196 8/12 2006) ^C (Pro- jektet omfatter både § 28.63.02. og § 28.63.05.)	29,5	0,0	0,0	0,0	29,5	0,0	29,5	31,9	2008
Strandmøllebroen (Akt 199 23/2 2006) ^B	35,0	0,0	0,0	0,0	35,0	0,0	35,0	41,6	2008 (-1)
Sporombygning Herning-Vejle (Akt 115 11/5 2005 + Akt 7 3/10 2006) ^B	280,0	0,0	-30,0	0,0	250,0	0,0	250,0	250,4	2005
Sporombygning Fredericia-Lunder- skov (Akt 113 20/4 2005) ^B	108,0	0,0	0,0	0,0	108,0	0,0	108,0	94,2	2005
Fornyelse sikringsanlæg Århus-Grenå (Akt 15 14/12 2006) ^B	43,3	0,0	0,0	0,0	43,3	0,0	43,3	46,0	2006

Evt. afvigelser i tabellens summerede beløb skyldes afrundinger.

^A Nye aktstykker med en yderligere forøgelse på i alt 105 mio. kr. er tiltrådt af finansudvalget. Akt 143 25/5 2007 for- øgelse med 31 mio. kr. samt akt 191 af 27/11 2007 forøgelse med 74 mio. kr.

^B Ibrugtagne fornyelsesprojekter, der alene afrapporteres i tabel 6 og ikke tekstmæssigt.

^C Projekterne vedrører kun en del af det samlede aktstykke.

2.4. Den aktuelle markedsmæssige situation

Gennem konkurrenceudsættelse sikrer Banedanmark, at opgaverne løses til markedsprisen – herunder at varer og eksterne ydelser indkøbes bedst muligt. Markedsprisen er på- virket af mange faktorer, herunder råvarepriser, som følger den globale markedssitua- tion.

Banedanmark har igennem de seneste par år arbejdet på en optimering af processerne omkring planlægning af større fornyelses- og anlægsprojekter, herunder tidligst mulig inddragelse af entreprenørerne i planlægningen af opgaverne. Det er Banedanmarks vurdering, at den forbedrede planlægning af Banedanmarks opgaver virker efter hensigten. Endelig skabes der gennem langsigtet planlægning yderligere forbedringer, idet både rådgiver- og entreprenørmarkedet ved udjævning af ressourcebehovet, motiveres til investering i ny- og efteruddannelse samt materiel.

Banedanmark konstaterer, at rådgiverkapaciteten inden for jernbanetekniske forhold er udnyttet til det yderste. Rådgivningsvirksomhederne danner derfor konsortier vedrørende store fremtidige opgaver, fordi de i øjeblikket ikke magter opgaverne alene. Dette skyldes blandt andet at disse opgaver kræver en stor del specifik jernbanerådgivning. Behovet for rådgivere bliver ikke mindre de kommende år.

Spor

På entreprenørområdet vurderer Banedanmark generelt konkurrencesituationen som stort set uændret i forhold til 1. halvår 2008 vedrørende jernbanetekniske opgaver. Der er stor interesse for Banedanmarks udbud af opgaver, især de større sporfornyelsesopgaver, og udenlandske entreprenører deltager aktivt i konkurrencen. Inden for de seneste år har tre tyske entreprenørvirksomheder - Spitzke, Leonhard Weiss og Willke - således etableret sig i Danmark, og de ser ud til at have bidt sig fast i markedet. Banedanmark vil fortsætte bestræbelserne for at fastholde og udbygge tilbyderkredsen.

Kørestrøm

Vedrørende kørestrøm er konkurrencesituationen lidt usikker. De få fornyelsesopgaver, der har været udbudt, har voldt entreprenørerne større problemer end forventet (som f.eks. på strækningen Valby-Høje Taastrup). Det er dog Banedanmarks vurdering, at der fortsat vil være en 3-4 entreprenører, der er interesseret i dette marked.

Sikringsteknisk arbejde

I forhold til sikringstekniske arbejder i forbindelse med andre fornyelsesopgaver – eksempelvis sporombygninger - er der i dag tre eksterne virksomheder, der er i stand til at løse mindre opgaver i konkurrence med Banedanmark Entreprise. På de større opgaver er der to virksomheder, der har den fornødne kapacitet. Det er således lykkedes at åbne markedet noget op.

Broer

Der er på broområdet besluttet en udbudsstrategi, som indebærer forskellige grader af samarbejde om hvordan, en given opgave skal udføres. Strategien er et resultat af overvejelser om bedre udnyttelse af entreprenørens viden ved at inddrage dem i en del af projektet. Strategien indeholder blandt andet totalentrepriser på store projekter, udbud af projektering og udførsel i samme pakke samt forskellige typer af rammeaftaler med efterfølgende mini udbud. Formålet er blandt andet at sikre den bedst mulige konkur-



rencesituation, herunder at der er de nødvendige ressourcer tilstede til at sikre at opgaverne kan udføres.

Ved udbud af rådgiverydelser vedrørende brorenovering er der flere rådgivende ingeniørfirmaer end tidligere, der har afslået fra at give bud på grund af manglende kapacitet. Rådgiverkapaciteten vurderes således for tiden at være en kritisk ressource. Banedanmark lægger således flere opgaver ud til svenske rådgivere.

For almindelige entreprenørarbejder, som f.eks. arbejde vedrørende broer og overkørsler er Banedanmark på nuværende tidspunkt fortrøstningsfuld i forhold til konkurrencesituationen. Dette skyldes, at nedgangen i byggesektoren forventeligt kan flytte nogle ressourcer over til anlægsopgaver. Ligeledes har et par tyske virksomheder på det seneste vist interesse.

Udbuddene af opgaverne bør generelt sikre så brede rammer, at alle ressourcer kan anvendes. Således at planlægning af udførelsen af opgaverne sikre, at opgaver, som kræver særlige jernbanekompetencer adskilles fra opgaver, som kan løses af et bredere felt af entreprenører.

2.5. Afholdte licitationer

Ved Banedanmarks udbud af projekter er indholdet af aktstykkerne fortroligt frem til den endelige kontraktindgåelse. Dette er af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projekter. Siden *Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område for 1. halvår 2008* er fortroligheden ophævet for følgende aktstykker, idet der er indgået endelige kontrakter:

- Renovering af Københavns Hovedbanegård
Akt B af 8/12 2005. Fortroligheden er ophævet den 26. juni 2008 – herefter Akt 196.
- Sporfornyelse Holbæk-Kalundborg
Akt H af 9/4 2008. Fortroligheden er ophævet den 21. september 2008 – herefter Akt 207.
- Sporfornyelse Hellerup-Klampenborg
Akt K af 24/4 2008. Fortroligheden er ophævet den 21. september 2008 – herefter Akt 208.

Der har været afholdt nedenstående licitationer i forbindelse med de nævnte aktstykker:

Tabel 4. Afholdte licitationer (mio. kr.)

Aktstykke	Projekt / entreprise	Licitationsdato	Kontrakt tildelt	Kontraktsum
196	Renovering af Københavns Hovedbanegård	A	A	A
207	Sporfornyelse Holbæk-Kalundborg			
	-sikringsentreprise	13. juni 2008	Eltel	2,4
	-sporfornyelse	19. juni 2008	Willke	16,4
208	Sporfornyelse Hellerup-Klampenborg			
	-Klampenborg station	29. maj 2008	Weiss	15,2
	-sporfornyelse	29. maj 2008	Strukton	22,9
	-strøm og sikring	12. august 2008	Banedanmark Entreprise	11,1 (kontroludbud)

^A Banedanmark har ikke selv afholdt licitation på dette projekt, da DSB er projektejer. Der er indgået kontrakt mellem DSB og Banedanmark omkring de aktiviteter, som Banedanmark skal udføre som en del af det samlede projekt.

2.6. Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen § 28.62.01.

Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-Projektet)

Status

Projektet har til formål at sikre en kapacitetsudvidelse på strækningen Østerport-Ringsted, som svarer til enten to persontogskanaler eller en godstogskanal pr. retning pr. time.

I forbindelse med Aftale om trafik for 2007 blev der truffet beslutning om at anlægge et nyt spor øst for Ringsted samt at undersøge etablering af to spor mellem København H og Ny Ellebjerg til ibrugtagning senest 2011.

Anlægslov nr. 243 for sporet ved Ringsted blev vedtaget i februar 2007. Projektet er overdraget til Banedanmark. Den del af projektet afrapporteres i afsnit 2.7.

Projektet for nye spor mellem København H og Ny Ellebjerg blev godkendt af forligskredsen i september 2007. Der arbejdes på overdragelse af projektet til Banedanmark.

Det forventes, at de to nye spor mellem København H og Ny Ellebjerg kan gennemføres inden for den afsatte bevilling til kapacitetsudbygning vest for København.

Åbningsår

De to spor mellem København H og Ny Ellebjerg forventes ibrugtaget i 2011.

Ændringer til finansloven

Der er ingen ændringer til den oprindelige bevilling på 800 mio. kr., hvoraf 9,0 mio. kr. er gået til Trafikstyrelsens forberedelse af projektet.

Den budgetmæssige situation

Der er ingen ændringer til bevillingen.

Kapacitetsudvidelse København-Ringsted

Status

Projektet har til formål at gennemføre undersøgelser af to løsninger til udvidelse af banekapaciteten mellem København-Ringsted.



- 5. sporsløsningen er en udbygning af den eksisterende bane med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup, et vendesporsanlæg i Roskilde samt andre, mindre kapacitetsforbedringer lokalt mellem København og Ringsted.
- Nybygningsløsningen omfatter nybygning af en dobbeltsporet bane fra Ny Ellebjerg over Køge til Ringsted, herunder etablering af en ny Køge Nord Station.

Undersøgelserne omfatter blandt andet en indledende projektering samt gennemførelse af en VVM-analyse, der behandler anlæggets påvirkning af omgivelserne og miljøet.

Trafikstyrelsen har i 3. kvartal 2008 udarbejdet VVM-analysen, der består af i alt 11 miljøredegørelser, herunder en samlet miljøredegørelse, en redegørelse for støj- og vibrationsforhold i geografisk, opdeltede redegørelser, 4 pjecer og mere end 100 fagnotater. Materialet dannede grundlag for en offentlige høring i efteråret 2008. I høringsperioden har Trafikstyrelsen afholdt 12 borgermøder langs de to strækninger. Endvidere gennemføres en idéfasehøring for en kombiterminal ved Køge.

Der er i tilknytning til nybygningsløsningen, udarbejdet et idékatalog over mulige udvidelser af banegårdskapaciteten i København på længere sigt.

På baggrund af hørings svar og dispositionsforslag gennemfører Trafikstyrelsen projektforslagsfasen frem til medio 2009. Projektforslagsfasen udmøntes i et oplæg til politisk beslutningsgrundlag i efteråret 2009. Heri indgår prissætning af de to løsninger i henhold til principperne i ny anlægsbudgettering, jf. Akt 16 24/10 2006. Eftersom nybygningsløsningen udgør et anlæg, hvis type og størrelse ikke i nyere tid er bygget i Danmark, skeles der i forbindelse med prisfastsættelsen til sammenlignelige baneprojekter i omkringliggende lande - Holland, Tyskland og Sverige.

Der er udarbejdet to foreløbige anlægsoverslag i forbindelse med Transportudspillet. For nybygningsløsningen er overslaget 10 mia. kr. og for 5. sporsløsning er overslaget 4.4 mia. kr.

Overslagene vil på baggrund af VVM-analysen og den offentlige høring blive justeret i takt med stigende afklaring af projektets omfang, herunder også grænsefladen til Bannedanmarks fornyelse af signalanlæggene, således at et endeligt overslag er færdiggjort til fremlæggelsen af det endelige beslutningsgrundlag i efteråret 2009.

Åbningsår

Der afleveres beslutningsgrundlag til brug for politisk behandling i efteråret 2009.

Ændringer til finansloven

Der er ingen ændringer til Trafikstyrelsens bevilling på 234,0 mio. kr.

Den budgetmæssige situation

Trafikstyrelsens udgifter til projekteringsarbejdet forventes gennemført inden for den afsatte bevilling på 234 mio. kr. (PLO7).

Nordvestbanen (Lejre og Vipperød)

Status

Projektet har til formål at undersøge en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Trafikstyrelsen har afsluttet undersøgelser af udbygningen og afleveret beslutningsgrundlag i 2007.

Den budgetmæssige situation

Trafikstyrelsen har gennemført en foreløbig opdatering af anlægsoverslaget i forbindelse med Transportudspillet i henhold til principperne for ny anlægsbudgettering, hvilket betyder at den fulde udbygning er budgetteret til 1.384 (PLO9) mio. kr. og den delvise udbygning, hvor overkørsler ikke fjernes er budgetteret til 761 mio. kr.

Modernisering af Nørreport Station

Status

Projektet skal resultere i et projektforslag for modernisering af Nørreport Station på baggrund af et fælles udredningsarbejde mellem staten og Københavns Kommune. Det fælles udredningsarbejde skal sikre sammenhæng mellem den renovering, der skal gennemføres af den eksisterende station under jorden for at forbedre luftkvalitet mv., og en modernisering af forholdene på overfladen. Statens bidrag omfatter forhold under jorden og nødvendige retableringsomkostninger på overfladen.

Trafikstyrelsen fremlagde i februar 2007 et idékatalog til projektets styregruppe² med forslag til modernisering af Nørreport Station. Københavns Kommune accepterede idékatalogets forslag, hvad angår forbedring af luftkvaliteten, men fandt ventilationsbygværkerne for dominerende i gadebilledet.

Københavns Kommune har den 20. juni 2008 udmeldt ønske til udformning og placering af ventilationsbygværker, men har dog efterfølgende haft behov for at revurdere udmeldingen. Kommunen er i gang med at planlægge en arkitektkonkurrence for udformning af overfladen, og her vil placeringen af ventilationsbygværkerne indgå.

Banedanmark har gennemført undersøgelser, der blandt andet viser et behov for at udskifte topmembranen over Nørreport Station, hvilket vil medføre en blotlæggelse af oversiden af stationen. Af økonomiske og praktiske hensyn søges moderniseringen af Nørreport Station koordineret med udskiftningen af membranen.

Trafikstyrelsens videre arbejde med udarbejdelse af beslutningsgrundlaget for modernisering af Nørreport stationen sker i det omfang, det er muligt uden en endelig udmelding om helhedsplanen fra Københavns Kommune.

Åbningsår

På nuværende tidspunkt forventes udredningsarbejdet først at være afsluttet i 2009/2010. Tidspunktet afhænger dog af, hvornår Københavns Kommunes helhedsplan foreligger.

² Styregruppen består af repræsentanter fra Københavns Kommune, Banedanmark, DSB, Transportministeriets departement og Trafikstyrelsen.



Forsinkelsen af modernisering af Nørreport Station er begrundet i koordinering med samarbejdspartnerne, samt endelig afklaring af udformningen af overfladen.

Ændringer til finansloven

Der er ikke søgt bevilling til gennemførelse af projektet.

Den budgetmæssige situation

Projekteringsprojektet bliver 1,2 mio. kr. dyrere end den oprindelige bevilling på 7,2 mio. kr. til 8,4 mio. kr. Fordyrelsen af projektet skyldes primært, at projektet har afventet Københavns Kommunes undersøgelser, hvilket har medført prisstigninger på 0,5 mio. kr. samt 0,7 mio. kr. til ad hoc analyser af eksempelvis placering af ventilationsbygværker.

Statens andel af modernisering af Nørreport station er efter prisopregning fra 2005-2009 med anlægsprisindekset budgetteret til 210 mio. kr. til anlægsarbejder og 8,4 mio. kr. til undersøgelser, i alt 218,4 mio. kr.

Niveaufri skæring i Taulov

Status

Projektet har til formål at etablere en vejbro ved Taulov som erstatning for en tidligere overkørsel, der blev lukket i år 2000. Projektet gennemføres i samarbejde med Fredericia kommune, der finansierer de tilsluttende vejanlæg.

Trafikstyrelsen afsluttede forprojekteringen i marts 2007. Der har forud for projektets overdragelse til Banedanmark været gennemført en trafiksikkerhedsrevision samt en høring hos Vejdirektoratet, hvilket ikke har givet anledning til ændringer i projektet.

Fredericia Kommune forbereder det videre projekteringsarbejde i samarbejde med Banedanmark og har indhentet dispensation fra kommunens byggestop, således at de nødvendige arealerhvervelser kan gennemføres i indeværende år.

Der udestår en mindre afklaring vedr. etablering af trapper til vejbroen, hvilket forventes afklaret snarest. Trafikstyrelsen forventer endelig overdragelse af projektet til Banedanmark primo 2009.

Åbningsår

Projektet forventes færdigt i 2010, hvilket er to år senere end forudsat. Det skyldes blandt andet bløde jordbundforhold i området, hvor jorddæmningerne skal etableres, hvilket nødvendiggør, at jordbunden i området skal forberedes særligt, inden vejbroen kan bygges.

Ændringer til finansloven

På finansloven for 2008 er der afsat yderligere 14,0 mio. kr. til projektet. Hertil kommer et aftalt økonomisk bidrag fra Banedanmark på 11,3 mio. kr. i 2008 og et på forhånd aftalt tilskud fra Fredericia Kommune på 1,0 mio. kr. i 2008.

Den budgetmæssige situation

Der er ingen ændringer til bevillingen.



Sydbanen

Status

Projektet har til formål at udarbejde et beslutningsgrundlag for opgradering af Sydbanen med henblik på at øge hastigheden og reducere rejsetiden. Hastigheden på Sydbanen mellem Ringsted og Vordingborg kan øges fra 140 til 160 km/t, hvilket kan give en rejsetidsgevinst på 2-3 minutter.

Hastighedsforøgelsen mellem Ringsted - Vordingborg vurderes i sig selv at være en samfundsøkonomisk rentabel investering. Den vil også komme den faste forbindelse over Femern Bælt til gode, idet arbejdet ellers skulle udføres som forberedelse hertil. Endvidere betyder de nødvendige ændringer på Glumsø Station og Lundby Station en forbedring af adgangsforholdene for handicappede. Endelig er der en sikkerhedsmæssig positiv effekt for alle passagerne, idet de nuværende perronovergange erstattes af gangbroer med elevatorer.

Trafikstyrelsens undersøgelser er afsluttet, og projektet afventer politisk beslutning.

Åbningsår

Åbningsåret forventes at blive i 2009 under forudsætning af, at der træffes beslutning om at gennemføre projektet.

Ændringer til finansloven

Der er ingen ændringer til bevillingen til forprojektering på 5,2 mio. kr.

Den budgetmæssige situation

Projektet er omtalt i trafikaftalen fra 2003 som opgradering af hastigheden på Sydbanen med henblik på at reducere rejsetiden. Trafikstyrelsen har vurderet at udførelsen af hastighedsopgraderingen ad Sydbanen vil kunne etableres for 170 mio. kr. (PLO9).

2.7. Større anlægsprojekter i Banedanmark § 28.63.02.

SAP Implementering af vedligehold og fejlretning

Status

Projektet er en videreførelse af den første del af SAP-reimplementeringen, som er gennemført i 2008 og teknisk sat i gang 1. oktober 2008. Den første del af SAP-reimplementeringen er finansieret under Banedanmarks driftsbevilling.

Projektets anden del har til formål at implementere systemunderstøttelse af Banedanmarks vedligeholdelses- og fejlretningsopgaver på jernbanenettet. Andel del af reimplementeringen indebærer betydelig større anvendelse af SAP-løsningen end hidtil. Den forbedrede systemunderstøttelse, som implementeringen vil medføre, er samtidig understøttende for Aftale om trafik for 2007, hvoraf det følger, at der skal etableres en forbedret systemunderstøttelse af Banedanmarks vedligeholdelses- og fejlretningsopgaver på jernbanenettet.

Åbningsår

Den andel del af projektet forventes ibrugtaget 2009. Derefter vil der ske en supplerende udvikling af de forskellige funktionaliteter i Banedanmarks SAP system efterhånden som nye behov opstår.

Ændringer til finanslov

Projektet er bevilliget ved fortroligt aktstykke N af 12/6 2008.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes afholdt inden for den budgetmæssige ramme.

Renovering af Københavns Hovedbanegård

Status delprojekt vedrørende perronrenovering

I forbindelse med DSB's renovering af Københavns Hovedbanegård er perronen mellem spor 3 og 4 (perron 2) blevet forlænget med 70 m og perronen mellem spor 5 og 6 (perron 3) med 30 m. Begge perroner er ibrugtaget primo maj 2008

Ovenstående renovationsarbejder er udført i henhold til indgået bygherreoverenskomst med af juli 2005. Af aftalen fremgår det, af DSB har bygherre- og projektlederrollen for ovenstående ydelser, som udgår en mindre del af de totale renovationsarbejder, som DSB er projektleder på ved Hovedbanegården.

Åbningsår

Projektet forventes afsluttet i 2008.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt B af 8/12 2005, nu Akt 196.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventer en mindre bevillingsoverskridelse til ekstra omkostninger til ledelinjer og beskyttelsesjord.

Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet)

Status

I trafikaftalen fra 2003 blev det aftalt at sikre en kapacitetsudvidelse på strækningen Østerport-Ringsted, som svarer til to persontogskanaler eller en godstogs kanal pr. retning pr. time.

I forbindelse med Aftale om trafik for 2007 er der truffet beslutning om at anlægge et nyt spor øst for Ringsted med færdiggørelse i 2009 samt at undersøge muligheden for etablering af to spor mellem København H og Ny Ellebjerg til ibrugtagning senest 2011. Sidstnævnte del af projektet er afrapporteret i afsnit 2.6.

Projektet for overhalingsspor ved Ringsted er overdraget fra Trafikstyrelsen til Banedanmark til udførelse. Udbud af rådgiverydelser er gennemført, og kontrakt med rådgiver om den videre projektering af projektet er indgået.



Udførelsesfasen forventes at starte til marts 2009 med de store anlægsarbejder og til november 2009 med de banetekniske arbejder. De sidste restarbejder udføres i 1. halvår 2010.

Banedanmark har ud fra en totaløkonomisk vurdering besluttet, at broen over Gl. Køge Landevej skal udskiftes totalt i stedet for den forudsatte delvise udskiftning. Differencen finansieres af fornyelsesmidler. Hertil kommer et ønske fra Københavns Kommune om udvidelse af broen. Der pågår en dialog med Københavns Kommune.

Åbningsår

Et nyt spor ved Ringsted forventes ibrugtaget i 2010, hvilket er et år senere, end oprindeligt forudsat. Udskydelsen skyldes, at der i projektet har været behov for afklaring om gældende normkrav vedrørende profilforhold.

Ændringer til finansloven

Projektet er på finansloven for 2008 blevet reperiodiseret. Herudover er der ingen ændringer til bevillingen på 889,3 mio. kr.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes at kunne gennemføres inden for budgetrammen.

Forberedelse af togkontrolsystem (STM)

Status

Banedanmark er i gang med at udvikle et modul, der kan oversætte fra det nuværende togkontrolsystem (ATC) til det fremtidige togkontrolsystem (ETCS). Modulet kaldes "Specific Transmissions Module" (STM).

Danmark er forpligtet til at udvikle et STM-modul som følge af direktivet om interoperabilitet. Endvidere udgør STM-modulet et centralt element i Banedanmarks strategi for udrulning af et nyt signalsystem.

Åbningsår

STM-projektets tidsplan skal koordineres med tidsplanen for udrulning af et nyt signalsystem på fjernbanen. Tidsplanen herfor forventes fastlagt i forbindelse med forhandlingerne om regeringens trafikudspil.

Ændringer til finansloven

Der er ingen ændringer til bevillingen på 33,3 mio. kr.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Da udformningen af den danske STM løsning er et udviklingsprojekt, hvortil der stadig mangler fuld afklaring vedrørende løsningsmuligheder, skal den præcise planlægning, tidsplan og budget revurderes i den kommende periode.



Perrontilpasninger IC4-tog

Status

Banedanmark fik ved Akt 9 af 27/10 2005 Finansudvalgets tilslutning til at anvende 35,2 mio. kr. til at forlænge visse perroner, således at perronerne passer til DSB's nye IC4-tog, der er længere end de hidtil anvendte togsæt. Der er gennemført forlængelse af perroner på følgende stationer: Høje Taastrup, Ringsted, Sorø, Korsør, Nyborg, Middelfart og Fredericia. Perronforlængelser ved Vejle Sygehus Station er forventes afsluttet i 2008.

På Vejle Station har det også vist sig nødvendigt med en mindre perronforlængelse ved et spor, da det ikke har været muligt at ændre signalforholdene, så hele toget kan komme til perron. Perronforlængelsen på Vejle Station var ikke forudsat i Akt 9 af 27/10 2005, men kan finansieres inden for rammen. Perronforlængelse i Vejle afventer afklaring af perronfornyelse, jf. trafikaftalen af 22. februar 2008.

Ud over perronforlængelser udføres mindre sikringstekniske ændringer (opstilling af standsningsmærker og i enkelte tilfælde signalflytninger). Disse arbejder er nu afsluttet med undtagelse af Vejle Station, hvor signalflytningen forventes udført primo 2009. På Esbjerg Station er det endnu ikke besluttet, om det bliver nødvendigt at flytte et signal. Forholdet vurderes som led i afklaring af et projekt med sporfornyelse i Esbjerg.

Derudover er der opsat standsningsmærker på en række stationer af hensyn til IC4 togenes standsning.

Åbningsår

Alle aktiviteter er afsluttet i 2007, undtagen aktiviteterne på Vejle Station og Vejle Sygehus Station samt flytning af et signal på Esbjerg station.

Perronforlængelse ved Vejle Sygehus Station er under udførelse. Flytning af signal i Vejle udføres primo 2009. Den mindre perronforlængelse på Vejle Station afventer afklaring af perronfornyelse, jf. Trafikaftalen af 22. februar 2008. I Trafikaftalen af 22. februar 2008 er der udmøntet 27 mio. kr. af handicappuljen i 2009-2011, hvoraf 17 mio. kr. er afsat til at hæve perron 2 i Vejle til standardhøjde. Perronen forventes tidligst fornyet i 2010 eller 2011. Restarbejderne ved Vejle Sygehus Station forventes afsluttet i 2008. Der forventes at være skabt afklaring om den eventuelle flytning af signal på Esbjerg Station omkring årsskiftet 2008/2009.

Ændringer til finansloven

Der er ingen ændringer til bevillingen på 35,2 mio. kr.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Budgettet forventes overholdt.

Nye togradioer (GSM-R)

Status

Som følge af Aftale om trafik for 2007 udskiftes det nuværende togradioanlæg med GSM-R Voice i perioden 2007 - 2014.



Banedanmark har gennemført den første fase i projektet (radioplanlægning). På den baggrund forbedredes det egentlige udbud af etableringen af GSM-R Voice radiosystemet. Dette forventes gennemført i 2009.

Åbningsår

Udskiftningen forventes gennemført i 2012, hvorefter der vil være afsluttende arbejder.

Ændringer til finansloven

Der er med finansloven for 2008 overført 2,2 mio. kr. fra § 28.63.01. Banedanmark (Statsvirksomhed) til projektet GSM-R på § 28.63.02. Banedanmark (*Anlægsbev.*), hvormed hele projektets bevilling på i alt 456,5 mio. kr. samles på en hovedkonto.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes gennemført inden for den budgetmæssige ramme.

Århus Havnebane

Status

Projektet Århus Havnebane har til formål at forbedre adgangsforholdene til Århus Havn, fordi aktiviteterne på havnen er i kraftig vækst. Projektet skal samtidig forbedre afviklingen af vejtrafik til og fra Århus Havn via Marselis Boulevard.

Projektet er delt op i to delprojekter – delprojekt A og delprojekt B. Delprojekt A varetages af Banedanmark og omfatter de spor og sikringstekniske ændringer på Århus Hovedbanegård, der er foranlediget af etableringen af den nye havnebane. Delprojekt B omfatter etablering af havnebanen fra udkørslen af Århus Hovedbanegård til havneterminalerne i den nye Århus Østhavn. Delprojekt B varetages af Århus Havn.

Status delprojekt A

Der er gennemført projektering af spor og konstruktioner, og der er indhentet tilbud på ombygning af sikringsanlægget i Århus. Projektet har været i offentlig høring i forbindelse med VVM-analyse og lokalplan. Regionplantillæg er endeligt vedtaget af Århus Amt i 2005, og VVM tilladelse er meddelt i 2006. Lokalplan for projektet er endeligt vedtaget af Århus Kommune i 2006. Der er indgået kontrakt med rådgiver om den videre projektering af delprojekt A samt kontraktforhandling/kontraktindgåelse med Bombardier Transportation om ændringer i sikringsanlægget. I forhold til spordelen har der været afholdt licitation, og der er indgået kontrakt med Banedanmark Entreprise.

Projektets aktuelle status er, at byggeriet er igangsat den 3. november 2008 og forventes ibrugtaget i december 2008. Herefter resterer kun lidt færdiggørelsesarbejder til udførelse i 2009.

Status delprojekt B

Konstruktion af bro og dæmning samt etablering af spor, overkørselsanlæg, vejoplægning og vejsignalanlæg skrider stort set planmæssigt frem. Imidlertid er færdiggørelsen af delprojekt B afhængig af ibrugtagning af anlægsarbejderne under delprojekt A.

På en større del havnebanen (strækningen langs Østhavnsvej fra Sydhavnsgade til Tongavej) flyttes sporet til den modsatte vejside. Færdiggørelse af nødvendige vejforlægninger på denne strækning kan først finde sted, når det nye spor er taget i brug. Det er derfor først muligt at afslutte diverse terrænarbejder i foråret 2009. Det eksisterende spor på Midtkraftarealet kan ligeledes først fjernes, når det nye spor er taget i brug. Her kan nødvendige omlægninger af rør og vejretableringer afsluttes i foråret 2009.

Åbningsår

Den nye Århus havnebane forventes åbnet for trafik i første kvartal 2009. Projektet forventes afsluttet i andet kvartal 2009. Delprojekt A åbner primo december 2008 med enkelte restarbejder i 2009. Delprojekt B ibrugtages i henhold til en midlertidig SIN-instruks, indtil overkørslerne er færdiggjort i 2009.

Ændringer til finansloven

Bevillingen er på finansloven for 2008 forhøjet med TEN-støtte til projektet på 13,4 mio. kr. (1,8 mio. euro), således at projektets samlede bevilling nu er 147,8 mio. kr.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes gennemført inden for den samlede bevilling.

En eventuel budgetoverskridelse vil ikke medføre merudgifter for staten, idet risikoen for merudgifter efter aftale bæres af Århus Havn.

På grund af forsinkelsen af projektet er der sket en overskridelse af projektets slutdato, 31. juli 2008, som er fastsat i Kommissionens beslutning om støtte til projektet³. Dette betyder i princippet, at projektet ikke kan modtage støtte til udgifter, der er afholdt efter denne dato. Trafikstyrelsen er i dialog med Kommissionen om at ændre projektets slutdato. Banedanmark forventer, at Kommissionen ændrer slutdatoen, således at det fulde støttebeløb kan oppebæres.

Nærbaneprojektet

Status

Projektet er tæt på at være afsluttet. De største restopgaver knytter sig til Århus-Ryomgaard (Grenåbanen) samt Skanderborg-Silkeborg, hvor begge strækninger har midlertidige ibrugtagningstilladelser fra Trafikstyrelsen.

Åbningsår

De væsentligste dele af projektet blev afsluttet omkring årsskiftet 2004/2005. Der udestår rest-arbejder i forbindelse med overkørsler til udførelse i 2009 samt matrikulering i 2010.

Ændringer til finansloven

Der er ingen ændringer til bevillingen på 223,00 mio. kr.

³ DK-90401-P – S07.65554

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Udover de allerede indkalkulerede forhold kan følgende forhold i relation til de ovenfor nævnte restarbejder påvirke projektet:

- Overkørselsanlæg Århus-Grenå og Skanderborg-Silkeborg

Udgangspunktet er at afslutte projekterne på det nuværende grundlag. På Skanderborg-Silkeborg resterer sikring/nedlæggelse af 5 usikrede overkørsler, som indgår i pulje for nedlæggelse af overkørsler.

- Sikrings- og fjernstyringsanlæg Århus-Grenå

Der er tæt fokus og løbende afrapportering til Trafikstyrelsen i forbindelse med restarbejder i sikrings- og fjernstyringsanlægget. Der påregnes at være udstedt endelige ibrugtagningstilladelser for sikringsanlægget ultimo 2008. Der er fortsat en vis usikkerhed til omfanget af den afsluttende dokumentation af den samlede hastighedsopgradering.

Restarbejderne forventes at kunne afsluttes inden for den samlede bevilling.

Forlods ekspropriationer

Status

I forbindelse med arealreservationer til et eventuelt jernbaneanlæg mellem København og Ringsted og Nordvestbanen er der eksproprieret i alt 38 ejendomme efter reglerne om forlods ekspropriation. Der er desuden givet tilsagn om yderligere 3 ekspropriationer.

Åbningsår

Forlods ekspropriation på strækningen København-Ringsted er foretaget siden år 2000 og forventes at fortsætte, indtil der træffes endelig beslutning herom.

Ændring til finansloven

Der er med Aftale om trafik for 2007 afsat en pulje på 55 mio. kr. i årene 2007-2009 til forlods ekspropriation København-Ringsted, således er der samlet er afsat 91,8 mio. kr. til formålet. Eventuelle ubrugte beløb til forlods ekspropriationer overføres til de kommende år. Der er på finansloven i 2005 afsat 5 mio. kr. til eksproprieringer på Nordvestbanen, denne indgår ikke i den samlede opgørelse i tabel 2.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes gennemført som planlagt.

Nye S-tog, infrastruktur

Status

Projektets formål er at tilpasse S-banens infrastruktur til drift med de nye S-tog, herunder at sikre, at de nye togs maksimalhastighed og bedre tekniske egenskaber kan udnyttes af operatøren, blandt andet ved forøgelse af strækningshastigheden op til 120 km/t. Hermed opnås kortere rejsetider og optimal udnyttelse af materiellet.



Projektet er stort set gennemført, idet der kun udestår enkelte restarbejder.

I forhold til strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød blev det oprindeligt forudsat, at et tilpasset forenklet anlæg til omkodning af hastighedskontrol og togstop (HKT) ville blive godkendt af Trafikstyrelsen i forbindelse med hastighedsopgradering. På baggrund af Lyngby-ulykken den 14. februar 2005 er det Banedanmarks vurdering, at denne tilladelse ikke længere er opnåelig. Hastighedsopgraderingen på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød er derfor blevet indstillet.

Der er med Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 truffet principbeslutning om fuld udskiftning af signaler på S-banen. Endelig afklaring af projektet vedr. nye S-togsinfrastrukturændringer, og hermed evt. hastighedsopgradering på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød, vil ske i forbindelse med afklaring af Banedanmarks Signalprogram, hvormed der forventes etableret et nyt signal- og togkontrolsystem på hele S-banen, som blandt andet vil muliggøre hastighedsopgradering på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød.

Etablering af fuld HKT forudsætter etablering af nye sikringsanlæg. Derfor har Banedanmark iværksat en undersøgelse med henblik på at foretage mindre ændringer af infrastrukturen, som imødekommer de væsentligste forhold, som ifølge Havarikommissionens beretning om Lyngby-ulykken fra juni 2008 var direkte medvirkende til ulykken, herunder forlængelse af sikkerhedsafstanden mellem togene på strækningen. Ændringerne vil ikke indebære mulighed for hastighedsforøgelse. Udgifterne hertil estimeres til 40 – 50 mio. kr. og finansieres inden for Banedanmarks almindelige ramme for fornyelse af sikringsanlæg. Eventuel udførelse vil kunne ske i 2009-10.

Åbningsår

Ibrugtagning af projektets delelementer er indledt september 2002, og er herefter ibrugtaget løbende. Restarbejderne forventes i al væsentlighed at blive afsluttet i 2008.

Ændringer til finansloven

Der er ingen ændringer til projektets samlede bevilling på 835,2 mio. kr.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Restarbejder forventes at kunne gennemføres inden for den samlede bevillingsramme.

Øster Doense – nedlæggelse af overkørsel

Status

Til erstatning for den nuværende overkørsel i Storegade etableres en ny parallel vejforbindelse umiddelbart syd for Øster Doense. Der etableres en sporbærende bro ved at anlægge den nye vej under banen. Muligheden for at krydse Storegade opretholdes ved anlægning af forbindelsesstier langs banen og under den nye bro.

Projektets udførelse er udskudt på grund af myndighedsbehandling af vandindvindingsplacering.



Der er foretaget besigtigelse og ekspropriation af områder, hvor både vejanlægget og areal for en ny vandindvinding skal ligge. Dog er der dele af ekspropriationen, som ikke er endeligt afsluttet.

Mariager Fjord Kommune har kun givet tilladelse til prøveboring for verificering af størrelse samt vandkvalitet i aktuel boring. Den lodsejer, hvis areal boringen ønskes placeret på, har klaget til Miljøklagenævnet over tilladelsen til prøveboring. Klagen bliver behandlet i Miljøklagenævnet.

Åbningsår

Anlægsarbejdet var oprindeligt planlagt gennemført i løbet af 2007 og 2008. På grund af ovenstående forhold forventes projektet først gennemført i løbet af 2010.

Ændringer til finansloven

Aktstykket er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt 162 af 1/6 2006. Det samlede budget er uændret.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Der er usikkerhed om hvornår klagesagen i Miljøklagenævnet bliver afgjort. Tidsplanen i projektet er derfor behæftet med usikkerhed.

Der er foretaget reperiodisering af dele af budgettet til henholdsvis 2009 og 2010.

Orientering om nedlæggelse af private overkørsler Aalborg-Frederikshavn

Forligspartierne bag Aftale om Jernbanesikkerhed fra 2001-2004 blev ved brev af 1. marts 2007 orienteret om en række bevillingsmæssige omdisponeringer inden for puljen til jernbanesikkerhed.

Det var blandt andet en forudsætning, at der skulle nedlægges syv private overkørsler på strækningen Aalborg-Frederikshavn. I orienteringen blev der redegjort for, at de resterende udgifter hertil kunne dækkes af de tilbageværende midler i puljen, ca. 2,3 mio. kr. Samtidig blev det oplyst, at udgifterne til nedlæggelse af de resterende private overkørsler på strækningen ville blive finansieret af puljen til nedlæggelse af overkørsler. Den samlede udgift til nedlæggelse af alle private overkørsler på strækningen blev opgjort til 14,5 mio. kr., heraf var ca. 1,2 mio. kr. anvendt til projektet i perioden 2001-2006.

Dette overslag var baseret på en delvis besigtigelse af strækningen, der var gennemført i 2004. I forbindelse med igangsættelse af arbejdet vurderede Kommissarius imidlertid, at alle de omfattede overkørsler skulle besigtiges.

På den baggrund er det samlede budget for nedlæggelse af overkørslerne steget til 37,4 mio. kr. Restudgiften til de syv overkørsler, som var omfattet af jernbanesikkerhedspuljen, er steget fra 2,3 til 4,0 mio. kr. og kan dermed ikke længere i fuldt omfang finansieres af de resterende midler i puljen.

Hovedårsagen til fordyrelsen er et krav om udvidelse af de grusveje (erstatningsveje), som skal etableres i forbindelse med nedlæggelsen af overkørslerne, samt afslag om



ekspropriation af en række arealer med mulighed for efterfølgende videresalg, fordi der i stedet skal anlægges grusveje. Den overvejende del af fordyrelsen vedrører de overkørsler, hvor der ikke tidligere har været gennemført besigtigelse.

Nedlæggelse af overkørslerne på strækningen er opdelt i følgende projekter:

- Nørresundby (i dag rettelig Lindholm)-Brønderslev, som omfatter de 7 overkørsler, der er aftale om inden for jernbanesikkerhedspuljen. (stationsintervallerne Lindholm-Sulsted og Sulsted-Brønderslev)
- Brønderslev-Hjørring (stationsintervallerne Brønderslev-Vrå og Vrå-Hjørring)
- Hjørring-Sindal (stationsinterval)
- Sindal-Kvissel (stationsinterval)
- Kvissel-Frederikshavn (stationsinterval)

Der er foretaget ekspropriation for overkørslerne Nørresundby-Brønderslev. For overkørslerne Brønderslev-Hjørring er der foretaget ekspropriation med undtagelse af to overkørsler, hvor der er planlagt ekspropriation i november 2008.

For projekterne mellem Hjørring og Frederikshavn er ekspropriation endnu ikke planlagt, men forventes gennemført i 1. halvår 2009.

Økonomien for de resterende projekter er ajourført ud fra resultatet af ekspropriation for de to første projekter.

Fordyrelsen finansieres ved disponering af yderligere ca. 23 mio. kr. fra puljen til nedlæggelse af overkørsler, således at alle private overkørsler på strækningen nedlægges som aftalt.

Tabel over ibrugtagne anlægsprojekter med beskeden risiko.

Nedenfor angives ibrugtagne anlægsprojekter, hvor der kun udestår mindre restarbejder, matrikulær berigtigelse og lignende, og hvor risikoen ved afslutningen af projekterne vurderes at være beskeden.

Tabel 5. Ibrugtagne anlægsprojekter, hvor der kun mangler restarbejder, og hvor risikoen vurderes at være beskedent (mio. kr.)

Projekt	Projektbeskrivelse	Åbningsår	Restprognose	Forventet totaludgift
Fjernstyringscentral S-banen (ny DIC-S) (FLo4)	Fornyelse af S-banens fjernstyringsystem samt udvidelse af det fjernstyrede område med strækningen Hellerup – Hillerød	2007	4,0*	352,5
Ballerup-Frederikssund (FL98)	Udbygning af kapaciteten ved etablering af 2. spor, samt etablering af stationerne Gl. Toftegaard og Kildedal	2002	0,0	1.031,4
Tilgængelighed for handicappede (Akt 141 5/5 2004)	Etablering af elevatorer på Bramming, Vedbæk, Rungsted Kyst og Espergærde stationer	2007	0,0	21,4
Jernbanesikkerhed (FLo1)	Etablering af ATC-togstop, inkl. ATP mobil samt forbedret sikkerhed for krydsende trafikanter	2006	2,6	107,7
Ringsted banetekniske anlæg (FLo0 + Akt 68 11/1 2007)	Etablering af nyt sikringsanlæg til Ringsted station	2007 (+1)	1,3	128,1
Ringbanen (FLo0)	Etablering af S-bane mellem Ny Ellebjerg og Hellerup	2006	4,5	1.332,4

Note: Projekt LOKO samt projekt Odense-Svendborg udgår af tabellen B.V. 2.8.3 side 123 FLo8. Projekt Odense-Svendborg udgår med følgende bemærkninger: Den hastighedsopgraderede Svendborgbane blev ibrugtaget i 2003. (Opgradering til 120 km/t – hvor opgraderingen til 100 km/t blev ibrugtaget tidligere. Efterfølgende er der pågået restarbejde med de væsentligste aktiviteter i 2004 og 2005. De sidste restaktiviteter – primært relateret til myndighedsmæssig afslutning – overflyttes til afslutningsprojekt, jf. førnævnte hjemmel på FLo8 til håndtering af ibrugtagne projekter.

*) Udgiften vedrører de sidste oprydningsarbejder efter den gamle fjernstyring samt den sidste dokumentation af projektet.

2.8. Større fornyelsesprojekter i Banedanmark § 28.63.05.

Sydbanen - svelleudveksling mellem Ringsted - Næstved

Status

Banedanmark forbereder at forny Sydbanen mellem Ringsted og Næstved samt gennemføre sporfornyelse på Lundby Station og på dele af Nykøbing F Station i 2. og 3. kvartal 2009.

Desuden har Trafikstyrelsen i overensstemmelse med Aftalerne om trafik fra 2003 og 2006 undersøgt muligheden for en forøgelse af hastigheden på Sydbanen, jf. afsnit 2.6.

Åbningsår

Anlægget planlægges ibrugtaget i 2009.

Ændringer til finanslov

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt R af 18/6 2008

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes gennemført inden for den med aktstykket givne bevilling.

Hellerup-Klampenborg

Status

Banedanmark har i slutningen af september 2008 iværksat fornyelse af spor og sporskifter på strækningen mellem Hellerup og Klampenborg samt fornyelse af køreledningsanlægget på Klampenborg Station. Fornyelsen gennemføres for fremadrettet at kunne op-



retholde det nuværende trafikomfang på strækningen, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift.

Sporfornyelsen omfatter hele strækningen mellem Hellerup og Klampenborg samt fornyelse af sporskifter på Hellerup og Klampenborg Station. Desuden fornyes køreledningsanlægget på Klampenborg Station.

Åbningsår

Anlægget forventes ibrugtaget i 2008 med enkelte restarbejder i 2009.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt K af 24. april 2008, nu Akt 208.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Der er for nærværende ingen væsentlig usikkerhed i projektet. På baggrund af licitationsresultatet forventes der på nuværende tidspunkt et mindreforbrug på ca. 20 mio. kr. i forhold til den samlede bevilling, der er på 146 mio. kr.

Skærm-baseret trafikinformation

Status

Som følge af Aftale om trafik for 2007 afvikles efterslæbet for skærm-baseret trafikinformation på de i aftalen definerede "røde baner" på fjernbanen, der omfatter de mest trafikerede strækninger: København H-Helsingør, København H-Fredericia-Århus samt Fredericia-Lunderskov.

Afvikling af efterslæbet sker i perioden 2008-2010. I 2008 gennemføres EU-udbud for indkøb af skærme. I 2008 påbegyndes ligeledes EU-udbud for montering og installation af skærmene.

Åbningsår

Udskiftningen forventes gennemført i 2010.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt F af 27. marts 2008.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Det forventes, at projektet kan gennemføres inden for budgettet.

Hundige stationsbro

Status

Banedanmark har fornyet Hundige stationsbro. Broen giver adgang til Hundige Station fra såvel øst som vest og indgår i Greve kommunes centersti-, gang- og cykelforbindelse. Broens tilstand var kritisk grundet omfattende nedbrydning af betonen i konstruktionen. Formålet med projektet har således været, at få gennemført nødvendige foranstalt-



ninger til sikring af bærende konstruktioner og dermed minimering af fremtidige vedligeholdelsesudgifter.

Banedanmark Entreprise har udført dette indledende kørestrømsarbejde med henblik på at frigøre køreledningerne fra broen og forberede reetablering af nye ophæng på den nye bro. Aktiviteten blev afsluttet i henhold til tidsplanen, og broentreprenøren kunne påbegynde fornyelsen af broen som forudsat i tidsplanen.

Åbningsår

Hundige stationsbro blev genåbnet for trafikanter medio november 2008, ca. en måned tidligere end planlagt.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt G af 27. marts 2008, nu Akt 192.

Med baggrund i de indgåede kontrakter forventes der et mindreforbrug i projektet på ca. 9,0 mio. kr. ud af den samlede bevilling på 35,0 mio. kr.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes at kunne gennemføres inden for den samlede budgetramme.

S-togsspor København H – Dybbølsbro (6. hovedspor)

Status

Hovedformålet med projektet er at forøge kapaciteten for S-tog ved at etablere et supplerende hovedspor fra København H til den tekniske station Skelbæk vest for Dybbølsbro.

Samtidig med etablering af det nye hovedspor gennemfører Banedanmark fornyelsesarbejder vedrørende renovering og ombygning af S-togsdepotet øst for Dybbølsbro samt fornyelse af kørestrømsanlægget mellem København H og Valby (S-bane).

Detailprojektering af enkelte arbejder og delentrepriser pågår, og byggeriet er påbegyndt.

Åbningsår

Det var forudsat, at det nye S-togsspor kunne ibrugtages ultimo 2010. På grund af forsinkelse i forbindelse med detailprojekteringen forventes det nye S-togsspor på nuværende tidspunkt først at kunne ibrugtages medio 2012.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt E af 27. marts 2008. I forbindelse med aktstykket er den hidtidige bevilling på § 28.63.02. flyttet til § 28.63.05, for at samle bevillingen på én konto.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes at kunne gennemføres inden for den samlede budgetramme.



Sporfornyelse Holbæk-Kalundborg

Status

Banedanmark har iværksat et projekt omfattende fornyelse af spor, sporskifter og si-despor på dele af strækningen mellem Holbæk og Kalundborg. Arbejderne gennemføres blandt andet for at sikre overhalings- og krydsningsmuligheder, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser, hvilket medfører forlængelse af rejsetiden og forringet regularitet.

Åbningsår

Arbejdet blev udført i perioden august – november 2008. Den afsluttende sporjustering og skinnelibning foretages ultimo 2009.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt H af 9. april 2008, nu Akt 207.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Der forventes et mindreforbrug i projektet på ca. 25 mio. kr. i forhold til bevillingen på 84 mio. kr.

Billiggørelsen forventes blandt andet på baggrund af licitationsresultatet på sporentre-
prisen.

Sporfornyelse Fredericia-Århus

Status

Der er i 2008 udskiftet skinner og sveller samt foretaget ballastrensning på dele af strækningen mellem Fredericia og Århus på grund af nedslidning og deraf betydelig risiko for hastighedsnedsættelse. Herudover er grøfter og øvrigt afvandingssystem i nødvendigt omfang blevet udbedret. Sporfornyelsen var nødvendig for at kunne opretholde det nuværende omfang af togdrift. Sporombygningen blev udbudt i to delprojekter for at sikre kortest mulige perioder med driftsindskrænkninger på strækningen under ombygningen.

Begge delprojekter er som planlagt udført og ibrugtaget i 2008.

Åbningsår

Arbejdet blev udført i perioden marts - juli 2008. Restarbejdet forventes ligeledes afsluttet i indeværende år, medens et års justering som planlagt forventes gennemført medio 2009.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt B af 6/12 2007, nu Akt 121.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Der forventes et mindreforbrug i projektet i størrelsesordenen 40 mio. kr. i forhold til bevillingen på 400 mio. kr. på baggrund af de indgåede kontrakter.



Sporfornyelse mv. Farumbanen

Status

Sporombygningen på Farumbanen omfatter 45 km sporfornyelse, ballastrensning i nødvendigt omfang samt udveksling af 29 sporskifter og tre skæringer.

Spæringsforholdene blev fastlagt i august 2007 i samarbejde med DSB S-tog som en kombinationsløsning mellem totalspærring og enkeltsporsdrift. Kombinationsløsningen betød, at spor- og kørestrømsentreprisen har været opdelt i en forårs- og sommerentreprise med to selvstændige udbud.

Åbningsår

Begge entrepriser er planmæssigt udført og ibrugtaget i 2008. Slutjustering og restarbejder udføres fra oktober 2008 til januar 2009.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt A af 11/10 2007, nu Akt 120.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Der forventes et mindreforbrug på ca. 60 mio. kr. i projektet i forhold til bevillingen på 373 mio. kr. på baggrund af de indgåede kontrakter. Der er modtaget nye ekstrakrav fra entreprenøren. Ekstrakravene er pt. under forhandling, og afhængigt af udfaldet kan mindreforbruget falde.

Sporfornyelse Køge Bugt Banen

Status

Projektet bestod af ca. 32 km sporombygning og udskiftning af 20 sporskifter på Køge Bugt banen mellem Skelbæk og Køge. Den gamle spor konstruktion var nedslidt og medførte risiko for hastighedsnedsættelser. Sporfornyelsen var derfor nødvendig for at kunne opretholde det nuværende omfang af togdrift. Projektet omfattede endvidere ilægning af ny transversal i Bavnehøj, hvilket var en forudsætning for at kunne opretholde 20 minutters drift under arbejdet med den maskinelle sporombygning.

Projektet blev som planlagt gennemført og ibrugtaget i 2007.

Åbningsår

Projektet er afsluttet som planlagt ultimo november 2007. Der er i 2008 udført restarbejder på kørestrømsanlægget og reetablering af sikringstekniske emner. Disse restarbejder udføres i togfri intervaller og forventes afsluttet ultimo 2008.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt B af 7/12 2006, nu Akt 69.



Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes at kunne afsluttes inden for den samlede budgetramme. På grund af ekstraregninger fra entreprenøren forventes der en reduktion af mindreforbruget i forhold til tidligere forudsat.

Sporfornyelse København-Helsingør (Kystbanen)

Status

Projektet består af ca. 48 km sporombygning på Kystbanen fordelt på 16 delstrækninger. Arbejdet er gennemført for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen blev påbegyndt i maj 2007, men på grund af blandt andet større kompleksitet i forbindelse med udførelsen forventes projektet først afsluttet ultimo 2008.

Åbningsår

Projektet forventes afsluttet i 2008. Afsluttende justering og præventiv skinneslibning udføres i 2009.

Ændringer til finansloven

Finansudvalget har den 13. december 2007 tiltrådt fortroligt Akt D, nu Akt 191, hvormed projektets samlede bevilling blev hævet til 319 mio. kr.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Sporombygning af Kystbanen blev igangsat i 2006 efter Finansudvalgets godkendelse af aktstykke 199 af 23. februar 2006 med en forventet totaludgift på 214 mio. kr. Udbuddet af sporarbejderne på Kystbanen blev gennemført i 2006 som et "tidligt udbud", og kontrakt med hovedentreprenøren blev indgået den 18. oktober 2006. Efter kontrakten var indgået og detailprojekteringen gennemført, var en række forudsætninger ændret i forhold til forudsætningerne for Akt 199. Totaludgiften blev derfor forhøjet til 245 mio. kr. i forbindelse med Finansudvalgets godkendelse af Akt 143 af 21. juni 2007.

Der har under gennemførelsen af projektet vist sig at være en række fordyrende forhold, primært på grund af diverse jordarbejder, så projektet ikke kan holdes inden for den hidtidige bevilling på 245 mio. kr. Finansudvalget har derfor jf. ovenfor tiltrådt Akt 191 den 13. december 2007, hvorved bevillingen udgør 319,0 mio. kr. Det bemærkes, at uanset udvidelsen af projektet, vil det som hidtil forudsat være nødvendigt at sporforny yderligere ca. 10 km spor på Kystbanen mellem Nivå og Helsingør, forventeligt i 2012/2013.

Renovering af Københavns Hovedbanegård

Status delprojekt vedrørende renovering af parallelgadebro

Der er foretaget en gennemgribende renovering af parallelgadebroernes konstruktioner, der var stærk nedslidte og ved at miste deres bæreevne. Dette arbejde er ved at være slut, og broerne blev ibrugtaget 28. juni 2008 som planlagt.



Færdiggørelse af mindre restarbejder og den endelige overdragelse af asbuilt dokumentation forventes at ske inden udgangen af 2008.

Åbningsår

Projektet forventes afsluttet i 2008.

Ændringer til finansloven

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt B af 8/12 2005, nu Akt 196.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes gennemført med en mindre overskridelse i forhold til bevillingen.

Tabel over ibrugtagne fornyelsesprojekter med beskeden risiko.

Nedenfor angives ibrugtagne fornyelsesprojekter, hvor der kun udestår mindre restarbejder, matrikulær berigtigelse og lignende, og hvor risikoen ved afslutningen af projekterne vurderes at være beskeden.

Tabel 6. Ibrugtagne fornyelsesprojekter, hvor der kun mangler restarbejder, og hvor risikoen vurderes at være beskeden (mio. kr.)

Projekt	Projektbeskrivelse	Åbningsår	Restprognose	Forventet totalprognose
Sporombygning København-Høje Taastrup (Akt 171 13/2 2006)	Sporombygning af ca. 12,4 km spor	Ibrugtaget 2007. I 2007-2008 udføres mindre restarbejder og dokumentationsarbejder	1,1	55,8
Strandmøllebroen (Akt 199 23/2 2006)	Fornyelse af brodækket mv. på Strandmøllebroen	Ibrugtaget i 2007, et år tidligere end forudsat.	0,0	41,6
Sporombygning Herning-Vejle (Akt 115 18/4 2005 + Akt 7 3/10 2006)	Sporombygning Herning-Give-Vejle, i alt 73 km	Ibrugtaget i 2005. I 2006-2008 udføres sporjustering og mindre oprydning /dokumentationsarbejder.	0,0	250,4
Sporombygning Fredericia-Lunderskov (Akt 113 20/4 2005)	Sporombygning Fredericia-Lunderskov 23 km + sporskifter	Ibrugtaget i 2005. I 2006-2008 udført sporjustering og mindre oprydning- og dokumentationsarbejder.	0,0	94,2
Fornyelse af sikringsanlæg Århus-Grenå (Akt 15 14/12 2006)	Fornyelse af sikringsanlæg, jf. Nærbane projektet	Ibrugtaget i 2006. I 2007-2008 udføres dokumentations/restarbejder	0,8	46,0
Hellerup-Hillerød	Sporombygning på strækningen	Ibrugtaget 2007	2,4	165,6

Note: Projekt sporombygning Herning-Vejle, Sporombygning Fredericia-Lunderskov og Strandmøllebroen udgår fra tabellen jf. B.V.2.8.3 side 123 FLo8.

3. Naviairs anlægsprogram

Statusnotatet for Naviairs anlægsprogram indeholder en oversigt over større anlægsprojekter, dvs. projekter optaget med selvstændig bevilling på finansloven. For tiden har Naviair kun et program, COOPANS⁴, og der er derfor ikke udarbejdet en sammenfatning til dette afsnit.

3.1. Økonomioversigt

I det følgende er vist en oversigt over status for COOPANS. For programmet er anført størrelsen af bevillingen, første gang programmet er medtaget på finansloven. Der er desuden angivet en generel prisregulering⁵ samt andre reguleringer, der afhængigt af det enkelte program kan være merbevillinger eller reduktion af bevillinger. Disse ændringer er enten forudgående sket ved aktstykker eller på bevillingslovene. Derudover oplyses den nuværende forventede totaludgift samt det forventede ibrugtagningstidspunkt. I det omfang, at ændringerne er indgået efter vedtagelse af finanslov for 2008, er de særskilt omtalt i den efterfølgende uddybende beskrivelse af anlægsprojekterne.

Det bemærkes, at programmet finansieres af brugerne i takt med, at de afskrives.

Tabel 7. Oversigt over større anlægsprojekter under udførelse i Naviair

Projekt (FL-år / Aktstykke)	1) Bevilling optaget 1. gang på FL / Aktstykke	2) Indeksregulering til og med FL 2008	3) Anden regulering før FL 2008 fra FL / Aktstykke	4) Anden regulering på FL 2008	5) = 1+2+3+4 Totalbevilling FL 2008	6) Bevillingsændringer siden FL 2008	7) = 5+6 Totalbevilling pr. november 2008	8) Forventet totaludgift pr. december 2008	9) Forventet åbningsår (antal års afvigelse ift. det senest ved FL / Aktstykke forudsatte)
COOPANS (2006 Akt 117)	170,8	0,0	0,0	0,0	170,8	0,0	170,8	170,8	2010

3.2. Uddybende oplysninger vedrørende COOPANS

Status

COOPANS har til formål at opgradere og videreudvikle Naviairs lufttrafikstyringssystem DATMAS.

DATMAS er et unikt system, der er udviklet specifikt til Naviair. På samme vis har andre lande deres egne unikke lufttrafikstyringssystemer.

Opgraderinger af lufttrafikstyringssystemer har hidtil været gennemført uden tværnationale samarbejder og på basis af selvstændigt udarbejdede specifikationer i de enkelte lande. Dette bliver mere og mere u hensigtsmæssigt og dyrt som følge af systemernes stigende kompleksitet, øgede krav til funktionalitet og sikkerhed samt øgede krav til udvikling og vedligehold.

⁴ Forklaring på betegnelsen COOPANS: Cooperation in the Procurement of Air Navigation Systems.

⁵ Grundet låneløftet har Naviair ikke fået bevilling til indeksregulering af COOPANS på hhv. finansloven for 2007 og finansloven for 2008.



På den baggrund har lufttrafiktjenesterne i Danmark, Irland og Sverige taget initiativ til et samarbejde med den fælles franske leverandør Thales om en løbende og fælles standardiseret opgradering af de tre landes lufttrafikstyringssystemer. Samarbejdet benævnes COOPANS.

COOPANS skal først harmonisere lufttrafikstyringssystemerne og derefter udvikle standardiserede opgraderingsløsninger til lufttrafikstyringssystemet DATMAS for Danmarks vedkommende.

COOPANS er delt op i leverancer, hvor investeringen i første leverance, kaldet leverance et, blev godkendt på akt 117 af 21. marts 2006. Denne rapportering omfatter første leverance. Senere leverancer vil blive forelagt Folketinget i takt med, at disse specificeres.

Status er, at der er indgået kontrakt mellem de deltagende parter (Thales ATM, LfV-Sverige, IAA-Irland og Naviair-Danmark) om leveringen af COOPANS, leverance 1 (Build 1, Build 1.1, Build 1.1, version 2, og anvendelse af JAVA (programmeringssprog)). Der udestår fortsat forhandlinger med leverandøren, Thales om integration, test og validering, inklusiv testplatform samt om tidspunkterne for idriftsættelse af COOPANS leverance 1 i de respektive lande.

Ibrugtagningsår

Der er på baggrund af erfaringerne fra CASIMOs indkøringsperiode og udviklingen i EU's SES (single European Sky) Implementing Rules og EU's SESAR program, vurderet nødvendigt at udskyde idriftsættelsen. Denne beslutning er taget efter aftale med de øvrige flysikringstjenester i COOPANS-samarbejdet.

Ændringer til finansloven

COOPANS er på tillægsbevillingsloven for 2006 optaget som en ændring til finansloven for 2006 ved Akt 117 af 21. marts 2006. Der er ikke ændringer herefter.

Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Naviair har ved programmets start sammen med samarbejdspartnerne overvejet projektets risici. Naviair vurderede på den baggrund, at den angivne totaludgift, inkl. den afsatte reserve til uforudsete udgifter på 20 pct., var tilstrækkelig til at gennemføre projektet som forudsat. Samtidig bemærkede Naviair, at man og de øvrige partnere i samarbejdet på grund af internationale krav kan blive pålagt at implementere nye funktionaliteter i systemet sammen med COOPANS første leverance, og at dette kan medføre, at budgettet ikke kan overholdes.

Der kan videre blive behov for ændringer, som de tre partnere finder nødvendige for at afvikle lufttrafikken så fleksibelt og smidigt som muligt. Den anførte usikkerhedsfaktor omkring mulige ændringer eller tilføjelser til funktionaliteten bliver løbende vurderet af de tre partnere.

I lyset af erfaringerne fra indkøringen af CASIMO og under hensyntagen til den udvikling, der er initieret af EU's SES Implementing Rules og EU's SESAR program, har Naviair påbegyndt et review af budgettet for COOPANS (leverance 1 (Build 1, Build 1.1, Build



1.1, version 2, og anvendelse af JAVA (programmeringssprog))). Det endelige resultat af reviewet forventes at foreligge ultimo 2008/primus 2009.

Såfremt reviewet medfører, at det bliver nødvendigt at ændre funktionaliteten med deraf følgende merudgifter, vil det blive forelagt de bevilgende myndigheder til godkendelse, inden der indgås supplerende aftaler parterne imellem.

3.3. Planlagte forberedelser af anlægsprojekter

På finansloven for 2009 er der optaget bevilling på 56,4 mio. kr. til etablering af ny radar i Billund Lufthavn. Dette projekt er pt. udskudt til 2010. Endvidere har en revurdering af projektets indhold ændret investeringsforventningen til 25,0 mio. kr.

Der pågår forberedelse af leverance to af COOPANS.

4. Vejdirektoratets anlægsprojekter

I sammenfatningen gives en kort samlet vurdering af status for de omfattede projekter samt en beskrivelse af de væsentligste afvigelser og usikkerhedselementer i enkeltprojekter.

Status for de enkelte projekter er beskrevet særskilt for hvert projekt i forlængelse af sammenfatning og økonomioversigt.

4.1. Sammenfatning

Vejdirektoratet forventer har som planlagt i 2008 åbnet og indviet en række større anlægsprojekter:

- Motortrafikvej Snejbjerg-Vardevej, som er sidste etape af det store Rute 15/18-projekt ved Herning Ø
- Motorvej Skejby-Skødstrup nord for Århus
- Motorvej Brande-Riis, den resterende del af etape 1 (Vibjerg-Givevej)
- Udvidelse af Motorring 3, hvor tre af fire er åbnet for to gange tre spor i år. (Den 4. delstrækning mellem Slotsherrensvej og Roskildevej integreres med og overgår til 1. etape af Frederikssundmotorvejen)
- Hundige-Greve Syd (Køge Bugt)

Mindreudgift på tre anlægsprojekter

På en række anlægsprojekter forventer Vejdirektoratet et mindreforbrug. Der er tale om projekter som er åbnet eller er tæt på åbning. Mindreforbruget kan dog først endeligt gøres op, når projektregnskaberne er afsluttede.

Ændrede åbningsår i forhold til Anlægsstatus for 1. halvår 2008:

- Motorring 3: Den sidste deletape er flyttet til Frederikssundmotorvejen. Projekter blev åbnet for trafik primo 2008, som forudsat i anlægsloven.

Status for anlægsprojekter, der skal overgå til ny anlægsbudgettering

Vejdirektoratet tilkendegav i 2007, at totaludgiften for 11 vedtagne anlægsprojekter skulle forhøjes med i alt 2,2 mia. kr. (2007-PL). Denne vurdering var gennemført efter det daværende budgetteringsprincip for anlægsprojekter.

Ultimo 2007 fik fire af de 11 anlægsprojekter ved aktstykke tilført merbevilling på i alt 546 mio. kr. (2007-PL). Det drejede sig om projekterne Motorring 3 (170,0 mio. kr.), Bording-Funder (153,1 mio. kr.), Frederikssundmotorvejens 1. etape (158,8 mio. kr.) og Søften-Skejby (64,0 mio. kr.).



De resterende syv projekter blev i overensstemmelse med bevillingsreglerne sat i bero indtil der forelå en afklaring af den bevillingsmæssige situation. I Trafikaftalen for 2008 af 22. februar 2008 blev det aftalt, at der i forbindelse med finansloven for 2009 skulle ske en håndtering af syv projekter, som ikke fik merbevilling ved aktstykke i december 2007. Projekterne skulle konsolideres og budgetteres efter retningslinjerne i Akt 16 24/10 2006 om ny anlægsbudgettering.

I konsekvens af de indtrufne fordyrelser besluttede regeringen, at budgetteringen på de resterende anlægsprojekter på vejområdet skulle gennemgås, og hvor de væsentlige entreprisekontrakter endnu ikke var indgået, skulle projekterne overføres til ny anlægsbudgettering.

Denne gennemgang har vist, at projekterne Brande – Give N, og de 2 projekter, Grenåvej og Kliplev-Sønderborg, ikke kan gennemføres inden for den afsatte bevilling. I konsekvens heraf er disse projekter blevet sat i bero indtil der foreligger en bevillingsmæssig afklaring.

Projekter sat i bero

Forøges totaludgiften på et projekt med mere end 10 mio. kr. kan der som hovedregel i henhold til Budgetvejledningen pkt. 2.8.3.1 ikke disponeres på projektet, før der foreligger en ny godkendt totaludgift. Igangsatte forberedende arbejder kan dog efter en konkret vurdering fortsættes forud for Folketingets tilslutning til en ny totaludgift, hvis det indebærer et væsentligt tab at indstille de forberedende arbejder og at gennemførelsen af de forberedende arbejder kun indebærer afholdelse af en beskedent del af projektets totaludgift. De forberedende arbejder skal kunne anvendes, uanset om det måtte blive besluttet at udskyde gennemførelsen af projektet.

På nuværende tidspunkt er følgende ti projekter i bero:

- Holbæk-Vig, etape 2 & 3.
- Fløng-Roskilde V.
- Riis-Ølholm-Vejle
- Brande-Give N.
- Gørløse omfartsvej
- Sunds omfartsvej
- Slagelse omfartsvej
- Bredsten-Vandel
- Kliplev-Sønderborg
- Niveaufri skæring Grenåvej

4.2.Økonomioversigt

I nedenstående gives et overblik over Vejdirektoratets nuværende anlægsportefølje for store anlægsprojekter på § 28.21.20. Anlægs af hovedveje mv. (*Anlægsbev.*):

Tabel 8. Igangværende vejanlægsprojekter med udgiftsbevilling (mio. kr.)

Forventet totalbudget	1. gang på FL	Prisregulering til og med FL 2008	Anden regulering til og med FL 2008	FL 2008	Bevillingsregulering siden FL 2008	Nov. 2008	Forventet åbningssår (ændring i forhold til FL 2008)
Odense-Svendborg (FLO0)	1.031,0	192,9	525,0	1.748,9	0,0	1.748,9	2009
Herning N-Brande	1.441,0	245,8	165,8	1.852,63	0,0	1.852,6	2008
Holbæk-Vig, etape 2 og 3 (FLO0)	569,0	154,3	-	723,3	0,0	723,3	2013
Hundige-Greve Syd (Køge Bugt) (FLO3)	276,0	40,7	59,0	375,7	0,0	375,7	2008
Udbygning af Motorring 3 (FLO3)	1.055,0	184,8	740,8	1.980,6	0,0	1.980,6	2008 (ændret fra 2010)
Fløng-Roskilde V (FLO6)	1.105,0	127,6	38,0	1.270,6	0,0	1.270,6	2013
Riis-Ølholm-Vejle (FLO4)	1.169,0	132,0	-	1.301,0	0,0	1.301,0	2013
Udbygning af Ønslev-Sakskøbing (FLO3)	137,0	26,4	118,0	281,4	0,0	281,4	2007
Brande-Riis, 1. etape (FLO4)	266,0	26,1	-	292,1	0,0	292,1	2008
Bording-Funder (FLO4)	628,0	103,5	153,1	884,6	0,0	884,6	2012
Frederikssundmotorvejen, 1. etape (FLO4)	712,0	128,5	541,2	1.381,7	0,0	1.381,7	2013 (ændret fra 2012)
Udbygning af E45 Nørresundby-Bouet (FLO4)	47,0	6,4	10,0	63,4	0,0	63,4	2007
Udbygning af Kongevejen Helsingør (FLO4)	45,0	6,4	-	51,4	0,0	51,4	2009
Søften-Skejby (FLO4)	75,0	28,0	323,0	426,0	0,0	426,0	2010
Skejby-Skødstrup (ÆFLO7)	211,0	2,6	27,2	240,8	0,0	240,8	2008
Diagonalvej syd om Give (ÆFLO7)	52,0	-	-	52,0	0,0	52,0	2007
Brande-Give N (ÆFLO7)	315,0	14,6	-	329,6	0,0	329,6	2012
Klipleve-Sønderborg (ÆFLO7)	1.142,0	48,7	-	1.190,7	0,0	1.190,7	2013
Grenåvej, niveaufri skæring (ÆFLO8)	70,3	-	-	70,3	0,0	70,3	2010 (ændret fra 2009)
Funder-Låsby (ÆFLO7)	498,0	23,5	-	521,5	0,0	521,5	2018
Gørløse omfartsvej (ÆFLO7)	86,0	2,9	-	88,9	0,0	88,9	2011
Sunds omfartsvej (ÆFLO7)	58,0	2,7	-	60,7	0,0	60,7	2012
Slagelse omfartsvej (ÆFLO7)	165,0	7,6	-	172,6	0,0	172,6	2013
Bredsten-Vandel (ÆFLO7)	325,0	15,0	-	340,0	0,0	340,0	2013
Skovdiget, Vestbroen (ÆFLO8)	206,0	-	-	206,0	0,0	206,0	2010 (ændret fra 2011)

4.3. Den aktuelle markedssituation

Vejdirektoratet har i de to midterste kvartaler af 2008 gennemført i alt 26 udbudsforretninger med en samlet tilbudssum på ca. 430 mio. kr. Udbudsforretningerne dækker over følgende typer udbud:

- En større hovedentreprise på Frederikssundmotorvejen/Motorring 3 vedrørende arbejder for udvidelse af Motorring 3 med en tilbudssum på ca. 110 mio. kr.
- En større jord- og belægningsentreprise ved Søften – Skejby i Aarhus med en tilbudssum på ca. 105 mio. kr.
- Fire broentrepriser, heraf to på ringvejsprojekterne i Herlev, én entreprise med tre broer ved indføringen til Svendborg samt en mindre bro ved Vium nær Skive.

- Yderligere 11 mindre entrepriser med bl.a. ombygningsopgaver som følge af modulvognforsøget samt en del sort-pletarbejder m.v., hvor formålet er at ændre udformningen af trafikanelæg således, at uheld undgås/mindskes og trafikikkerheden højnes.
- De ni sidste entrepriser omhandler beplantnings- og tavleentrepriser samt signalreguleringsanlæg.

Frederikssundmotorvejen/Motorring 3

Licitationen på hovedentreprisen ved det store forbindelsesanlæg mellem Motorring 3 og Frederikssundmotorvejen samt udbygning af Motorring 3 mellem Slotsherrensvej og Roskildevej blev afholdt i februar. Der var kun to bydende til opgaven. En gennemgang af de to bud viste, at begge bud lå væsentligt højere end forventet, ca. 30 pct. over Vejdirektoratets overslag.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at markedssituationen på licitationstidspunktet kombineret med kun to tilbudsgivere var en væsentlig årsag til de høje priser. Det lave antal bydende bekræfter den tendens, der er set i de seneste år, at antallet af bydende i forhold til de store entrepriser er faldende.

Som en konsekvens af licitationsresultatet annullerede Vejdirektoratet resultatet i februar 2008 og opdelte hovedentreprisen i ca. ti mindre fag/hovedentrepriser. Udbudsprocessen for disse fag/hovedentrepriser er igangsat. Interessen for de nye udbud viste sig at være større og langt mere tilfredsstillende, idet der på alle entrepriserne var fem tilbudsgivere mod tidligere kun to bydende, og det kunne også konstateres at tilbudssummerne lå lige under eller på linje med bygherreoverslagene.

Resultatet underbygger tilkendegivelserne fra branchen om, at de mindre og mere traditionelle fag- og hovedentrepriser, uden indhold af væsentlige trafikregulerende foranstaltninger og uden den meget store koordineringsopgave som hovedentreprisen stiller krav om, vurderes at være lettere at byde på. Baggrunden er, at de indeholder relativt enkle fagdiscipliner som ny/ombygning af betonbroer sammen med jord- og belægningsarbejder - arbejder som man traditionelt har erfaring med at håndtere og som derfor ikke giver de store problemer mellem de enkelte fagentreprenører på pladsen.

Øvrige udbud

På to broudbud i Jylland indkom der fire og fem tilbud. Dette vurderes at være et tilfredsstillende antal bydende og samtidig indikerede de afgivne tilbud, at der var en god konkurrence om entreprisen.

På de øvrige entrepriser med jord- og belægningsopgaver er det også vurderingen, at opmærksomheden omkring udbuddene var tilfredsstillende, idet der på visse af dem var op til ni bydende med et meget lille spænd blandt de lavestbydende.

Vedrørende opgaverne med belysning, beplantning og tavler, hvor der ofte anvendes indbudt licitation vurderes der på grundlag af prisspændet blandt de indbudte tilbudsgivere at være en god konkurrence.

Samlet vurderes det, at der er stigende interesse for Vejdirektoratets opgaver, hvilket har været tendensen gennem hele 2008 i form af flere tilbudsgivere pr. entreprise og i form af flere forespørgsler fra entreprenørerne til Vejdirektoratets kommende anlægsprojekter. Samtidig kan det meget snævre prisspænd, der var på de senest udbudte store jord- og belægningsentrepriser i København og ved Aarhus, også indikere, at priskonkurrencen er ved at blive ganske stor – et forhold der også underbygges af, at der var 4 – 5 bydende på disse entrepriser.

I nedenstående tabel gives et overblik over Vejdirektoratets udbud i nævnte periode.

Tabel 9. Udbudsforretninger i 2. og 3. kvartal 2008

Entreprise (typer af arbejder)	Antal udbud	Volumen (mio. kr.)
Jord- og belægning	2	231
Belægning	0	0,0
Beplantning	2	3
Broarbejder	4	137
Hegn	0	0
Tavler	4	4
Mindre anlæg	11	55
Signalanlæg	3	1
I alt	26	430

4.4. Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter

Bilag 1 indeholder en oversigt over den geografiske placering af planlagte og igangværende større anlægsprojekter på statsvejnettet.

Bilag 2 giver et overblik over mindre anlægspuljeprojekter på § 28.21.21.30. Anlægspuljeprojekter (*Anlægsbev.*).

I bilag 3 findes en oversigt over planlagte aktiviteter i forbindelse med udskiftning af overkørselsanlæg mellem privatbaner og veje.

Motorvejen Odense-Svendborg, rute 9

Status

- 1. etape fra Odense til Ringe og 2. etape fra Ringe til Kværndrup:

Anlægsarbejdet er afsluttet og vejanlægget er overdraget til drift.

- 3. etape fra Kværndrup til Svendborg er opdelt i to deletaper:

På deletaper fra Kværndrup til Stenstrup er strækningen afleveret og taget i brug med etapeafslutning ved tilslutningsanlægget ved Assensvej. Ekspropriationskommissionen gennemfører forretninger vedrørende støjforhold m.v. Vejanlægget er overdraget til drift, og de kommunale veje er overdraget til kommunerne.



For deletapen fra Stenstrup til Svendborg er broerne færdige. Jord- og belægningsentreprisen er i gang og Heldagervej er omlagt. Frem til den 4-sporede strækning ved Svendborg færdiggøres de østlige spor inkl. midterrabat, således at rute 9 trafikken kan flyttes der over i første halvdel af november. Broentreprisen, med ombygning af broerne på Gyldenbjergvej, Mølmarksvej samt Høje Bøge Vej er startet.

Åbningsår

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2009 overholdes.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 1.748,9 mio. kr. på finansloven for 2008. Vejdirektoratet forventer et mindreforbrug i forhold til projektets totalbevilling på finansloven for 2008. Mindreforbruget kan dog først endeligt gøres op, når projektregnskabet er afsluttet.

Motorvejen Herning N-Brande og Snebjerg-Herning Ø, rute 15/18

Status

Projektet forløber som planlagt og følger den overordnede tidsplan. Alle etaper er åbnet for trafik.

Åbningsår

- 1. etape, Gjellerup Lund-Høgild og Vardevej-Herning Ø

Herning kommune har ved overdragelsen taget forbehold for spildevandsledning på Silkeborgvej. Vejdirektoratet arbejder på at få et økonomisk forlig. Der er problemer med kødannelser på sløjferampen v. Silkeborgvej (den gamle hovedlandevej mellem Silkeborg og Herning). Problemet skyldes, at der er en del trafik på landevejen, hvorfor bilister på rampen har svært ved at komme af rampen. Vejdirektoratet overvejer at etablere en lysregulering på stedet, således at bilisternes mulighed for frakørsel fra rampen lettes.

- 2. etape, Sinding - Gjellerup Lund

Afsluttende arbejde pågår.

- 3. etape, Høgild-Brande

Niveaufri skæring ved Fejerskovvej gennemføres i samarbejde med Herning Kommune og Banedanmark. Banedanmark har planlagt sporspærring for montage af tunnelen april 2009. Vejplads til politiets færdselskontrol ved Arnborg etableres i 2008 – dog først med slidlag i 2009. Sti- og helleanlæg ved etapeafslutningen ved Brande N forventes gennemført i 2008. Arbejdet vedrørende slidlag udføres i 2009.

- 4. etape, Snebjerg-Vardevej (motortrafikvej)



Afsluttende arbejder pågår, ligesom at matrikulær berigtigelse er igangsat. Endvidere gennemføres beplantningsarbejder i 2008.

Åbningsår

1. etape, Gjellerup Lund - Høgild og Vardevej - Herning Ø og 2. etape, Sinding - Gjellerup Lund er åbnet for trafik den 7. oktober 2006.

3. etape, Høgild – Brande åbnede for trafik 8. oktober 2007.

4. etape, Snejbjerg – Vardevej åbnede for trafik d. 15. september 2008.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 1.852,6 mio. kr. på finansloven for 2008, efter at projektet Skejby-Skødstrup på finansloven for 2008 har fået en merbevilling finansieret gennem en tilsvarende bevillingsreduktion på projektet ”Herning N - Brande, Herning Ø - Snejbjerg, rute 15/18”. Der er overført 27,2 mio. kr. til anlægsprojektet Skejby-Skødstrup.

Vejdirektoratet forventer et mindreforbrug i forhold til projektets totalbevilling på finansloven for 2008. Mindreforbruget kan dog først endeligt gøres op, når projektregnskabet er afsluttet.

Motortrafikvej Holbæk-Vig, rute 21 etape 2 & 3

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevillingen ikke kunne holdes.

Projektet har siden primo 2008 været berostillet, jf. ”Status for anlægsprojekter, der skal overgå til Ny budgettering” s.39.

Der er i løbet af 2008 foretaget en gennemgang af projektet og på grundlag heraf foretaget en rebudgettering af projektet i henhold til principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Det forventes, at der tages stilling til ekstra bevilling til projektet i forbindelse med forhandlingerne om regeringens transportudspil.

På finansloven for 2008 er åbningsåret udskudt fra 2012 til 2013

Åbningsår

Under forudsætning af en bevillingsmæssig afklaring primo 2009 forventes projektet at åbne for trafik i 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 723,3 mio. kr. på finansloven for 2008. Rebudgetteringen i henhold til ny anlægsbudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på PL(09) 1.630 mio. kr. inklusive reserve. Det forventes, at der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.



Udbygningen af motorvejen Hundige-Greve Syd (Køge Bugt)

Status

Den udbyggede motorvej blev taget i brug i fuldt omfang i juli og august måned i hhv. sydgående og nordgående retning. Det var mere end en måned før planlagt. For tiden udføres den sidste del af montagen af autoværn og belysning.

Ca. 90 pct. af montagen af de ca. 2,2 km. støjskærm er udført. Der genbruges godt 800 m. træskærm fra Motorring 3 ved Buddingevej på to lokaliteter.

Etableringen af ni meter høje støjvolde er næsten færdig. Arbejdet er udført i en selvstændig entreprise med tilført overskudsjord fra andre bygge- og anlægsaktiviteter i Hovedstadsområdet.

Åbningsår

Hovedentreprisen blev afleveret d. 16. september 2008, og officiel indvielse af udbygningen fandt sted den 29. september 2008.

Udbedringen af mangler efter afleveringen af hovedentreprisen, samt udestående arbejder på fagentrepriserne vedr. støjskærme og støjvolde, forventes færdiggjort inden 1. december 2008. Dette er i overensstemmelse med den overordnede tidsplan.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 375,7 mio. kr. på finansloven for 2008. Der er en række mindre erstatningskrav fra hovedentreprenøren, men det forventes, at projektets totalgift vil ligge inden for bevillingen.

Udbygningen af Motorring 3 fra Jægersborg til Holbækmotorvejen

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevillingen ikke kunne holdes. Projektet fik en merbevilling ved et aktstykke i december 2007.

To af de tre hovedentrepriser er afleveret og den sidste er så langt i anlægsprocessen, at delstrækningen fra Klausdalsbrovej til Slotherrensvej blev åbnet for to gange tre spor fredag den 10. oktober 2008. Der pågår uden for trafikarealerne mindre færdiggørelsesarbejder, eksempelvis de sidste skilte mv.

Motorring 3 projektet blev officielt indviet lørdag den 1. november 2008.

Entreprenørerne har rejst en række meget store ekstra krav i forbindelse med arbejdets gennemførelse. Der er indgået forlig på to af de tre entrepriser. Der er p.t. ikke opnået forlig med én af entreprenørerne, som har rejst betydelige ekstrakrav.

Retablering af nabohaver er afsluttet. Beplantning af de offentlige sidearealer planlægges udført efterår 2008 - vinter 2009.



Beplantning af udfløtningsanlæggene ved Herlev Hovedgade og Buddingevej udføres i efteråret 2008, mens beplantning af de øvrige udfløtningsanlæg udføres i 2009.

Udbygningen af delstrækningen mellem Slotsherrensvej og Roskildevej er i forbindelse med finansloven for 2008 overgået til at være en integreret del af 1. etape af Frederikssundmotorvejen. For denne delstrækning henvises til rapporteringen herfor.

Åbningsår

Alle strækninger er som planlagt åbnet for trafik i tre spor i hver retning. Den sidste strækning åbnede 10. oktober 2008.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 1.980,6 mio. kr. på finansloven for 2008. Der er tilført tillægsbevilling i 2007, og projektbevillingen er på finansloven for 2008 reduceret med 230,2 mio. kr., som er overført til Frederikssundmotorvejens 1. etape. Der er stadig stor usikkerhed i forhold til den endelige totaludgift. Der er indgået forlig på to af de tre entrepriser. Dog udestår den sidste entreprise, hvor der er størst usikkerhed om den endelige udgift.

Udbygningen af motorvejen Fløng-Roskilde V (Holbækmotorvejen)

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevillingen ikke kunne holdes.

Projektet har siden primo 2008 været berostillet. jf. "Status for anlægsprojekter, der skal overgå til Ny budgettering" s. 39.

Der er i løbet af 2008 foretaget en gennemgang af projektet og på grundlag heraf foretaget en rebudgettering af projektet på baggrund af de overordnede principper i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Det forventes, at der tages stilling til ekstra bevilling til projektet i forbindelse med forhandlingerne om regeringens transportudspil.

Åbningsår

I forbindelse med finansloven for 2008 er åbningsåret fastsat til 2013. Dette forudsætter en bevillingsmæssig afklaring primo 2009.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 1.270,6 mio. kr. på finansloven for 2008. Den foreløbige rebudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på PL(09) 2.159 mio. kr.. Der forventes af der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.

Motorvejen Riis-Ølholm-Vejle

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevillingen ikke kunne holdes.



Projektet har siden primo 2008 været berostillet. jf. ”Status for anlægsprojekter, der skal overgå til Ny budgettering” s. 39.

Der er i løbet af 2008 foretaget en gennemgang af projektet og på grundlag heraf foretaget en rebudgettering af projektet i henhold til principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Det forventes, at der tages stilling til ekstra bevilling til projektet i forbindelse med forhandlingerne om regeringens transportudspil.

Åbningsår

På finansloven for 2008 er åbningsåret fastsat til 2013. Dette forudsætter en bevillingsmæssig afklaring primo 2009.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 1.301,0 mio. kr. på finansloven for 2008. Rebudgetteringen i henhold til ny anlægsbudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på PL(09) 1.872 mio. kr. inklusive reserve. Det forventes at der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.

Udbygning af motorvejen Ønslev-Sakskøbing

Status

Projektet er gennemført som planlagt. Kun mindre restarbejder udestår.

Den 23. oktober 2007 blev trafikken ledt ind på de nye spor, efter at den 2-sporede motortrafikvej er blevet udvidet til en 4-sporet motorvej.

Slutopgørelse/-regninger fra entreprenøren vedrørende jord og belægning er endnu ikke forhandlet færdig, herunder omfanget af mangelarbejder.

Beplantningsarbejder færdiggøres i 2008. De variable tavler er fejlbehæftede og aflevering har endnu ikke fundet sted.

Aflevering og afregning for midlertidige arbejdsarealer er igangsat.

Åbningsår

Vejen blev officielt indviet den 2. november 2007.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 281,4 mio. kr. på finansloven for 2008.

Projektet har haft en gunstig budgetmæssig udvikling, som primært skyldes, at det er lykkedes at anvende en metode til kalkstabilisering af lerjorden, som har reduceret behovet for (og udgifterne til) tilførsel af grusgravsmaterialer, og som har reduceret jord- og belægningsarbejdet væsentligt.



Vejdirektoratet forventer et mindreforbrug i forhold til projektets totalbevilling på finansloven for 2008. Mindreforbruget kan dog først endeligt gøres op, når projektregnskabet er afsluttet.

Motorvejen Brande-Riis, 1. etape (Vibjerg – Givevej)

Status

Projektet forløber som planlagt og følger den overordnede tidsplan.

Broerne er udført. Jord- og belægningsarbejder på 2. del pågår. Tavler, belysning, hegn og beplantning er kontraheret.

Åbningsår

Vejdirektoratet har åbnet ca. 2,5 km af etappen sammen med Diagonalvejen syd om Give den 19. november 2007 og har den 23. oktober 2008 ibrugtaget motorvejsstrækningen fra Brande til Riis.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 292,1 mio. kr. på finansloven for 2008. på grund af prisudviklingen forventes udgifterne til asfaltarbejdet af stige. Imidlertid har projektet en mindre reserve, som betyder, at der forventes et samlet mindreforbrug på 0,9 mio. kr.

Motorvejen Bording-Funder

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevilningen ikke kunne holdes. Projektet fik en merbevilling ved et aktstykke i december 2007.

Projektet følger tidsplanen.

Der er indgået kontrakt med bygherrerådgiver for dalbroen over Funder Ådal primo 2007. I foråret 2007 blev der prækvalificeret fire konsortier til udførelse af dalbroen over Funder Ådal. Tre af disse konsortier afleverede deres tilbud primo november 2007. Efterfølgende er der primo marts 2008 indgået kontrakt med konsortiet Züblin/Dywidag, som skal gennemføre totalentreprisen.

Entreprenørkonsortiet som blev nummer to har indklaget Vejdirektoratet til 'Klageretten for Udbud'. Sagen er afsluttet og klageren har ikke fået medhold.

Ekspropriationer for strækningen over Funder Ådal er gennemført ultimo 2007 og de resterende ekspropriationer forventes gennemført i 1. kvartal 2009. Et mindre jordarbejde, som skal forberede adgangsforholdene til broarbejdspladsen for dalbroen over Funder Ådal fra øst er igangsat ultimo 2007 og afsluttet foråret 2008.

Åbningsår

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2012 overholdes.



Den budgetmæssige situation

Projektet har en godkendt totaludgift på finansloven for 2008 på 884,6 mio. kr. I forbindelse med Transportudspillet er bevillingen til projektet ændret og udmålt efter principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. Akt 16 af 24. oktober 2006. Rebudgetteringen viser, at projektet kan fortsætte som planlagt inden for Vejdirektoratets eksisterende projektbevilling. Der skal dog i henhold til principperne om ny anlægsbudgettering ske en forøgelse af projektets bidrag til den centrale anlægsreserve. Den nye estimerede totalbevilling er på PL(09) 1.045 mio. kr. inklusive reserven.

Frederikssundmotorvejen (1. etape)

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevillingen ikke kunne holdes. Projektet fik en merbevilling ved et aktstykke i december 2007.

Projektet befinder sig i fase 4 og 5. Detailbesigtigelse og ekspropriation er gennemført i henholdsvis marts og december 2007.

Projektet er opdelt i to delstrækninger henholdsvis øst og vest for Oxbjergvej. Hertil kommer rundkørslen for J.F. Willumsensvej i Frederikssund. Delstrækningen øst for Oxbjergvej omfatter også udbygning af Motorring 3 på strækningen Slotherrensvej – Roskildevej.

Denne delstrækning blev udbudt som hovedentreprise med licitation 15. februar 2008. Da der kun indkom to bud og da begge bud lå væsentlig højere end forventet, aflystes licitationen med henblik på udbud med en anden entrepriseopdeling.

Der er udbudt og kontraheret to broentrepriser samt en vejentreprise. De indkomne tilbud for disse entrepriser var som forventet og væsentlig lavere end tilbuddene ved den aflyste licitation, hvorfor der nu er indgået kontrakter. I det kommende år forventes yderligere syv entrepriser udbudt.

Den vestlige delstrækning detailprojekteres med henblik på udførelse i perioden 2010 – 2013.

For rundkørslen ved J.F. Willumsensvej i Frederikssund er anlægsarbejdet udbudt i april 2008.

Der er påbegyndt opkøb af arealer til etablering af erstatningsskov i tilknytning til Vestskoven. Der er på nuværende tidspunkt opkøbt ca. halvdelen af de 26 ha, der skal erhverves til erstatningsskov.

Åbningsår

Licitationsannulleringen har betydet, at åbning af Motorring 3 i tre spor i hver retning er udskudt fra ultimo 2010 til november 2011. Den efterfølgende udlægning af slidlag er udskudt 1 år fra sommeren 2011 til sommeren 2012.



Den planlagte åbning af Frederikssundmotorvejens 1. etape er udskudt fra ultimo 2012 til ultimo 2013.

Rundkørslen ved J.F. Willumsensvej i Frederikssund forventes åbnet i 2008.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilling på 1.381,7 mio. kr. på finansloven for 2008. I forbindelse med Transportudspillet er bevillingen til projektet ændret og udmålt efter principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, if. Akt 16 af 24. oktober 2006. Rebudgetteringen viser, at projektet kan fortsætte som planlagt inden for Vejdirektoratets eksisterende projektbevilling. Der skal dog i henhold til principperne om ny anlægsbudgettering ske en forøgelse af projektets bidrag til den centrale anlægsreserve. Den nye estimerede totalbevilling er på PL(09) 1.675 mio. kr. inklusive reserven.

Udbygning af motorvej E 45, Nørresundby-Bouet

Status

Projektet er afsluttet. Kun mindre restarbejder udestår.

Åbningsår

Broen er støbt primo juli 2007 og er afleveret medio oktober 2007. Åbning for trafik skete den 15. oktober 2007.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totaludgift på 63,4 mio. kr. på finansloven for 2008, inklusive aktstykke af 21. juni 2007. Udgifterne i forbindelse med brokollapset er ikke blevet så høje som først antaget og der forventes et mindreforbrug på projektet. Mindreforbruget kan dog først gøres op, når projektregnskabet er afsluttet.

Udbygning af Kongevejen i Helsingør

Status

Udbygningen af Kongevejen i Helsingør er baseret på trafikaftalen af 5. november 2003 med det formål at forbedre de trafikale forhold på Kongevejen i Helsingør. Vejdirektoratet og Helsingør Kommune har med udgangspunkt i dette forlig indgået aftale om at tilpasse omfanget af projektet i forhold til budgettet, således at følgende delprojekter udføres:

1. Ombygning af rundkørsel ved Klostermosevej
2. Lukning af Ryesvej
3. Etablering af "Bagvejen"
4. Udbygning af kongevejen mellem Klostermosevej og Rønnebær Allé (Hestens Bakke)
5. Etablering af støjskærm på samme strækning

6. Udførelse af stitunnel ved Nyruphus

Besigtigelsen for den samlede ekspropriation blev gennemført den 23. oktober 2007 og den sidste ekspropriationsforretning blev afsluttet den 2. april 2008.

Det første delprojekt *ombygningen af rundkørslen ved Klostermosevej* blev igangsat den 1. april 2008. Anlægsarbejdet er foregået planmæssigt med forventet åbning for trafik ultimo november 2008. Delprojektet – *Etableringen af ”Bagvejen”* – blev igangsat den 1. oktober 2008 med forventet færdiggørelse medio december 2008.

Detailprojekteringen af de resterende delprojekter pågår planmæssigt.

Åbningsår

Projektet forventes i sin helhed afsluttet ultimo 2009.

Den budgetmæssige situation

Omfanget af de enkelte delprojekter vil løbende blive afstemt i forhold til den samlede bevillingsramme. Der er på finansloven for 2008 afsat 51,4 mio. kr. til projektet. Herudover bidrager Helsingør Kommune med ca. 7,4 mio. kr. til blandt andet forskønnelse af projektet samt – hvis nødvendigt – med yderligere ca. 3,7 mio. kr. til fuld dækning af udgifterne til etablering af stitunnelen ved Nyruphus.

Motorvejen Søften-Skejby (statens del af Søften-Skødstrup)

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevillingen ikke kunne holdes. Projektet fik en merbevilling ved et aktstykke i december 2007.

Det er i Aftale om trafik for 2007 (oktober 2006) vedtaget, at statsvejsdelen skal udbygges samlet. Projektet har p.t. kontraheret tre større entrepriser. Den 1. broentreprise ved E45, resulterede i et resultat på 34,5 mio. kr., hvilket svarer til bygherreoverslaget.

I marts 2008 er der afholdt licitation på den østlige hovedentreprise (bro, jord og belægning), hvor licitationsresultatet var på 92 mio. kr., hvilket var bedre end forventet. Sidste større licitation er afholdt i august 2008 med et positivt resultat. Efterfølgende udestår kun mindre entrepriser.

Åbningsår

Som det fremgår af finansloven for 2008 forventer Vejdirektoratet, at åbningsåret for projektet er 2009 for den østlige del (Ikea) og 2010 for den vestlige del (E45).

Den budgetmæssige situation

Ved ekspropriationsforretningen i november 2007 fastlagde ekspropriationskommissionen jordpriserne til 275 kr./m², mod forventet 100-120 kr./m². Kendelsen vil, hvis den stadfæstes, give projektet en merudgift på 22 mio. kr. i forhold til Vejdirektoratets budget for opgaven. Kendelsen er af Vejdirektoratet anket til Taksationskommissionen. Det



forventes, at Taksationskommissionen kommer med en kendelse i år, som imidlertid kan ankes til højere instans, hvorfor sagens endelige afslutning kan tage længere tid.

Projektet har en godkendt totaludgift på finansloven for 2008 på 426,0 mio. kr. I forbindelse med Transportudspillet er bevillingen til projektet ændret og udmålt efter principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Rebudgetteringen viser, at projektet kan fortsætte som planlagt inden for Vejdirektoratets eksisterende projektbevilling. Der skal dog i henhold til principperne om ny anlægsbudgettering ske en forøgelse af projektets bidrag til den centrale anlægsreserve. Den nye estimerede totalbevilling er på PL(09) 519 mio. kr. inklusive reserven.

Motorvejen Skejby- Skødstrup (amtslig del af Søften-Skødstrup)

Status

Projektets hovedentrepriser (bro, jord og belægning) er kontraheret af Århus Amt i 2005 og har således været under anlæg i 3½ år. De fire jord- og belægningsentrepriser er afleverede. De sidste entrepriser forventes afsluttet inden udgangen af 2008. Der udestår kun følgevejvisning, matrikulær berigtigelse og evt. beplantning.

Åbningsår

Projektet er åbnet 5. september 2008.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 240,8 mio. kr. på finansloven for 2008 (Århus Amt har frem til den 31. december 2006 afholdt 361 mio. kr. af projektets estimerede totale omkostninger på i alt 601,8 mio. kr.).

Projektets totaludgift ventes at blive ca. 243,8 mio. kr., hvilket er 3,0 mio. kr. højere end bevillingen på finansloven for 2008. Dette er inklusiv udgifter til et muligt større arbejde med standsning af sætningerne på bro 15 (1,5 mio. kr.) og etablering af tællespoler (1,3 mio. kr.). Fordyrelsen finansieres ved brug af Vejdirektoratets udsvingsordning.

Diagonalvej syd om Give

Status

Projektet er gennemført som planlagt. Kun mindre restarbejder udestår. Vejdirektoratet har overtaget vejprojektet fra Vejle Amt pr. 1. januar 2007.

Åbningsår

Vejen er åbnet for trafik den 19. november 2007 sammen med 2,5 km af Brande-Riis, 1. etape.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 52,0 mio. kr. på finansloven for 2008. Resterende udgifter er til færdiggørelse. Projektet forventes, at overholde bevillingen.



Motorvejen Brande-Riis, 2. etape (Brande-Give N)

Status

Ved gennemgangen af projektet i forbindelse med overgangen til ny anlægsbudgettering har det vist sig, at projektets forventede totaludgift er højere end bevillingen på finansloven for 2008.

Projektet er derfor i november 2008 berostillet. jf. ”Status for anlægsprojekter, der skal overgå til Ny budgettering” s. 39.

Der er i løbet af 2008 foretaget en gennemgang af projektet og på grundlag heraf foretaget en rebudgettering af projektet i henhold til principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Det forventes, at der tages stilling til ekstra bevilling til projektet i forbindelse med forhandlingerne om regeringens trafikudspil.

Åbningsår

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2012 overholdes. Dette forudsætter en bevillingsmæssig afklaring primo 2009.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 329,6 mio. kr. på finansloven for 2008. Rebudgetteringen i henhold til ny anlægsbudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på PL(09) 472 mio. kr. inklusive reserve. Det forventes at der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.

Motorvejen Kliplev-Sønderborg (OPP-projekt)

Status

Vejdirektoratet har i 2008 gennemført en konsolidering af projektet. Uanset at der er tale om et OPP-projekt, som både indeholder anlæg, drift og finansiering, er der gennemført en rebudgettering af projektet i henhold til nyanlægsbudgettering. Resultatet af denne rebudgettering viste, at projektets totaludgift (som traditionelt anlægsprojekt) er højere end bevillingen på finansloven for 2008.

Projektet er derfor i november 2008 berostillet. jf. ”Status for anlægsprojekter, der skal overgå til Ny budgettering” s. 39.

Motorvejsprojektet Kliplev-Sønderborg omfatter anlæg af motorvej mellem motorvej E45 ved Kliplev og Sønderborg. Projektet er overdraget fra Sønderjyllands Amt til staten, jf. Akt 86 af den 21. december 2005 (tiltrådt af Finansudvalget den 26. januar 2006). Projektet skal i henhold til aktstykket gennemføres som et OPP-projekt.

Vejdirektoratet har siden overtagelsen af projektet arbejdet med skitseprojektering, indhentning af nødvendige myndighedstilladelser og kommunikeret med lodsejere, borgere, lokale interesse-organisationer og kommunerne om projektet. Som en del af dette arbejde er der foretaget en nøje vurdering af det af Sønderjyllands Amt udarbejdede projektforslag. Det har medført, at projektforslaget på en række punkter har måttet ændres for at projektet kan gennemføres i overensstemmelse med gældende standarder og myn-



dighedskrav. Endvidere har det på en række områder været nødvendigt at justere prisforudsætningerne for projektet i forhold til markedets udvikling.

Udbuddet af projektet gennemføres med konkurrencepræget dialog. I slutningen af oktober 2008 er der prækvalificeret fire konsortier. Udsendelse af udbudsmateriale afventer også en endelig afklaring af projektets økonomi.

Der er foretaget en planlægning af placering og udformning af faunapassager, erstatningsbiotoper, ledelinjer og lignende set i forhold til natur og miljø. Planlægningen er sket gennem en møderække med repræsentanter for Aabenraa og Sønderborg kommunes naturafdelinger, By- og Landskabsstyrelsen, Gråsten Statsskovdistrikt og Danmarks Naturfredningsforening, Sønderborg afdeling.

Hele besigtigelsesprocessen er nu gennemført med afholdelsen af detailbesigtigelse for den vestligste del i maj 2008.

Der er indtil nu eksproprieret 42 hele ejendomme og en del af disse er nedrevet. Del-ekspropriationerne er påbegyndt i september 2008 og forventes afsluttet i slutningen af 2009.

De nødvendige arkæologiske udgravninger har vist sig betydeligt mere omfattende end forventet. Dette medfører, at udgravningerne først kan afsluttes med udgangen af 2010. Dette medfører, at OPP-selskabet vil derfor ikke kunne få stillet den samlede byggeplads til rådighed ved kontraktunderskrivelsen (forventet i 2. halvår 2009). Der er udarbejdet en plan sammen med Museum Sønderjylland, hvor det er sikret at de arealer, der skønnes som de vigtigste at kunne stille hurtigt til rådighed for OPP-selskabet (f.eks. brosteder og steder med blødbund), udgraves først.

Der er i løbet af 2008 foretaget en gennemgang af projektet og på grundlag heraf foretaget en rebudgettering af projektet i henhold til principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Det forventes, at der tages stilling til ekstra bevilling til projektet i forbindelse med forhandlingerne om regeringens transportudspil.

Åbningsår

Åbningåret afhænger af OPP-selskabets tidsplan, men forventes at være 2013. Dette forudsætter en bevillingsmæssig afklaring i primo 2009.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling på 1.190,7 mio. kr på finansloven for 2008. Rebudgetteringen i henhold til ny anlægsbudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på PL(09) 2.209 mio. kr. inklusive reserve. Det forventes at der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.



Gørløse omfartsvej, rute 6 (Hillerød-Roskilde)

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevilningen ikke kunne holdes.

Projektet er overtaget fra Frederiksborg Amt den 1. januar 2007 i forbindelse med Kommunalreformen. Som led i overtagelsen skulle Vejdirektoratet konsolidere projektet med hensyn til teknik, totaløkonomi og åbningsår. Denne konsolidering blev afsluttet i foråret 2007 og viste at der var behov for en markant merbevilling ift. amtets overslag.

På den baggrund blev projektet berostillet i september 2007, jf. "Status for anlægsprojekter, der skal overgå til Ny budgettering" s. 39.

Der er i løbet af 2008 foretaget en gennemgang af projektet og på grundlag heraf foretaget en rebudgettering af projektet i henhold til principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Det forventes, at der tages stilling til ekstra bevilling til projektet i forbindelse med forhandlingerne om regeringens transportudspil.

Åbningsår

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2011 kan overholdes. Dette forudsætter en bevillingsmæssig afklaring primo 2009.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en godkendt totaludgift på 88,9 mio. kr. på finansloven for 2008. Rebudgetteringen i henhold til ny anlægsbudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på PL(09) 170 mio. kr. inklusive reserve. Det forventes at der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.

Sunds omfartsvej, rute 34 (Herning-Skive)

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevilningen ikke kunne holdes.

Projektet er overtaget fra Ringkøbing Amt den 1. januar 2007 i forbindelse med Kommunalreformen. Som led i overtagelsen skulle Vejdirektoratet konsolidere projektet med hensyn til teknik, totaløkonomi og åbningsår. Denne konsolidering blev afsluttet i foråret 2007 og viste at der var behov for en markant merbevilling ift. amtets overslag.

På den baggrund blev projektet berostillet i september 2007, jf. "Status for anlægsprojekter, der skal overgå til Ny budgettering" s. 39.

Der er i løbet af 2008 foretaget en gennemgang af projektet og på grundlag heraf foretaget en rebudgettering af projektet i henhold til principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Det forventes, at der tages stilling til ekstra bevilling til projektet i forbindelse med forhandlingerne om regeringens transportudspil.



Åbningsår

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2012 kan overholdes. Dette forudsætter en bevillingsmæssig afklaring primo 2009.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilling på 60,7 mio. kr. på finansloven for 2008. Rebudgetteringen i henhold til ny anlægsbudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på PL(09) 225 mio. kr. inklusive reserve. Det forventes at der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.

Slagelse omfartsvej, rute 22 ved Slagelse

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevillingen ikke kunne holdes.

Projektet er overtaget fra Vestsjællands Amt den 1. januar 2007 i forbindelse med Kommunalreformen. Som led i overtagelsen skulle Vejdirektoratet konsolidere projektet med hensyn til teknik, totaløkonomi og åbningsår. Denne konsolidering blev afsluttet i foråret 2007 og viste at der var behov for en markant merbevilling ift. amtets overslag.

På den baggrund blev projektet berostillet i september 2007, jf. "Status for anlægsprojekter, der skal overgå til Ny budgettering" s. 39.

Der er i løbet af 2008 foretaget en gennemgang af projektet og på grundlag heraf foretaget en rebudgettering af projektet i henhold til principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Det forventes, at der tages stilling til ekstra bevilling til projektet i forbindelse med forhandlingerne om regeringens transportudspil.

Åbningsår

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2013 kan overholdes. Dette forudsætter en bevillingsmæssig afklaring primo 2009.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilling på 172,6 mio. kr. på finansloven for 2008. Rebudgetteringen i henhold til ny anlægsbudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på PL(09) 501 mio. kr. inklusive reserver. Det forventes at der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.

Motortrafik Bredsten-Vandel, rute 28 (Billund-Vejle)

Status

Projektet er et af de 11 projekter, for hvilke Vejdirektoratet i 2007 meddelte, at bevillingen ikke kunne holdes.

Projektet er overtaget fra Vejle Amt den 1. januar 2007 i forbindelse med Kommunalreformen. Som led i overtagelsen skulle Vejdirektoratet konsolidere projektet med hensyn



til teknik, totaløkonomi og åbningsår. Denne konsolidering blev afsluttet i foråret 2007 og viste at der var behov for en markant merbevilling ift. amtets overslag.

På den baggrund blev projektet berostillet i september 2007, jf. "Status for anlægsprojekter, der skal overgå til Ny budgettering" s. 39.

Der er i løbet af 2008 foretaget en gennemgang af projektet og på grundlag heraf foretaget en rebudgettering af projektet i henhold til principperne i aktstykket om ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006. Det forventes, at der tages stilling til ekstra bevilling til projektet i forbindelse med forhandlingerne om regeringens transportudspil.

Åbningsår

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2013 kan overholdes. Dette forudsætter en bevillingsmæssig afklaring primo 2009.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilling på 340,0 mio. kr. på finansloven for 2008. Rebudgetteringen i henhold til ny anlægsbudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på PL(09) 521 mio. kr. inklusive reserve. Det forventes, at der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.

Udskiftning af Vestbroen, Skovdiget-Hillerødmotorvejen.

Status

Projektet er for første gang på Finansloven i 2008.

Udarbejdelsen baserer sig på et skitseprojekt for den såkaldte stålløsning, hvor lukningen af den ene brohalvdel begrænser sig til ca. en måned.

Udskiftningen af broen udbydes i totaludbud, hvor entreprenøren detailprojekterer broen. Dette sker for at entreprenørens anlægsmetode er indbygget i projektet. En væsentlig økonomisk risiko for projektet er således knyttet til resultatet af denne totalentreprise.

Åbningsår

Det forventes, at broen kan udskiftes i efteråret 2010.

Den budgetmæssige situation

Vejdirektoratets bevilling til projektet udgør 206 mio. kr. på finansloven for 2008 og bevillingen forventes overholdt.

Grenåvej, niveaufri skæring (Rute 15 Århus-Grenå)

Status

Projektet er primo 2008 overtaget fra Trafikstyrelsen. Der skal etableres en niveaufri skæring mellem Grenåvej og Grenåbanen i Århus, idet Grenåvej skal føres over Grenåbanen på en bro. Når projektet er gennemført, overdrages Grenåvej til Århus Kommune.



Vejdirektoratet har i 2008 gennemført en konsolidering af projektet i henhold til ny anlægsbudgettering, hvilket har resulteret i, at projektets forventede totaludgift er højere end bevillingen på finansloven for 2008.

Projektet er berostillet, dog således at der gennemføres en række minimumsaktiviteter som enten er igangværende, eller som er planlagte aktiviteter. Aktiviteterne er kendetegnet ved, at de gennemføres som en forudsætning for dels at opretholde åbningsåret på Finansloven og dels at minimere økonomiske følgevirkninger som følge af berostillelsen.

Åbningsår

Projektet forventes på basis af konsolideringen at kunne åbnes i 2010. Dette forudsætter en bevillingsmæssig afklaring primo 2009.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en godkendt totaludgift på 70,3 mio. kr. på finansloven for 2008. Rebudgetteringen i henhold til ny anlægsbudgettering har resulteret i en opdateret totalbevilling på 121 mio. kr. inklusive. Det forventes, at der tages stilling til projektet i forbindelse med Transportudspillet.

Modulvogntogsforsøget

Status vedr. Aftale om trafik for 2007

Som led i Aftale om trafik for 2007 blev det besluttet, at afsætte en reserve på 85 mio. kr. til et landsdækkende forsøg med kørsel med modulvogntog på udvalgte dele af det overordnede vejnet.

- Forsøg med modulvogntog gennemføres på udvalgte vejstrækninger fra slutningen af 2008 til 2011 med adgang til havnene i Esbjerg, Fredericia, Århus, Frederikshavn, Hirtshals, Helsingør og Rødby. Derudover må modulvogntogene køre til transportcentre Stop39 i Slagelse, Gateway E45 i Vejle og til Taulov. Rastepladserne Karlslunde, Tuelsø og Kildebjerg på E20, Ustrup, Skærup, Ejler Bavnehøj, Himmerland og Hjallerup Vest på E45 samt Tappernøje på E47 må benyttes af modulvogntogene i forsøgsperioden.

Der blev afholdt licitation den 12. juni 2008, og strækningerne åbnes den 24. november 2008

Som et led i Trafikaftalen for 2008, blev det besluttet at afsætte yderligere 60 mio. kr. til en udvidelse af forsøgsordningen. Ved udmøntning den 22. april 2008 blev det besluttet at følgende transportcentre og havne tilbydes at indgå i forsøgsordningen:

- Havne: Aabenraa, Gedser, Grenå, Hanstholm, Hundested, Kolding, Køge, Odense, Vordingborg
- Transportcentre: Tietgen Byen ved Odense, HI-transportcenter ved Herning, Logistikcenter ved Horsens, Kærup Erhvervspark ved Ringsted, Årslev Erhvervsområde ved Århus, Priorparken, Industriparken og Park Allé ved Brøndby, Ul-

dum Erhvervsområde ved Horsens og Hammelev erhvervsområde ved Haderslev.

Planlægningen af udvidelse af forsøget er påbegyndt. Der er afholdt møder med kommunerne, hvor ruterne er fastsat. Der forventes fastsættelse af skitseprojekter ultimo 2008-primus 2009 med udførelse i 2009 og 2010.

Ibrugtagning

Første del er åbnet den 24. november 2008. Det udvidede vejnet forventes åbnet succesivt i 2009 og 2010.

Bekendtgørelsen forventes revideret i tilsvarende faser.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totalbevilling til anlæg på 128,7 mio. kr., heraf er der brugt 2,2 mio. kr. i 2007. Bevillingen fordeler sig med 61,5 mio. kr. i 2008, 43,0 mio. kr. i 2009 og 22,0 mio. kr. i 2010.

Udover bevillingen til anlægsarbejderne er der med vedtagelsen i 2006 afsat 15,5 mio. kr. til administration, regeludarbejdelse og evalueringen af forsøget. Med udgangen af året forventes der at være forbrugt ca. 5 mio. kr. til disse formål.

4.5. Status vedr. planlægningsundersøgelser

Igangværende VVM-undersøgelser

Nedenfor beskrives Vejdirektoratets arbejde med igangværende og planlagte VVM-undersøgelser.

Tabel 10. Igangværende VVM-undersøgelser

Igangværende VVM-undersøgelser	Udføres
Supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej	2004-2008
Rute 15 Funder-Låsby, udarbejdelse af nyt beslutningsgrundlag for motorvej i Kombilinen	2008
E20 Odense Vest - Middelfart, udvidelse	2005-2008
Motorring 4, udvidelse	2006-2008
E45, Skærup – Vejle Nord, udvidelse	2006-2008
E47 Øverød-Isterød, udvidelse	2006-2008
Rute 18, Brande Omfartsvej	2007-2008
Ny forbindelse ved Roskilde Fjord	2007-2009
E47/E55/E20 Køge Bugt Motorvejen mellem Greve S og Køge, udvidelse	2007-2009

Supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej

Som led i udmøntningen af Trafikaftalen af 5. november 2003 er der gennemført supplerende undersøgelser med udgangspunkt i den eksisterende Frederikssundsvej, således at



der efterfølgende kan træffes beslutning om den videre linjeføring fra Motorring 4 mod vest.

Undersøgelsen er et supplement til VVM-undersøgelsen fra 2002 "Ny Højklaset vej i Frederikssundsfingeren" og omfatter forslag til udbygning til motorvej af vejstrækningen fra Frederikssundmotorvejen til Frederikssund og et forslag til udbygning af samme strækning baseret på forslag fra en gruppe af lokale interessenter. I VVM-redegørelsen beskrives de trafikale samt areal- og miljømæssige konsekvenser af de to udbygningsforslag.

Samtidig er Hovedforslag et og Hovedforslag to fra VVM-undersøgelsen i 2002 blevet opdateret, således at de kan sammenlignes med de to nye udbygningsforslag.

Hovedforslag et omfatter en motorvej, der forløber syd om Ballerup og gennem det åbne land syd om Stenløse og Ølstykke og videre til Frederikssund. Hovedforslag to er ligeledes en motorvej, der har samme linjeføring som Hovedforslag et syd om Ballerup. Herefter har motorvejen et forløb mod nordvest til Veksø og videre mod vest et forløb gennem Stenløse og Ølstykke med udgangspunkt i den nuværende Frederikssundsvejs forløb.

Der foreligger således nu fire VVM-undersøgte vejforslag.

VVM-redegørelsen for undersøgelsen var fremlagt i offentlig høring fra 2. oktober til 27. november 2006. Der var stor interesse for deltagelse i den offentlige høring, både hvad angår borgermøder og hørings svar.

Vejdirektoratet har gennemgået og besvaret de mange hørings svar fra høringen over den supplerende VVM-undersøgelse.

På baggrund af gennemgang og besvarelserne fra høringen har Vejdirektoratet 26. august 2008 fremsendt et høringsnotat og indstilling i sagen til transportministeren med henblik på en politisk stillingtagen. Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, arealmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser har Vejdirektoratet indstillet Hovedforslag 1 (åbent land-løsningen).

Supplerende VVM-undersøgelse af Rute 15 Funder-Låsby, Kombilinjen

På baggrund af regeringens principielle beslutning i efteråret 2006 om, at motorvejen mellem Funder og Låsby skal følge Kombilinjen, har Vejdirektoratet gennemført en supplerende VVM-undersøgelse til belysning af mulighederne for, hvordan projektet kan forbedres, så det i højere grad tager hensyn til mennesker og miljø i Silkeborg.

Det forbedrede Kombilinieprojekt og dets konsekvenser er beskrevet i Vejdirektoratets rapporter:

"Motorvej Herning-Århus ved Silkeborg, Forbedret Kombilinieprojekt, Supplerende VVM-redegørelse" (rapport 333) og "Æstetisk vurdering og visualisering" (rapport 334).



Rapporterne blev offentliggjort den 22. oktober 2008 og fremlagt på bl.a. Silkeborg Rådhus og Silkeborg Bibliotek.

For at sikre det bedst mulige beslutningsgrundlag forud for Folketingets vedtagelse af store anlægsprojekter på Transportministeriets område gennemføres en ekstern kvalitetssikring af projektet, jf. akt 16 af 24. oktober 2006.

Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre har den 26. juni 2008 indgået en politisk aftale om, at regeringen fremsætter et forslag til anlægslov for motorvejen ved Silkeborg i Kombilinien i efteråret 2008. Det forventes, at et anlægslovsforslag kan fremsættes i begyndelsen af januar 2009.

Udbygning af motorvejen mellem Odense Vest-Middelfart

VVM-undersøgelsen for en udbygning af Den Fynske Motorvej E20 fra fire til seks spor mellem Odense Vest og Middelfart blev igangsat ultimo 2005 i henhold til trafikaftalen af 5. november 2003. Undersøgelsen gennemføres i samarbejde med Fyns Amt og de berørte kommuner (efter 1. januar 2007: Odense, Assens og Middelfart kommuner).

Undersøgelsen omfatter en strækning på ca. 32 km, hvor der er seks tilslutningsanlæg. Af vejtekniske og trafikikkerhedsmæssige årsager foreslås motorvejen desuden udvidet fra fire til seks spor på en ca. 2 km lang strækning øst for tilslutningsanlæg 53 Odense Vest.

VVM-redegørelsen har været fremlagt i en offentlig høring fra den 7. juli til den 15. september 2008.

Der er i forbindelse med høringen afholdt borgermøder i Vissenbjerg og i Middelfart.

Vejdirektoratet har i høringsperioden modtaget 65 høringssvar fra borgere, organisationer og myndigheder. Behandling og besvarelse af høringssvarene pågår.

Der skal efterfølgende udarbejdes et høringsnotat og gennemføres en risikoanalyse. Herefter udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til transportministeren.

Udbygning af motorvejen på Motorring 4 (Ballerup)

VVM-undersøgelsen for en udbygning af Motorring 4 fra fire til seks spor blev igangsat i efteråret 2005 i henhold til Trafikaftalen af 5. november 2003.

Der har været afholdt en offentligt idé- og forslagsfase i sommeren 2006.

Der indkom 12 høringssvar. Der er på baggrund heraf udarbejdet et høringsnotat, der er udsendt til de borgere, der har indsendt høringssvar samt lokale myndigheder og øvrige høringsberettigede. Høringssvaret er ligeledes tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside.



Der var i høringssvarene fokus på støjproblematikken i området og principperne for udvidelsen. Strækningen er kendetegnet ved en meget bred midterrabat i forhold til andre tilsvarende motorvejsstrækninger i Danmark.

De tekniske undersøgelser for projektet er færdige, og den sammenfattende VVM-redegørelse er under redigering.

Projektet er planlagt således, at det videre arbejde med Frederikssundmotorvejens 1. etape samt den videre planlægning for en forlængelse af denne mod Frederikssund kan ske uden justeringer af udvidelsesprojektet for Motorring 4.

VVM-undersøgelsen afsluttes med udsendelse af en VVM-redegørelse omkring årskiftet 2008-09.

Udbygning af motorvejen mellem Skærup-Vejle Nord

Ifølge trafikaftalen fra november 2003 skal der udarbejdes beslutningsgrundlag (VVM-redegørelse) for udbygning af E45, Østjyske Motorvej mellem Skærup og Hornstrup via Vejle Fjord Broen. Udbygning af strækningen mellem Vejle Nord og Hornstrup indgår imidlertid i anlægsloven for motorvej Riis-Ølholm-Vejle (rute 18) og vil derfor ikke indgå i den igangværende VVM-undersøgelse.

I sommeren 2006 gennemførte Vejdirektoratet en indledende offentlig høring om udbygningen. Det primære emne i høringssvarene var støjudbredelsen fra motorvejen herunder Vejlefjordbroen og forslag/ønsker til reduktion af støjen.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen er der gennemført en screening og styrkevurdering af alle broer på strækningen og af den eksisterende vejbelægning. Der er desuden foretaget en kortlægning af de eksisterende afvandingssystemer og af miljøforholdene på strækningen, herunder støjudbredelsen.

Strækningen er analyseret mht. de landskabsmæssige og æstetiske forhold, og der er udarbejdet forslag til udbygning af den 13 km lange motorvej til seks spor og til udbygning af serviceanlæggene Skærup Øst og Vest samt tilslutningsanlæggene. Herunder indgår en udbygning af afvandingssystemet, af alle underføringer og gen- og nyetablering af 6 km støjafskærmning, vindskærm på Vejlefjordbroen, en ny bro til overføring af Horstedvej og en mindre faunapassage (diameter på 1½ m) ved Svinholt Skov. Dertil kommer et trafikledelsessystem, der skal anvendes både under og efter udbygningen.

Projektet er tilpasset, så det er muligt at tilslutte den såkaldte Borgmestervej syd om Vejle, men tilslutningen indgår ikke i forslaget.

Der er til alle vurderinger af trafikale konsekvenser og miljømæssige effekter anvendt en opdateret udgave af Vejdirektoratets Midt- og Vestjyllands-trafikmodel, som tidligere har været anvendt ved vurderinger af en række vejprojekter i Midt- og Vestjylland.

VVM-undersøgelsen afsluttes med udsendelse af en VVM-redegørelse til offentlig høring omkring årsskiftet 2008-09.



Udbygning af motorvejen Isterød-Øverød (Helsingørmotorvejen)

VVM-undersøgelsen for en udbygning af E47, Isterød-Øverødvej, fra fire til seks spor er igangsat i 2006 i henhold til Trafikaftalen af 5. november 2003. Undersøgelsen omfatter endvidere strækningen mellem Kokkedal og Isterød vedr. eventuel udbygning med nødspor.

Der har været afholdt en offentligt idé- og forslagsfase, som forløb fra den 15. december 2006 til den 1. februar 2007. Der blev afholdt borgermøde i Gl. Holte den 10. januar 2007.

Efterfølgende er der indkommet ca. 125 hørings svar. Der er på baggrund heraf udarbejdet et høringsnotat. En stor del af henvendelserne omhandlede støjforhold og udformning af den udbyggede motorvej.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen er der gennemført en vurdering af alle broer på strækningen og af den eksisterende vejbelægning. Der er desuden foretaget en kortlægning af de eksisterende afvandings systemer og af miljøforholdene på strækningen herunder støjdbredelsen. Der er gennemført feltundersøgelser vedr. dyrelivet i området med særlig fokus på dyre- og plantearter, der er opført på habitatdirektivets bilag IV.

Strækningen er analyseret mht. de landskabsmæssige og æstetiske forhold, og der er udarbejdet forslag til udbygning af den ca. 7 km lange strækning til seks spor og anlæg af nødspor på den 3 km lange strækning mellem Kokkedal og Isterød. Herunder indgår en udbygning af afvandings systemet.

Det påregnes, at en stor del af tilslutningsanlæggene skal ombygges, hvilket også gælder det ret omfattende Isterød-anlæg. Det forventes, at ni over- og underføringer skal erstattes med nye bygværker.

Arbejdet forventes afsluttet med udsendelse af en VVM-redegørelse til offentlig høring primo 2009.

Rute 18, Brande Omfartsvej

VVM-undersøgelsen for en ombygning af den eksisterende Omfartsvej ved Brande fra motortrafikvej til 4-sporet motorvej er igangsat i henhold til Trafikaftalen af 5. november 2003 og skal gennemføres i perioden 2007-2008.

VVM- arbejdet er igangsat og forløber planmæssigt. I forbindelse med den indledende høringsfase afholdte Vejdirektoratet borgermøde i Brande 6. december 2007. Der er indkommet otte hørings svar, som primært omhandler støj og ønske om udvendig udvidelse af hensyn til eksisterende boliger langs omfartsvejen.

De tekniske undersøgelser for projektet er færdige og omfatter et hovedforslag med den planlagte indvendige udvidelse og et alternativ med delvis udvendig udvidelse. Der er gennemført feltundersøgelser i området med særlig fokus på dyre- og plantearter, der er opført på habitatdirektivets bilag IV.



VVM-undersøgelsen afsluttes med udsendelse af en VVM-redegørelse til offentlig høring omkring årsskiftet 2008-09.

Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen

VVM-undersøgelsen for en udvidelse af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og sammenfletningen ved Køge fra 6 til 8 spor er en udmøntning af Trafikaftalen af 26. oktober 2006.

Undersøgelsen er igangsat og gennemføres i perioden 2007-2009.

Der har været afholdt en offentligt idé- og forslagsfase, som forløb september – oktober 2007. I den forbindelse blev der afholdt to borgermøder hhv. i Ølsemagle den 2. oktober og Solrød Strand den 3. oktober 2007. Der deltog ca. 70-80 borgere til begge møder.

Efterfølgende har Vejdirektoratet modtaget 38 skriftlige hørings svar. Der er på baggrund heraf udarbejdet et høringsnotat, som er udsendt februar 2008. Størstedelen af hørings svarene omhandler støj udbredelsen fra motorvejen, styrkelse af den kollektive trafik, trafikafviklingen på motorvejen, udformningen af den udbyggede motorvej samt et ønske om et nyt tilslutningsanlæg ved Egedesvej ved Ølsemagle. Høringsnotatet er tilgængeligt på Vejdirektoratet.dk.

De tekniske og miljømæssige undersøgelser er igang, herunder feltundersøgelser vedr. dyrelivet i området med særlig fokus på dyrearter, der er opført på EU habitatdirektiv bilag IV.

Arbejdet forventes afsluttet med udsendelse af en VVM-redegørelse til offentlig høring i efteråret 2009.

Det afholdes løbende koordineringsmøder med Trafikstyrelsen i tilknytning til projekt "København – Ringsted", idet linjeføringen "Nybygningsløsningen", der omfatter en dobbeltsporet jernbaneforbindelse fra København over Køge til Ringsted, forløber tæt på Køge Bugt Motorvejen.

Ny forbindelse ved Roskilde Fjord

VVM-undersøgelsen for en ny fjordforbindelse er en udmøntning af Trafikaftalen af 26. oktober 2006. Undersøgelsen gennemføres i perioden 2007-2009.

Der skal undersøges muligheder for at aflaste den eksisterende fjordforbindelse Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund. VVM-undersøgelsen vil belyse de forskellige muligheder for en fjordforbindelse og indeholde en vurdering af de miljømæssige, æstetiske, trafikale, areal- og ejendoms mæssige, økonomiske samt æstetiske konsekvenser af de forskellige forslag.

Der er nedsat en følgegruppe, hvor Frederikssund Kommune, Region Hovedstaden, Kystdirektoratet og By- og Landskabsstyrelsen er repræsenteret.



Den første offentlige VVM-høring, hvor der blev indkaldt idéer og forslag til VVM-undersøgelsen, blev gennemført i november-december 2007.

Borgermøde er afholdt 26. november 2007 i Frederikssund. Der er modtaget 64 hørings-svar. Høringsnotat er udsendt primo april 2008.

Miljøundersøgelser og øvrige tekniske undersøgelser blev igangsat i løbet af foråret 2008.

Der er skitseret ti forslag til en ny fjordkrydsning som bro eller tunnel ved den eksisterende bro, og ca. 40 forslag til en sydligere fjordforbindelse på bro eller i tunnel ved Tørslev Hage.

Efter en vurderings- og udvælgelsesproces henover sommeren 2008 er antallet af forslag reduceret til fire bro- eller tunnelløsninger ved den nuværende bro og syv forslag til bro- eller tunnelløsninger ved Tørslev Hage.

De udvalgte forslag skal viderebearbejdes og vurderes trafikalt, vejteknisk, miljømæssigt og hydraulisk samt med hensyn til den landskabelige indpasning og de arealmæssige konsekvenser med henblik på en yderligere reduktion af antallet af løsninger primo 2009. Der skal herefter foretages en økonomisk vurdering af de valgte linieføringer.

4.6. Status for igangværende forundersøgelser

Rute 23 Skovvejen

Vejdirektoratet har gennemført de indledende undersøgelser af en fremtidig placering og udformning af en højklasset vejforbindelse mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg. Undersøgelsen har inddraget det lokale erhvervsliv og har været udført i samarbejde med Vestsjællands Amt, Tølløse, Jernløse, Tornved, Svinninge, Bjergsted, Hvidebæk, Holbæk samt Kalundborg kommuner (Efter strukturreformen Holbæk og Kalundborg Kommuner).

Der er udarbejdet en opdateret trafikmodel baseret på Vestsjællands Amts trafikmodel. Der er gennemført modelberegninger for basissituationen og for de valgte løsningsmuligheder.

Der er gennemført en erhvervsanalyse, der fastlægger det lokale erhvervslivs behov for og ønsker til transportmulighederne i fremtiden.

Der er udarbejdet to mulige løsninger for opgradering af den eksisterende Skovvej til en højklasset vejforbindelse (motorvej eller motortrafikvej). De enkelte løsningskonsekvenser vurderes på et over-ordnet niveau, idet der ikke gennemføres feltundersøgelser mv., men alene arbejdes ud fra eksisterende data.

Der er gennemført en foreløbig grov projektering af de to løsningsmuligheder som grundlag for udarbejdelse af et anlægsoverslag på fase 1- niveau.



Undersøgelsen skal danne grundlag for den kommunale fysiske planlægning og evt. en politisk beslutning om at igangsætte en VVM-undersøgelse. Arbejdet afsluttes med Vejdirektoratets udgivelse af en sammenfattende rapport i oktober 2008. Vejdirektoratet er i gang med at se på mindre løsninger på strækninger.

4.7. Planlagte VVM-undersøgelser

Ved Trafikaftalen af 5. november 2003 blev det besluttet at igangsætte en række VVM-undersøgelser i de kommende år. I tabellen nedenfor er angivet de projekter, hvor VVM-undersøgelsen endnu ikke er igangsat med angivelse af undersøgelsesperiode:

Table 11. ikke igangsatte VVM-undersøgelser

Planlagte VVM-undersøgelser Trafikaftalen 2003	Udføres
E20 Odense SØ-Odense V, udvidelse	2009-2011
E45 Fredericia-Kolding, udvidelse	2009-2011

5. Cityringen

5.1. Baggrund

Den 6. juni 2007 vedtog V, S, DF, K, RV og SF *Forslag til lov om en Cityring*. Loven bemyndiger transportministeren til at træffe dispositioner til projektering og anlæg af en Cityring som en metro. Forud for lovens vedtagelse har regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune indgået en principaftale om anlægget Cityringen.

Cityringen bliver en 15 km. lang tunnelbane under City, brokvartererne og Frederiksberg med 17 stationer (jf. kortet nedenfor). Cityringen forventes at være i drift i 2018.



Cityringen anlægges efter princippet »mere af samme slags«. Dvs. at principperne og de tekniske løsninger fra den eksisterende metro såsom stationstype og togstørrelse genbruges.



Anlægget af Cityringen varetages af Metroselskabet I/S. Metroselskabet blev stiftet den 26. oktober 2007 som følge af en deling af det daværende Ørestadsselskab i Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

5.2. Økonomi

I lovforslaget er anlægget af Cityringen skønnet at koste ca. 15 mia. kr. (2005 priser). De faktiske omkostninger vurderes med 80 pct. sandsynlighed at ligge inden for et interval på +/- 3,4 mia. kr. Det nuværende anlægsoverslag bygger på successiv kalkulation. De anvendte budgetteringsprincipper er forudsat at svare til de principper, der blev lagt til grund for metroens første etaper.

Det er vurderet, at driftsindtægterne vil dække 5,4 mia. kr. (nutidsværdi). Finansieringen af de resterende 9,6 mia. kr. fordeles mellem ejerne, således at

- Staten indskyder 4,0 mia. kr. (41,7 pct.),
- Københavns Kommune indskyder 4,8 mia. kr. (50 pct.) og
- Frederiksberg Kommune indskyder 0,8 mia. kr. (8,3 pct.).

Statens indskud er sket ved at indskyde værdier fra Københavns Havn A/S svarende til 4,0 mia. kr. Cityringen er således finansieret uden for Finansloven. Finansudvalget har givet sin tilslutning, jf. Akt 174 af 12/6 2007.

I efteråret 2008 har selskabets bestyrelse vedtaget et optimeret dispositionsforslag med et første egentligt anlægsbudget. Dispositionsforslaget er en detaljeret bearbejdning af projektet, således at alle afgørende forhold er beskrevet og fastlagt. Det første egentlige anlægsbudget er på 15,3 mia. kr. i 2005-priser svarende til en forøgelse af de forventede omkostninger med 2,2 pct.

Pr. 31. oktober 2008 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 343 mio. kr. (løbende priser). De hidtidige aktiviteter har ikke givet anledning til justering af det samlede budget.

Vælger en af ejerne særlige udformninger eller forbedringer mv., må det ikke påvirke de andre ejeres bidrag eller selskabets samlede økonomi. I budgettet indgår en række tilkøb fra Københavns Kommune på i alt 52,3 mio. kr. (PLO8 faste priser). Der indgår ligeledes tilkøb fra Frederiksberg Kommune på i alt 17,85 mio. kr. (PLO8 faste priser). Staten har ikke ytret ønske om at foretage tilkøb.

Udgifter som følge af myndighedskrav, som overstiger budgettet, finansieres i fællesskab, således at Københavns Kommune dækker 50 pct., staten dækker 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune dækker 8,3 pct. Det forudsættes, at ejerne vil tilstræbe ikke at stille nye unødigt skærpede krav, der indebærer væsentlige øgede omkostninger for Cityringen.

5.3. Status og hovedtidsplan

Den samlede hovedtidsplan fra vedtagelsen af loven i 2007 til Cityringen vil være i drift i 2008 fremgår af nedenstående figur. Hovedtidsplanen følges.

Ar	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vedtagelse af anlægsloven	◆											
Planlægning og projektering	■	■										
Kommuneplan med VVM-proces		■	■									
Udbudsprojektering og kontrahering		■	■	■								
Geotekniske boringer	■	■	■									
Arkæologiske arbejder			■	■	■							
Ledningsomlægninger			■	■	■							
Anlægsarbejde				■	■	■	■	■	■	■	■	■
Test- og prøvekørsel											■	
Åbning af Cityringen												◆

Siden lovens vedtagelse er følgende aktiviteter afsluttet:

- Metroselskabet har stort set oprettet og bemandet en projektorganisation, der skal varetage den samlede projektledelse frem mod indgåelse af kontrakterne med entreprenørerne.
- Hovedresultatet af planlægningen og projekteringen er et dispositionsforslag, der nu foreligger. Dispositionsforslaget indeholder en række forbedringer i forhold til det oprindelige beslutningsgrundlag. Blandt andet får flere stationer en lettere tilgængelighed, de fleste nødsakke fjernes, og togene forsynes med sprinkleranlæg.
- De to kommuners VVM-redegørelse er udarbejdet.
- Den offentlige høring af de to kommuners forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse er afsluttet. Resultatet er under behandling i de to kommuner.

Følgende aktiviteter pågår:

- Som en del af planlægningen, foretages ca. 470 individuelle geotekniske boringer langs den kommende Metrostrækning. Boringerne startede medio 2007 og forventes at fortsætte til medio 2009.
- Arbejdet med at fastlægge en udbuds- og kontraheringsstrategi er nær sin afslutning. Udbudsbekendtgørelsen for hovedopgaverne forventes offentliggjort i slutningen af 2008.



Følgende aktiviteter forventes at blive sat i gang i første halvår af 2009:

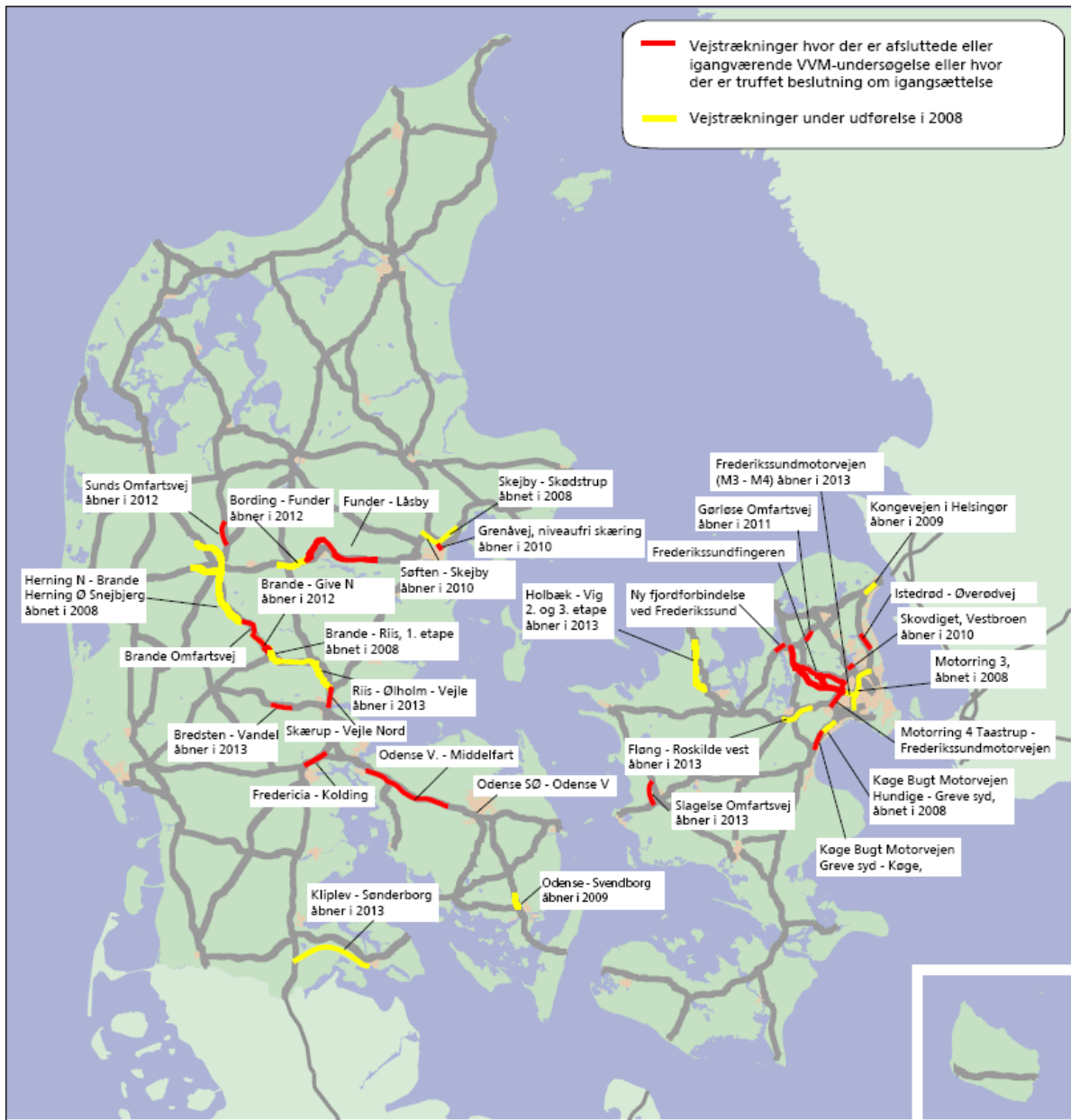
- Den offentlige høring af de to kommuners forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse forventes gennemført i perioden 30. juni til 28. september 2008. Det er forventningen, at kommuneplantillægene vedtages af de to kommuner medio januar 2009. Den endelige linieføring samt udformning og placering af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. forventes forelagt for transportministeren til godkendelse i februar 2009.
- Arbejdet med at fastlægge en udbuds- og kontraheringsstrategi er påbegyndt. Udbudsbekendtgørelsen for hovedopgaverne forventes offentliggjort i slutningen af 2008, hvorefter der følger en udbudsproces med forhandling. Først når tilbuddene er modtaget, vurderet og forhandlet, kendes et eventuelt revideret anlægsoverslag.

Følgende aktiviteter igangsættes efter 2008:

- Der skal gennemføres arkæologiske undersøgelser og omlægninger af ledninger ved de kommende skakte og stationer, inden selve anlægsarbejdet kan begynde. Arbejdet forventes igangsat i starten af 2009.
- Kontrakterne med hovedentreprenørerne forventes indgået medio 2010 efter godkendelse fra ejerne. Herefter påbegyndes anlægsarbejdet.
- Inden anlægget kan tages i drift, skal der gennemføres en række test- og prøvekørsler.

Bilag

Bilag 1



**Bilag 2**

Status for anlægspuljeprojekter 2. halvår 2008							
Projekt	Påbegyndt	Bevilling ¹	Forbrug pr. 20. oktober 2008	Skønnet restforbrug	Forventet forbrug i alt	Mer- / mindreforbrug	Status
2. etape af Videbæk omfartsvej	2004	18.677	13.446	9	13.455	5.222	Afsluttet
Krydsombygning ved Vium	2004	32.147	519	31.613	32.132	15	Anlægsarbejderne pågår – afsluttes 2009
Bro over Hillerødmotorvejen (Vadstrupvej)	2004	31.899	34.724	71	34.795	-2.895	Afsluttet
Autoværn i midterrabatter	2004	4.000	3.937	0	3.937	63	Afsluttet
Rampekryds, Odense	2004	5.000	4.623	0	4.623	377	Afsluttet
Rundkørsel Viborg	2004	1.000	1.784	4	1.788	-788	Afsluttet
Støjskærm Maribo	2004	3.500	3.976	0	3.976	-476	Afsluttet
Støjskærm Lyngbyvej	2004	6.500	6.296	0	6.296	204	Afsluttet
Støjskærm Ring 4	2004	1.000	1.121	0	1.121	-121	Afsluttet
Støjskærme ved Hareskovby	2005	49.498	47.597	1.804	49.400	98	Under færdiggørelse
Støjskærm Vindeby Vest	2005	5.250	5.830	0	5.830	-580	Afsluttet
Støjskærm Vindeby Øst	2006	3.500	3.117	5	3.122	378	Afsluttet
Støjskærm Nr. Sundby/Bouet	2005	3.750	4.578	0	4.578	-828	Afsluttet
Støjskærm ved Gug sydsiden	2006	6.500	5.412	2	5.415	1.085	Afsluttet
Signalregulering ved frakørsel 12 Holbækmotorvejen	2005	2.500	2.709	1	2.710	-210	Afsluttet
Samkørselsplads ved Eskilstrup	2005	2.000	2.464	7	2.471	-471	Afsluttet
Krydsombygning ved frakørsel 65 Sønderjyske Motorvej	2005	3.100	2.843	2	2.846	254	Afsluttet
Facadeisolering ved Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	2005	1.500	854	37	891	609	Afsluttet
Facadeisolering ved Bispeengbuen	2005	4.500	853	0	853	3.647	Afsluttet
Suppl. facadeisolering ved Randersvej	2006	700	407	0	407	293	Afsluttet
Facadeisolering Lyngbyvej 341-351	2007	800	587	12	599	201	Afsluttet
Støjskærm ved Fiskebækbroen	2007	7.500	5.932	16	5.948	1.552	Afsluttet
Facadeisolering Randersvej, etape 2	2007	1.300	1.247	6	1.253	47	Afsluttet
Cykelstier øst for Møllerup	2007	12.104	3.981	5.142	9.123	2.981	–Anlægsarbejderne pågår - afsluttes 2008
Støjskærm ved Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	2008	5.200	0	5.200	5.200	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Støjskærm ved Jyderup	2008	4.000	82	4.174	4.256	-256	Anlægsarbejderne pågår - afsluttes 2008
Trafiksanering i Lyngerup	2008	1.500	0	1.500	1.500	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Trafiksanering af Hjørringvej i Frederikshavn	2008	2.700	0	0	0	2.700	Sat i bero – afventer nærmere afklaring
Etablering af cykelsti mellem Gelsted og Herlufmagle	2008	10.000	55	9.939	9.994	6	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Trafiksanering i Vester Åby	2008	10.000	12	9.971	9.983	17	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Trafiksanering i Mørke	2008	2.400	6	2.394	2.400	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Rampedoseringer ved Værløse og Skovbrynet	2008	1.500	7	1.242	1.248	252	Under forberedelse men ikke budgetlagt



Fornyelse af frihøjde på 3 motorvejsbroer v./Nyborg	2008	27.283	1.130	26,153	27.283	0	Projekteringen igangsat i 2008. Arbejdet forventes afsluttet i 2009
Udgifter på afsluttede arbejder		0	1.070	1.229	2.299	-2.299	
I alt		272.809	161.199	100.532	261.731	11.077	

1) Bevilling iflg. aktstykke/finanslov+indeksregulering til og med 2008



Bilag 3

Som led i aftalen mellem Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre blev der på ændringsforslag til finanslov 2006 afsat 30 mio. kr. årligt i årene 2006-2009 til udskiftning af forældede overkørselsanlæg.

Som udgangspunkt moderniseres/nedlægges overkørslerne efter en aldersprioritering. Dog kan andre forhold medføre, at aldersprioriteringen ikke følges slavisk, f.eks. beslutning om at opgradere hastigheden på en privatbane.

Nedenfor er der en skematisk oversigt over de planlagte aktiviteter i 2008. I den 4-årige periode skal i alt 114 anlæg moderniseres eller nedlægges. Heraf er arbejdet med 42 anlæg færdigt, 42 anlæg, markeret med grønt, arbejdes der med. De med rødt 2 markerede anlæg er ikke i gang, og de med hvidt markerede 28 anlæg afventer beslutning.

Aktiviteterne i 2008 er koncentreret om Lemvigbanen, Høng-Tølløsebanen, Odsherredsbanen og Østbanen.

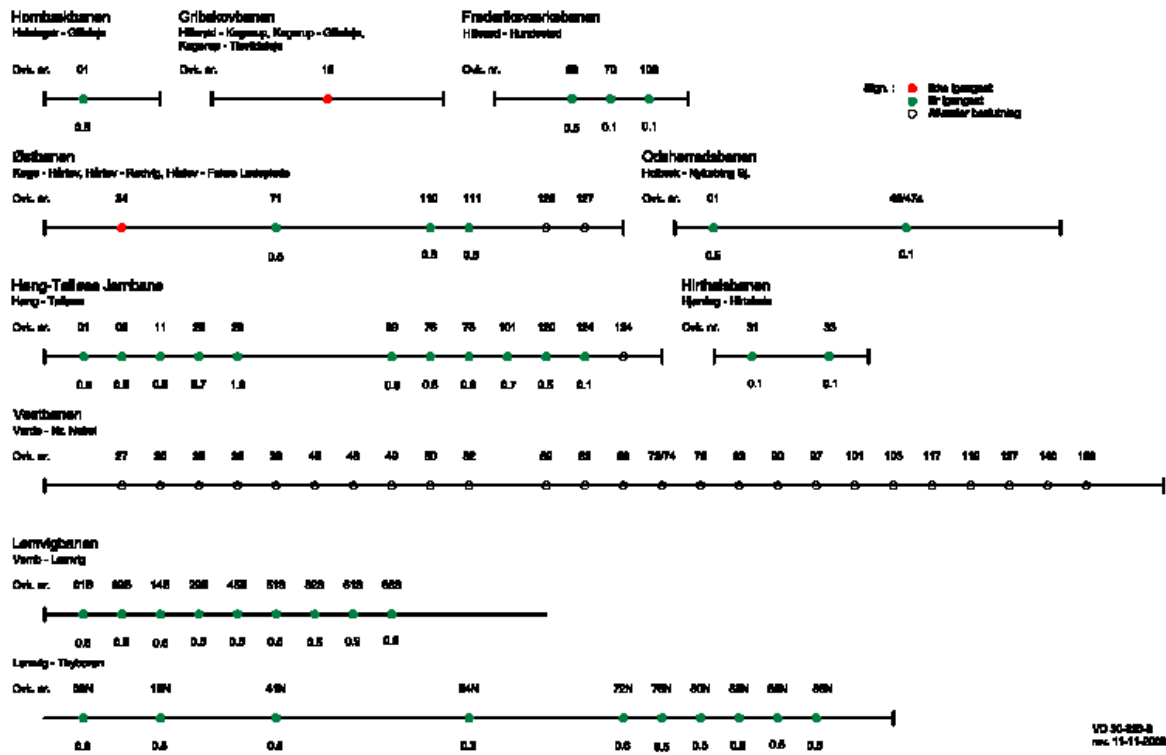
Nogle anlæg må forventes udskudt, idet kommunale følgearbejder må udskydes, som følge af kommunernes anlægsloft.

Under hensyntagen til mængden af uafklarede anlæg kan moderniseringsprogrammet ikke afsluttes med udgangen af 2009. Angående Vestbanens fremtid forventes den afklaret i april 2009. Regionen har givet principtilslutning til, at banen kan fortsætte i sin nuværende udstrækning, forudsat at ved de udbud af trafik, der er for nærværende, kan opnås enighed om gennemgående tog Nr. Nebel – Varde – Esbjerg.

Vejdirektoratet har iværksat en gennemgang af de udestående baneoverkørsler med henblik på afklaring tidspunkt for afslutning af moderniseringsprogrammet samt de budgetmæssige konsekvenser.



Planlegte aktiviteter i 2006 - 2. halvår



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk