

Status på Banedanmarks og Trafikstyrelsens anlægsprogram november 2004

Sammenfatning

Banedanmarks og Trafikstyrelsens anlægsprojekter og programmer gennemføres samlet set som planlagt. Usikkerheden i de enkelte projekter er beskrevet særskilt for hvert projekt i forlængelse af sammenfatning og økonomioversigt.

Der kan i den forbindelse skelnes mellem projekter hvor gennemførelsen af hele eller dele af projektet er forbundet med en vis eller nogen usikkerhed. Der er gjort nærmere rede herfor i de efterfølgende beskrivelser af de enkelte projekter.

De projekter der vurderes at være forbundet med en lille usikkerhed udgøres af:

- Nye S-tog, infrastrukturændringer
- Kapacitet København H – Østerport
- Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR)

Tilsvarende kan der peges på følgende projekter hvor der må påregnes nogen usikkerhed:

- Ringsted, banetekniske anlæg, hvor alle entreprisekontrakter ikke er indgået.
- Ringbanen, hvor der fortsat er usikkerhed om udformningen af forpladsen mv. ved Ny Ellebjerg station
- Jernbanesikkerhed, hvor der er usikkerhed i forhold til godkendelse af ATC-togstop og ATP-mobil i Trafikstyrelsen.
- Overhalingsstationer for godstog, hvor der er usikkerhed i forhold til sikring af sporspærringer og budgettets rummelighed
- Århus Havnebane, hvor der er usikkerhed i forhold til kapaciteten i sikringsanlægget på Århus H

Projekter, der vurderes at være forbundet med en stor usikkerhed udgøres af:

- Nærbanen i Århus, hvor usikkerheden primært er forbundet med udestående myndighedsbehandling i Århus kommune. For Risskovområdet vil dette først blive afklaret til næste år, mens perronforlængelserne muligvis vil blive gennemført i indeværende år.

Oversigt over igangværende anlægsprojekter (nettoudgift)

I det følgende er vist en oversigt over status for budgetteret forventet totaludgift på finansloven og forventet åbningstidspunkt for de anlægsprojekter Trafikstyrelsen forbereder samt de igangværende projekter der gennemføres af Banedanmark. Oversigten omfatter ikke mindre puljeprojekter som fx elevatorprojekter mm. fra Anlægspuljen.

For hvert projekt er anført størrelsen af bevillingen 1. gang projektet er medtaget på Finansloven. Der er desuden angivet en generel prisregulering samt andre reguleringer, der afhængigt af det enkelte projekt kan være merbevillinger eller reduktion af bevillinger. Disse ændringer er enten forudgående sket ved aktstykker eller direkte politiske aftaler. I det omfang disse er indgået efter vedtagelse af Finanslov 2004 er de særskilt omtalt i den efterfølgende uddybende beskrivelse af anlægsprojekterne.

*Tabel 1: Større Anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen
* Note KØR-projektets tilskud/TEN-støtte er ikke indregnet i tabellen.*

	Budgetteret forventet totaludgift (mio. kr.)						Forventet åbningsår (ændring ift. FL04)
	1. gang på FL	Prisregulering til FL04	Anden regulering til FL04	FL04	Regulering siden FL04	Total	
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR) ¹⁾	800,0	0	0	800,0	0,0	800,0	2009 (+0 år)
Overhalingsspor for godstog ²⁾	46,0	0	0	46,0	0,0	46,0	2006 (+0 år)
Århus Havnebane	65,0	0	0	65,0	65,0	130,0	2006 (+ 0 år)

1) heraf 9 mio. kr. til forberedelse i Trafikstyrelsen og 791 mio. kr. til udførelse i Banedanmark

2) heraf 3 mio. kr. til forberedelse i Trafikstyrelsen og 43 mio. kr. til udførelse i Banedanmark, jf. Akt 122 24/3 2004.

Tabel 2: Større anlægsprojekter under gennemførelse i Banedanmark

* Note Ringbaneprojektet og LOKO-projektets tilskud/TEN-støtte er ikke indregnet i tabellen.

	Budgetteret forventet totaludgift (mio. kr.)						Forventet åbningsår (ændring ift. FL04)
	1. gang på FL	Prisregulering til FL04	Anden regulering til FL04	FL04	Regulering siden FL04	Total	
Nærbaneprojekt (særlig pulje) ¹⁾	170,0	11,3	-17,0	164,3	37,0	201,3	2004 (+0 år)
Ringsted banetekniske anlæg	106,0	8,5	0,0	114,5	0,0	114,5	2006 (+0 år)
Nye S tog infrastruktur	962,2	46,2	-119,6	888,8	-57,0	831,8	2005 (+0 år)
Fjernstyringscentral S-banen (ny DIC-s)	344,1	0,0	0,0	344,1	0,0	344,1	2007 (+0 år)
Øget kapacitet København - Østerport*	600,0	38,1	4,5	642,6	-24,0	618,6	2004/06 (0/+2 år)
Ringbanen*	909,7	81,4	322,5	1.313,6	-18,7	1.294,9	2006 (+0 år)
Odense – Svendborg	176,1	5,2	0,0	181,3	20,0	201,3	2004 (+0 år)
Jernbanesikkerhed	70,0	3,6	14,3	87,9	18,7	106,6	2004 (+0 år)

1) Med Akt 161 2/6 2004 er der orienteret om en forventet fordyrelse på ca. 6 mio. kr. i forhold til den angivne totaludgift.

Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter

Kapacitetsudvidelse Østerport – Ringsted (KØR)

Status

KØR-projektet har i henhold til trafikaftalen til formål at sikre en kapacitetsudvidelse på strækningen Østerport-Ringsted som svarer til to persontogskanaler eller en godstogs kanal pr time. Til dette formål analyseres en række anlægsalternativer på strækningen, og anlægsudformning, anlægsøkonomi og udførelsesplanlægning for de enkelte anlægsalternativer er behandlet. Der udvælges på baggrund af trafikale analyser en eller flere "pakkelsesninger", bestående af kombinationer af de trafikalt set mest effektive anlægsalternativer, inden for en økonomisk ramme på 800 mio. kr. eksklusiv TEN-støtte.

KØR-projektet midtvejsrapporterer ultimo 2004/primo 2005, og vil på baggrund af beslutning om valg af "pakkelsesning" foretage en offentlighedsfase i 2.kvartal 2005 og på baggrund af høringsnotat tilpasse og detaljere projekt materialet som basis for udarbejdelse af grundlag for endelig politisk stillingtagen og som program til overdragelse til Banedanmark.

Åbningsår

I henhold til gældende tidsplan forudsættes KØR-projektet overdraget til Banedanmark primo 2006, hvorefter der foretages videreprojektering og udbud og kontrahering af anlægsopgaver. Udførelsen er fastsat til 3 år, begyndende primo 2007 og anlægsarbejderne som helhed forventes afsluttet ultimo 2009.

Usikkerheder

Der arbejdes på at validere projektforsættningerne. Usikkerhederne forventes elimineret i det videre programmeringsarbejde i 2005.

Overhalingsspor for godstog

Status:

Projektets formål er at forbedre mulighederne for at overhale godstog over Fyn. Hovedparten af overhalingssporene på Fyn er for korte til godstog der udnytter den maksimale længde for godstog på 750 m som er mulig på den øvrige del af strækningen mellem Øresund og Padborg.

Der er gennemført en række trafikale analyser for godstogs fremkommelighed på Fyn og i Sønderjylland. Disse viser, at flaskehalsene for godstog befinder sig ved Nyborg, Tommerup, Kauslunde og på enkeltsporene i Sønderjylland. Der vil i starten af 2005 blive taget endeligt stilling til hvor der skal igangsættes egentlige anlægsundersøgelser.

Et egentligt beslutningsgrundlag fra Trafikstyrelsen forventes at foreligge i april 2005. Videre projektering og udførelse forventes overdraget til Banedanmark i august 2005 med henblik på ibrugtagning i december 2006.

Åbningsår:

Projektet forventes afsluttet i henhold til planen i 2006.

Usikkerhed:

Manglende muligheder for tilstrækkeligt med spærringer af strækninger i forbindelse med etablering af de foreslåede tiltag kan forsinke projektets afslutning.

Århus Havnebane

Status

Projekt havnebane i Århus har til formål at forbedre adgangsforholdene til Århus Havn, der er i kraftig vækst. Havnen betjenes i dag af en bane der grundet en meget skarp kurve medfører u hensigtsmæssige driftsbegrænsninger. Projektet skal samtidig forbedre afviklingen af vejtrafik til og fra Århus Havn via Marselis Boulevard. Der arbejdes således med en forlægning af havnebanen, således at kørsel med jernbanegods ikke medfører u hensigtsmæssigt lange spærretider for vejtrafikken.

Status i projektet er at der er gennemført sporprojektering og analyser af kapaciteten i sikringsanlægget i Århus. Projektet har desuden været i offentlig høring ved en VVM og en Lokalplan. Endelig politisk stillingtagen til projektet i Århus Byråd og Århus Amtsråd forventes primo år 2005 i forbindelse med vedtagelse af plangrundlaget.

Ændringer til FL

Der er indgået politisk aftale mellem Regeringen og Århus Borgmester om en forhøjelse af det statsligt tilskud til havnebaneprojektet fra 65 mio. kr. til 130 mio. kr. De supplerende statslige midler erstatter Århus Havns tilskud til projektet.

Åbningsår

Udførelsesperioden for havnebaneprojektet forventes at blive år 2005-2006 under forudsætning af at Århus Havn og Banedanmark udpeges som bygherrer. De formelle vilkår omkring dette forventes fastlagt i indeværende år.

Usikkerhed

På det nuværende grundlag er der en vis usikkerhed omkring projektets samlede økonomi. Denne relaterer sig til kapaciteten i Århus sikringsanlæg (som omfatter hovedbanegården som helhed), hvor en udbygning ikke kan udelukkes.

Udover denne projektmæssige usikkerhed udestår en endelig afklaring af bygherreroller og projektrisiko, hvorfor disse områder vil blive tilagt særlig vægt i den videre projektering.

Pulje til Nærbaner

Status

Arbejdet med etablering af nærbanen i Ålborg og standsningsstedet i Hørning blev afsluttet i 2003.

I 2004 er det planlagt, at følgende delprojekter udføres;

- Etablering af nyt standsningssted i Viby
- Hastighedsopgradering af strækningen Skanderborg - Silkeborg
- Etablering af transversal i Århus H
- Hastighedsopgradering af strækningen Århus - Ryomgård (Grenåbanen)

Ændringer til FL

Finanslovsbevilling på 164,3 mio. kr. er i henhold til Akt 88 17/12 2003 tilført 37,0 mio.kr fra projekt Nye S tog Infrastrukturændringer.

Åbningsår

Det samlede projekt afsluttes omkring årsskiftet 2004/2005. Dog vil der udestå restarbejder i 2005. For de enkelte delprojekter er status følgende:

- Viby station: Etablering af standsningssted i Viby blev forsinket med 9 måneder grundet forlænget politisk sagsbehandling i Århus kommune, hvorfor besigtigelse og ekspropriation ikke har kunnet foretages som planlagt. Projektet blev igangsat i april 2004 og stationen ibrugtaget oktober 2004.

- Opgradering af strækningen Skanderborg – Silkeborg: Opgradering af Skanderborg-Silkeborg er afsluttet, dog vil der udestå enkelte restarbejder i 2005.
- Opgraderingen af strækningen Århus – Ryomgård: Opgraderingen afsluttes inden udgangen af 2004. Hastighedsopgraderingen forudsætter samtidig sporfornyelse på en del af strækningen Århus-Ryomgård. Dette arbejde er planlagt udført i perioden september til december 2004, hvor Grenåbanen er totalspærret. Grundet forlængelse af myndighedsbehandlingen i Århus kommune vil det sandsynligvis ikke være muligt at gennemføre perronarbejderne på hhv. Skolebakken (ny perron) og Europaplads (forlængelse) i 2004. For at begge togsæt skal kunne komme til perron bliver det nødvendigt at udføre midlertidige forlængelser af de eksisterende perroner. Overvejelser om mulige løsninger pågår.
- Etablering af transversal: Er udført og ibrugtaget oktober 2004.

Usikkerhed

Der er risiko for, at opgraderingen af hastigheden på strækningen i Århus kommune bliver forsinket som følge af udestående myndighedsbehandling. Århus kommune ønsker fortsat kun at behandle Grenåbanen samlet, hvilket betyder, at overkørslerne i Risskov kædes sammen med perronforlængelserne i Århus kommune. Konsekvensen af dette kan blive, at perronerne i Århus først kan etableres medio 2005 afhængig af kommunens sagsbehandlingstid. For overkørslerne i Risskov vil dette betyde, at den eksisterende hastighed på 75 km/t bibeholdes gennem Risskov. Dette medfører, at der i en periode må køres med en køreplan, der giver meget få muligheder for at indhente forsinkelser.

Århus – Grenå projektet er generelt meget tidsstyret og der er stor usikkerhed med hensyn til projektøkonomien for:

- Som orienteret med Akt 161 2/6 2004 er der sket en skærpeelse af sikkerhedskravene i forbindelse med overkørsler, hvilket forventes at øge udgiften for projektet med ca. 6 mio. kr. Udgiftsforøgelsen vil blive dækket gennem omdisponeringer inden for anlægsprojekterne på § 28.63.02. Banedanmark (Anlægsbev.).

Overkørslerne gennem Risskov er endnu ikke blevet færdiggjort med hensyn til myndighedsbehandlingen.

- Sikringsanlæg og fjernstyringssystem: Der pågår test af software for sikringsanlæg, disse tests tager længere tid end op-

rindeligt forudsat. Leverandøren udfører nu flere aktiviteter parallelt, for at det oprindelige færdiggørelsestidspunkt kan fastholdes. Hvis der skulle vise sig nogle store fejl på et sent tidspunkt, er der risiko for, at Grenåbanen ikke kan genåbnes til tiden. Sandsynligheden for dette vurderes ikke til at være stor.

- Ydre objekter – som er en del af sikringsanlæggene dvs. signaler, relæer mv.: Projektering har foregået parallelt med den første del af udførelsen, da de trafikale specifikationer ikke har været tilstrækkeligt konkretiseret fra projektets start. Det har stillet krav om meget korte leveringstider mod normale leveringstider på op til 6 måneder, hvilket vil kunne afstedkomme fordyrelser på 5 til 7 mio. kr. i forhold til den forudsatte projektøkonomi.
- Perronforlængelser: Perronlængder er på et meget sent tidspunkt blevet fastlagt til 73 m af Banedanmark i dialog med lokomotivførernes organisation, hvilket har medført fordyrelser af perronanlæggene. Det skyldes usikkerhed omkring standningslængder og sikkerhedsafstande.

Ringsted Banetekniske anlæg

Status

Der er april 2004 indgået kontrakt med Bombardier Transportation A/S om leverance af et relæbaseret sikringsanlæg type DSB 1972. Projekteringen er næsten afsluttet og produktionen er opstartet 12/8 2004. Projektering af de øvrige arbejder pågår, herunder afklaring vedrørende omfang af udskiftning af sporskiftedrev. Der er afklaring af bygningsindretning og fremtidige forhold for nuværende lejere i stuetaen.

Der er nedsat en ibrugtagingsgruppe der planlægger procedurer og forholdsregler ved ibrugtagningen. Ibrugtagningen er planlagt til primo 2006.

Der forestår endnu diverse udbud af bl.a. byggeledelse indenfor forskellige fagdiscipliner. Licitation på udførelse af ydre kabelarbejder forventes afholdt februar 2005.

Åbningsår

Projektplanen følges. Tidsplanen er netop opdateret og det har ikke givet anledning til ændringer i den forventede slutdato. Det betyder, at sikringsanlægget forventes ibrugtaget til prøvedrift i december 2005. Forløber prøvedriften tilfredsstillende forventes det eksisterende anlæg endeligt afløst af det nye sikringsanlæg inklusiv fjernstyring og passagerinformation i marts 2006.

Usikkerhed

Der resterer udbud på udførelse af stærkstrømsarbejder, bygningsrenovering, kabelarbejder og passagerinformation samt på byggeledelse af disse. Derfor er der en økonomisk usikkerhed, idet disse arbejder indtil videre er budgetfastsat efter rådgiveroverslag.

Usikkerheden omkring omfanget af udskiftning af sporskiftedrev kan påvirke tidsplanen.

Nye S-tog, infrastrukturændringer:

Status

Projektets formål er at tilpasse S-banens infrastruktur til drift med nye 4. generations S-tog, herunder at sikre, at togenes bedre tekniske egenskaber kan udnyttes af operatøren bl.a. ved forøgelse af strækningshastigheden op til 120 km/t. Hermed opnås kortere rejsetider og optimal udnyttelse af materiellet.

Projektets tidsplan er baseret på DSB's planer for anskaffelse og indsættelse af nye S-tog.

Når alle infrastrukturarbejder på en delstrækning er afsluttet kan omkodning af hastighedskontrol og togstop anlægget (HKT-anlægget) svarende til projektets hastighedsprofil finde sted. Milepælen indeholder således tidspunktet for, hvornår HKT-omkodningen er planlagt at finde sted.

De kommende milepæle i projektet opdelt på strækninger er følgende:

Centrale afsnit:

- København – Enghave 70 km/h ultimo 2005
- Østerport – Hellerup 100 km/h medio 2005

Nordbanen:

- Gentofte - Lyngby 120 km/h medio 2005
- Holte – Hillerød 120 km/h ultimo 2004 *

Vestbanen:

- Valby – Glostrup 120 km/h medio 2005
- Glostrup – Taastrup 120 km/h medio 2005

Frederikssundsbanen:

- Valby – Jyllingevej 100 km/h ultimo 2005
- Jyllingevej – Ballerup 120 km/h ultimo 2005
- Hellerup – Klampenborg 100 km/t medio 2005

Note: *) Forudsætter Trafikstyrelsens accept af kørsel med 120 km/h på F-HKT.

Ændringer til FL

Projektet er reduceret med 57 mio. kr. i forhold til finansloven for 2004, der ved Akt 88 17/12 2003 er overført til henholdsvis Odense-Svendborg opgradering og Nærbaneprojektet.

Åbningsår

Ibrugtagning af projektets delelementer er indledt september 2002, og de resterende strækninger er ibrugtaget/ibrugtages løbende. Højere hastighed for ovennævnte strækninger indarbejdes i DSB S-togs køreplan for 2006.

Usikkerhed

Budgettet vurderes rimeligt robust. For en ordens skyld skal det dog anføres, at der på nuværende stade (udarbejdelse af projektgrundlag) vedr. opgradering af køreledningsanlæg på strækningen Valby-Ballerup, udestår afklaring af visse tekniske og dermed økonomiske forhold. Derudover er det p.t. uafklaret, hvilke økonomiske konsekvenser det vil medføre, såfremt Trafikstyrelsen stiller krav om ændringer til F-HKT (Forenklet-Hastigheds Kontrol Togstop) på Holte Hillerød strækningen som følge af, at hastigheden på strækningen skal øges til 120 km/t.

Det vurderes p.t., at visse færdiggørelse/finisharbejder samt dokumentationsfærdiggørelse først afsluttes i første halvår af 2006.

Fjernstyringscentral S-banen (Ny DIC-s)

Status

Projektet omfatter fornyelse af S-banens nuværende fjernstyringsystem samt udvidelse af fjernstyringen, således at den kommer til at omfatte hele S-banen.

Der blev i 1995 indgået kontrakt med Bombardier Transportation (dengang ABB Signal) om levering af fjernstyringsystemet. Kontrakten blev imidlertid ophævet i december 2000 og der verserer p.t. en voldgiftssag. Domsforhandlingerne er ikke berammet og det er derfor usikkert, hvornår der foreligger en dom.

Efter fornyet udbud blev der i januar 2003 indgået kontrakt med Siemens. Såvel Siemens aktiviteter, som øvrige aktiviteter, forløber planmæssigt. Ibrugtagning af det nye fjernstyringsystem vil ske strækningvist i perioden medio 2005 – ultimo 2006. Projektet forventes afsluttet i 2007 med en oprydning efter den nuværende fjernstyring.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til finansloven for 2004.

Åbningsår

Fjernstyringssystemet forventes at være fuldt ibrugtaget ultimo 2006. Projektet afsluttes efter afsluttende oprydning ultimo 2007.

Usikkerhed

Der er indgået kontrakt på den væsentligste del af projektet, hvorfor tidsplan og budget vurderes at være robust.

Øget kapacitet Københavns Hovedbanegård – Østerport (LOKO)

Status

LOKO-projektet, hvis hovedformål er at forbedre nettets fleksibilitet og robusthed samt øge kanalkapaciteten med 25%, omfatter to delprojekter; København H nordlig del og Østerport. I september 2004 har projektet fået til opgave at forlænge gangbroen i nordenden af perronerne på Østerport til DSB's kursuscenter med offentlig adgang fra Folke Bernadottes Allé.

Ændringer til FL

Med Akt 64 15/12 2004 er overført 24 mio. kr. fra LOKO-projektet til Banedanmarks driftskonto (§28.63.01) i tilknytning til et konstateret mindreforbrug på projektet.

Åbningsår

Delprojekt København H nordlig del er afsluttet maj 2002, med enkelte restudgifter i 2003/2004.

Med hensyn til delprojektet Østerport er hovedudførelsen afsluttet ved udgangen af september 2004. Enkelte arbejder, teknisk dokumentation mv. afsluttes ved årsskiftet 2004/2005. Forlængelsen af gangbroen til Folke Bernadottes Allé vil kunne ibrugtages i 2. kvartal 2005.

Herefter udestår alene en delopgave med etablering af opstillingsspor ved Østerport, hvor endelig udformning afventer fortsat afklaring med DSB.

Usikkerhed

Ingen kendte økonomiske og tidsmæssige usikkerheder, udover omfang af og tidsplan for opstillingsspor ved Østerport.

Ringbanen

Status

Formålet med projektet er at anlægge en bybanering langs Ring 2 mellem Hellerup og Ny Ellebjerg, og derved dels give lokale bolig- og

byudviklingsområder bedre tilgang til S-banenettet, dels give mulighed for togskifte til eksisterende radialbaner.

Ringbanen anlægges som en fortsættelse af den eksisterende S-bane mellem Hellerup og Grøndal ad den nuværende godsforbindelsesbane til Danshøj og videre til Vigerslev og Ny Ellebjerg.

Ringbanen anlægges med dobbeltspor og primært til S-togsdrift. Den maksimale hastighed bliver 80 km/t, og banen planlægges med 5 minutters frekvens i dagtimerne og med 10 minutters frekvens i aften-timerne.

Langs banen anlægges seks nye S-togsstationer hhv. Flintholm Station, KB Hallen, Ålholm, Danshøj, Vigerslev Allé og Ny Ellebjerg. Da Ny Ellebjerg først kan tages i brug december 2006, etableres der en midlertidig station ved Gl. Køge Landevej. Denne vil være i brug fra årsskiftet 2004/05 til årsskiftet 2006/07. På Flintholm bliver der mulighed for omstigning til Frederikssundsbanen og Metroen, på Danshøj til Høje Tåstrup S-banen og på Ny Ellebjerg til Køge Bugt S-banen.

Ringbaneprojektet blev i 2003 udvidet med etableringen af korte vendespor i Hellerup. Denne del af projektet er ved beslutning af oktober 2004 udvidet med et broanlæg over Hellerupvej.

Flintholm station blev åbnet som planlagt 24. januar 2004.

Ændringer til FL

Projektet er reduceret med 18,7 mio. kr. i forhold til finansloven for 2004, der ved Akt 61 8/12 2004 er overført til projektet med Jernbanesikkerhed.

Delprojektet med etablering af vendespor er fordyret med 19,2 mio. kr. som følge af broanlægget. De 10,2 mio. kr. betales af DSB, mens de resterende 9 mio. kr. afholdes indenfor Ringbaneprojektets totaludgift.

Åbningsår

Etapen mellem Flintholm og Gl. Køge Landevej er planlagt teknisk ibrugtaget december 2004 og med passagerdrift fra januar 2005. Hellerup korte vendespor er planlagt ibrugtaget 2006. Den samlede Ringbane forventes fuldt ibrugtaget december 2006.

Usikkerhed

Den samlede forbrugsprognose for hele projektet er estimeret til ca. 1.800 mio. kr., hvilket er dækket af finanslovsbevillingen samt interessenters medfinansiering. Prognosen er imidlertid behæftet med en usikkerhed, da der p.t. foregår undersøgelser vedrørende interessentbetaling og dermed projektgrundlaget angående forpladser på Ny Ellebjerg station.

Odense-Svendborg

Status

Projektets formål er at reducere rejsetiden mellem Odense og Svendborg, øge såvel kapaciteten som køreplanens robusthed, samt forbedre betjeningen af nogle standsningssteder, som Odense Sygehus, Årslev, Ringe og Stenstrup.

Projektets hovedaktiviteter er afsluttet i 2003. Banen blev genåbnet i 2003 på grundlag af en midlertidig ibrugtagningstilladelse. Der arbejdes på at opnå endelig godkendelse hos Trafikstyrelsen.

I forbindelse med opgradering af strækningen udbygges overkørselsanlæggene med fjernstyringsmæssig indikering af vitale funktioner. Indikeringer skal sikre bedre overvågning af overkørselsanlæggenes driftssituation og dokumentere anlæggenes funktion i eventuelle uheldssituationer og dermed hurtigere fejlretning. Principperne - i daglig tale benævnt som "32 indikeringer fra overkørselsanlæg" - er en følge af Jernbanetilsynets temainspektion af overkørselsanlæg på Grenåbanen og har nødvendiggjort udvikling af nye principper og projekteringsnormer. Projektering og udførelse pågår og udførelsen forventes tidligst at kunne afsluttes i 1. kvartal 2005.

I 2004 udføres blandt andet nedgravning af kabler på hele strækningen samt på stationerne, de sidste mangelarbejder vedr. de afleverede entrepriser, en række opfølgingsarbejder inden for sikring og fjernstyring, tegnings/dokumentationsarbejder.

Ændringer til FL

Ved Akt 88 17/12 2003 er overført 20 mio.kr fra Infrastrukturændringer nye S-tog til Odense-Svendborg, hvorefter bevillingen udgør i alt 201,3 mio.kr.

Åbningsår

Selve den opgraderede bane blev planmæssigt åbnet den 14. september 2003.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Jernbanesikkerhed

Status

Bevillingen til Jernbanesikkerhed indeholder 3 anlægsprojekter: ATC-togstop, ATP-mobil samt forbedret sikkerhed for krydsende trafikanter:

ATC-togstop har til formål;

- at udvikle et reduceret ATC togkontrolsystem til anvendelse på sidebanerne, hvor strækningshastigheden er max. 120 km/t.
- at etablere ATC-togstop på fire strækninger fordelt på Jylland og Fyn.

Fra primo 2003 og til dato er gennemført følgende:

- Udarbejdelse af funktionskrav i dialog med Jernbanetilsynet/Trafikstyrelsen.
- Udarbejdelse af Anlægsbestemmelser for efterfølgende godkendelse hos Trafikstyrelsen.
- Udvikling af komponenter som efterfølgende er godkendt af Trafikstyrelsen.
- Udvikling af interface-modul til DSB type 1977 sikringsanlæg.
- Udvikling af beslag, stativer m.m.
- Overvåget prøvedrift på pilotstrækningen Esbjerg – Skjern, som er afsluttet med tilfredsstillende resultat. Strækningen er overgået til alm. prøvedrift.
- Assessment af anlægsbestemmelserne er aftalt med Det Norske Veritas. Arbejdet er afsluttet i novovember 2004
- Projektering af de fire udvalgte strækninger er afsluttet.
- Etablering af ATC-togstop på de fire strækninger er igangsat.

ATP-mobil

ATP-mobil har til formål at give operatører, som kører med ATP udrustede tog, tilladelse til at køre på ATC udrustede baner.

Projektet har ligget stille en periode på grund af manglende mulighed for afprøvning af anlægget. ATP er p.t. kun installeret i 3 tog, som i perioden til dato primært har kørt på ikke ATC-udrustede strækninger. Nye køreplaner har muliggjort fortsættelse af projektet.

Der har i foråret 2004 været gennemført en række testkørsler, som har afsløret et par problemer, som p.t. er under afklaring. I dag køres

der prøvedrift med et tog, og der arbejdes på at få de to sidste tog i overvåget prøvedrift.

Efter afsluttet prøvedrift indstilles anlægstypen til godkendelse i Trafikstyrelsen.

Forbedring af sikkerhed for krydsende trafikanter

På strækningen Skanderborg-Silkeborg er det besluttet, at 23 private overkørsler og overgange skal nedlægges/opgraderes. Anlægsarbejdet udføres i perioden maj - november 2004. På strækningen har det ikke været muligt at overholde den ønskede tidsplan som følge af skærpede krav til erstatningsanlæg.

Til nedlæggelse af 7 overkørsler på strækningen Ålborg - Frederikshavn har der været budgetteret 9 mio. kr. på sikkerhedsrammen.

I forbindelse med projektet er 47 overkørsler undersøgt med henblik på sikkerhedsmæssig opgradering eller nedlæggelse. Resultatet er, at flere overkørsler, som benyttes i forbindelse med landbrugsdrift, kan nedlægges og adgangen til landbrugslodderne vil i stedet kunne ske via nye adgangsveje.

Nedlæggelse af overkørsler i stedet for investering i nye erstatningsanlæg har betydet, at det vil være muligt at øge sikkerheden på flere overkørsler på strækningen end forudsat. Det vurderes, at det vil være muligt at øge sikkerheden på 40 overkørsler i stedet for udgangspunktet, som var 7 overkørsler.

Ændringer til FL

Finanslovsbevillingen på 87,9 mio. kr. til ATC-togstop og sikkerhed for krydsende trafikanter er i henhold til Akt 61 8/12 2004 tilført 18,7 mio. kr. Fordyrelsen dækkes af en tilsvarende reduktion af bevillingen til Ringbanen, idet der forventes et mindreforbrug i denne størrelsesorden ved dette projekt.

Åbningsår

ATC-togstop forventes ibrugtaget på alle fire strækninger med udgangen af 2004 og ATP-mobil forventes afsluttet medio 2005.

Nedlæggelse/opgradering af overkørsler på strækningen Skanderborg-Silkeborg forventes afsluttet ultimo 2004 og juni 2005 på strækningen Nørresundby-Frederikshavn.

Usikkerhed

Der vurderes at være risiko for fordyrelse på ATC-togstop som følge af den igangværende anlægsgodkendelse. Hvis assessment af anlægsbestemmelserne og de fire projekterede strækninger viser u hensigtsmæssigheder som der skal rettes op på, vil det formentlig medføre at der skal gennemføres ændringer på alle fire strækninger, hvilket kan

medføre øgede udgifter. Det vurderes at denne merudgift maximalt vil udgøre 10 mio. kr.

Planlagte forberedelser af anlægsprojekter:

Ved aftale om trafik af 5. november 2003 blev det besluttet at iværksætte udarbejdelse af beslutningsgrundlag mhp. en senere beslutning om igangsættelse af anlægsprojekter. Det drejer sig om følgende projekter med angivelse af undersøgelsesperiode.

Modernisering Hobro-Aalborg	2006
Opgradering af Sydbanen	2006
Modernisering af Nørreport station	2005
Projekteringsarbejde vedr. dobbeltspor Nordvestbanen	2005-2006