

O:\Folketinget\Folketing jobs\Aktstykker\537591\Dokumenter\akt-lige029.fm 08-08-05 11:58:32 k01

## 198

**Transport- og Energiministeriet.** København, den 30. juni 2005.

- a. Transport- og Energiministeriet skal hermed orientere Finansudvalget om, at Banedanmark midlertidigt har stillet planlagte projekter under den på finansloven forudsatte reinvesteringspulje i sikringsanlæg i bero, indtil spørgsmålet om en eventuel ny strategi på signalområdet er afklaret. Berostillelsen vedrører bl.a. 2 projekter, der tidligere har været forelagt Finansudvalget ved Akt 225 30/5 2001 samt Akt 61 12/12 2001.

- b. I forbindelse med trafikaftalen fra november 2003 blev der truffet beslutning om, at der over de kommende år skal ske en strækningsvis udskiftning af signalanlæggene. Banedanmark ønsker imidlertid på baggrund af ny viden på signalområdet at undersøge fordele, ulemper og risici forbundet med valg af strategi for udskiftning af signalanlæg.

Hvis udfaldet af undersøgelserne måtte lede til en beslutning om en hurtig udskiftning af signalsystemet kan konsekvensen af undersøgelsen medføre, at nogle af de allerede planlagte reinvesteringer i det nuværende system kan vise sig helt eller delvis spildte, hvis man beslutter sig til at foretage et teknologiskifte.

Banedanmark har vurderet, hvilke projekter med konsekvens for 2005 der i givet fald vil blive berørt af signalprojektet, jf. tabel 1:

**Tabel 1: Konsekvenser for kommende reinvesteringer på signalområdet**

Planlagte signalprojekter med konsekvens for 2005	Konsekvens af eventuelt signalprojekt
Esbjerg sikringsanlæg	Planlagt til gennemførelse i 2005-2007. Stilles i bero.
Mindre fjernstyringsprojekter i det DC fjernstyrede område	Planlagt til gennemførelse i 2005-2010. Stilles i bero.
Fjernstyring RFC Århus	Planlagt til gennemførelse i 2004-2007. Stilles i bero.
S-banen Lyngby – Hillerød, herunder Hillerød sikringsanlæg	Planlagt til gennemførelse i 2005 – 2009. Stilles i bero.
Langå – (Ålborg), fornyelse af sikringsanlæg	Planlagt til gennemførelse i 2004-2009. Stilles i bero.

Af særlig interesse for Finansudvalget er projekterne vedrørende Esbjerg og Hillerød sikringsanlæg, idet der for disse to projekter foreligger igangsættelsesaktstykker.

### *Esbjerg sikringsanlæg*

En fornyelse af sikringsanlægget i Esbjerg blev tiltrådt af Finansudvalget ved Akt 61 12/12 2001. I aktstykket blev det oplyst, at anlæggets restlevetid er kort, og at en levetidsforlængelse ikke var mulig. Banedanmark har efterfølgende vurderet, at anlægget ved en beskedent udvidelse af vedligeholdelsesudgifterne vil kunne holde frem til 2008-09.

Som det fremgår af Banedanmarks årsrapporter for 2003 og 2004, har Banedanmark i perioden 2002-2004 foretaget en række presserende sporombygningsprojekter, hvorfor det løbende har været nødvendigt at udsætte fornyelsen af Esbjerg sikringsanlæg. Således indgår det

i kontrakten mellem Transport- og Energiministeriet og Banedanmark for 2005/06, at Esbjerg sikringsanlæg vil blive gennemført i 2005-2007.

Den oprindelige plan for fornyelse af Esbjerg sikringsanlæg, blev fastlagt i "plan for jernbanen 2000-2004", og byggede bl.a. på en samlet vurdering af aldersfordelingen for samtlige Banedanmarks sikringsanlæg. Ud fra denne blev det besluttet at forny 3 af de ældste sikringsanlæg herunder type-1951 sikringsanlægget i Esbjerg og det tilsvarende type-1946 sikringsanlæg i Hillerød.

Ved den efterfølgende detaljerede tilstandsvurdering af Esbjerg sikringsanlæg viste tilstanden sig at være bedre end forventet, og der vurderes, at anlægget med en beskedne forøgelse af vedligeholdelsesindsatsen kan holdes i drift indtil 2008-2009.

Af Akt 61 12/12 2001 fremgik det, at skønnet over totaludgiften og udgiftens årsfløb på dette tidspunkt var usikkert, bl.a. fordi der endnu ikke var foretaget en egentlig projektering. På aktstykket var totaludgiften skønnet til 60 mio. kr. Den efterfølgende projektering har bekræftet størrelsesordenen for sikringsanlægget i Esbjerg, med en pris på ca. 67 mio. kr i prisniveau 2004.

Undervejs i projektførelsen blev Banedanmark opmærksom på, at der var en række spor- og perronarbejder til udførelse samtidigt med sikringsprojektet. Det drejede sig bl.a. om fornyelse af spor- og sporskifter ved perronerne, samt fornyelse af selve perronanlægget. Den samlede vurdering resulterede derfor i en "helhedsløsning" indeholdende sikringsanlæg, spor og perronfornyelse ved perronområdet til i alt ca. 108 mio. kr. Sporområdet udenfor dette område indgår derimod ikke i projektet. Perronændringerne modsvares økonomisk stort set af muligheden for en reduktion af omfanget af de sikringstekniske arbejder. Ud over spor- og perronarbejder skal der i helhedsløsningen også foretages en del mindre tilsluttende banetekniske arbejder, som eksempelvis sporskiftevarme, stærkstrøm, bygningsændringer, teletilpasninger samt miljømæssige arbejder og oprydning. Alt i alt vurderes de spormæssige arbejder til ca. 10 mio. kr. og de øvrige banetekniske arbejder incl. projektering, tilsyn dokumentation til 31 mio. kr.

Esbjerg sikringsanlæg	67 mio. kr.
Spor og sporskifter	10 mio. kr.
Øvrige banetekniske anlæg mv.	31 mio. kr.
<b>I alt</b>	<b>108 mio. kr.</b>

Såfremt det senere måtte blive besluttet at igangsætte projektet, vil der forinden ske en fornyet forelæggelse for Finansudvalget.

#### *Hillerød sikringsanlæg*

Hillerød sikringsanlæg blev forelagt for Finansudvalget ved Akt 225 30/5 2001. Af aktstykket fremgik det, at restlevetiden for sikringsanlægget var meget kort, og at det ikke længere var muligt at levetidsforlænge anlægget. Banedanmark vurderede imidlertid efterfølgende, at midlerne kunne anvendes mere optimalt på andre jernbaneaktiviteter, og at sikringsanlægget kunne bibeholdes i sikkerhedsmæssig forsvarlig drift ved en mindre forøgelse af vedligeholdelsesindsatsen. Også her vurderes restlevetiden at være ca. 3-5 år. Den oprindelige vurdering af restlevetiden byggede på en mere generel aldersbetragtning. Sidenhen er der foretaget en reel tilstandsvurdering, og det er på baggrund af denne, samt det forhold at mængden af fejl på anlægget ikke har ændret sig væsentligt, at restlevetiden blev revurderet.

Af kontrakten mellem Transport- og Energiministeriet og Banedanmark for 2005/06 fremgår det, at udskiftning af sikringsanlæg på S-banen Lyngby-Hillerød, hvori indgår Hillerød sikringsanlæg, vil blive gennemført i 2005-2009.

En midlertidig berostillelse af projektet, indtil der foreligger en afklaring vedrørende signalprojektet, vurderes ikke at få nogle trafikale konsekvenser.

For så vidt angår de øvrige projekter nævnt i tabel 1 vil disse blive forelagt for Finansudvalget ved igangsættelse, såfremt projekterne forventes at få en totaludgift over 30 mio. kr., jf. bevillingsbestemmelserne for § 28.63.05.

Nedenstående tabel illustrerer sammenhængen mellem den optagne bevilling og Banedanmarks aktuelle budgettering på sikringsområdet for perioden 2005-2010 efter midlertidig berostillelse.

Mio. kr.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	i alt
Akut fornyelse	123	57	47	52	51	200	530
Sikringsfornyelsesprojekter inkl. projekter stillet i bero i 2005, som nu er budgetteret udført fra 2007			130	345	282	380	1.137
Heraf Esbjerg sikringsanlæg			5	70	33		108
Heraf Holte - Lyngby - Hillerød			2	150	150	173	475
<b>I alt disponeret</b>	<b>123</b>	<b>57</b>	<b>177</b>	<b>397</b>	<b>333</b>	<b>580</b>	<b>1667</b>
<b>Bevilling</b>	<b>198</b>	<b>67</b>	<b>305</b>	<b>400</b>	<b>360</b>	<b>337</b>	<b>1667</b>

Ovenstående skema bygger på bevillingerne fra Finansloven 2005 og forslag til Finanslov for 2006 samt, at bevillingen for 2010 holdes inden for trafikaftalens rammer. I trafikaftalen er forudsat at forbruget 2005-2010 overstiger rammen med 71 mio. kr.

Ovenstående budgettering afspejler Banedanmarks nuværende vurdering af infrastrukturens tilstand, i overensstemmelse med den aktuelle undersøgelse af en samlet løsning på signalområdet.

- c. Transport- og Energiministeriet ønsker at orientere Finansudvalget, da beslutningen om en undersøgelse af muligheden for en eventuel ny signalstrategi indebærer en midlertidig berostillelse af planlagte projekter under den på finansloven forudsatte reinvesteringspulje i sikringsanlæg, herunder 2 projekter, hvortil der foreligger igangsættelsesaktstykker.
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

FLEMMING HANSEN

/ Helga Theil Thomsen

Til Finansudvalget.

O:\Folketinget\Folketing jobs\Aktstykker\537591\Dokumenter\akt-lige029.fm 08-08-05 11:58:43 k01

## 202

**Transport- og Energiministeriet.** København, den 4. juli 2005.

- a. Transport- og Energiministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at Naviair kan indgå medejerskab af en fælles skandinavisk skolevirksomhed til uddannelse af flyveledere.

I 2005 vil Naviair skulle afholde nettoudgifter på 1,8 mio. kr. i forbindelse med skolens opstart. Udgifterne afholdes indenfor den afsatte bevilling.

Skolen organiseres som et svensk aktieselskab, og Naviairs stiftelsesindskud udgør 100.000 svenske kroner. Naviair forpligter sig herudover til at betale en andel skolens fremtidige driftsudgifter.

Forslaget medfører ikke merudgifter i finansåret.

- b. Siden efteråret 2003 har Naviair i samarbejde med de to skandinaviske søsterorganisationer, Avinor (Norge) og Luftfartsverket (Sverige), undersøgt mulighederne for at etablere en fælles skandinavisk virksomhed til uddannelse af flyveledere. Dette har nu resulteret i en aftale om etablering af en fælles skandinavisk skolevirksomhed. Naviairs tilslutning til aftalen er under forudsætning af de danske bevilgende myndigheders godkendelse.

Aftalen forventes politisk godkendt i Sverige i juli/august 2005, mens det norske Avinor selvstændigt kan indgå medejerskab af andre selskaber. Finansudvalgets tilslutning til aktstykket sker under forudsætning af, at den svenske regering godkender et svensk medejerskab af en fælles skandinavisk skolevirksomhed til uddannelse af flyveledere.

Etableringen af en fælles skandinavisk skolevirksomhed er i overensstemmelse med den Europæiske luftfartsorganisations (EUROCONTROL) udgivne retningslinier på området, som er blevet fulgt op af EU-kommissionen med et direktivforslag.

Naviair er Danmarks eneste leverandør af flyvekontrolltjeneste, og eneste udbyder af flyvelederruddannelse i Danmark. En selvstændig skandinavisk skole vil medføre, at de to monopolvirksomheder adskilles, og derved fri adgang for alle til at købe sig uddannelse på den skandinaviske skole. Dette muliggør en nemmere adgang for andre aktører, f.eks. danske lufthavne, til selv at levere flyvekontrolltjeneste.

### *Skolen*

Skolen etableres som et svensk aktiebolag (AB) i Malmö-Sturup, der ejes ligeligt af Naviair, Avinor og Luftfartsverket, med en aktiekapital på i alt 300.000 svenske kroner. Aktie-selskabsmodellen er valgt, fordi det er en enkel og fleksibel virksomhedsmodel, som er underlagt et alment kendt og accepteret regelsæt.

De 3 ejere forudsættes at indgå ensartede bilaterale produktionsaftaler (købsaftaler) med selskabet til regulering af det produkt (uddannelse af flyveledere mv.), som købes af hver enkelt ejerorganisation.

Skolen skal drives på et forretningsmæssigt grundlag og optage elever fra andre end de tre ejere, f.eks. fra lufthavne som selv ønsker at varetage indflyvningskontrollen.

Der er truffet aftale om, at Naviair, Avinor og Luftfartsverket efter 3 år vil evaluere samarbejdet, herunder realiseringen af de økonomiske gevinster.

Skolen skal i første omgang varetage grunduddannelsen som flyveleder for Naviair, Avinor og Luftfartsverket. Endvidere skal skolen levere en del af efteruddannelsen, samt forestå rekruttering og udvælgelse af elever til uddannelsene.

Der vil være et mindre antal fast ansatte medarbejdere, mens undervisningsansatte i betydelig omfang vil være udlånte instruktører fra de tre ejerorganisationer, som udlånes mod betaling.

Skolens forventede omkostninger med 40 elever er anslået til 45 mio. kr., heraf udgør de faste driftsomkostninger til personale, leje af lokaler og simulatorer 18 mio. kr.

De tre ejerorganisationer betaler hver en 1/3 af de faste årlige omkostninger, samt en andel af de variable omkostninger afhængig af hvor mange elever de har på skolen. Eventuelle bidrag fra lufthavne mv. vil kunne reducere ejerorganisationernes bidrag.

Naviairs andel af driftsomkostningerne med en skønnet elevandel på 12 elever af de i alt 40 elever, forventes at udgøre 13,6 mio. kr., som afholdes inden for Naviairs nuværende bevillingsmæssige rammer.

Tidsmæssigt forventes skolen igangsat i sidste halvår af 2005. Det første år forventes en begrænset opstart med 28 elever, stigende til 40 elever i august 2006.

De tre landes tilsyn med uddannelse inden for luftfartsområdet (i Danmark Statens Luftfartsvæsen) vil tilrettelægge tilsynet med den nye skolevirksomhed i fællesskab, således som det f.eks. sker med det flyvesikkerhedsmæssige tilsyn med SAS.

#### *Naviairs økonomi*

Naviairs samlede udgifter til skolevirksomhed ved fortsat selv at skulle varetage grunduddannelsen, er beregnet til at ville udgøre 56,9 mio. kr. i 2006.

Naviairs udgifter til skolevirksomhed er fordelt på følgende poster:

- Rekruttering: 2,1 mio. kr.
- Grunduddannelse: 10,7 mio. kr.
- Efter- og videreuddannelse: 0,5 mio. kr.
- Enhedstræning og øvrig uddannelse: 33,7 mio. kr.
- Fælles funktioner og øvrige udgifter: 9,9 mio. kr.

Ved deltagelse i skolesamarbejdet skal Naviair ikke længere afholde udgiften til grunduddannelse på 10,7 mio. kr. Herudover forventer Naviair at spare 1,6 mio. kr. på rekruttering, 0,3 mio. kr. på videre- og efteruddannelse, samt 2,0 mio. kr. på fælles funktionerne. Samlet forventer Naviair at spare udgifter for ca. 14,6 mio. kr.

Sammenholdt med Naviairs bidrag til den fælles skandinaviske skole på ca. 13,6 mio. kr., forventer Naviair således, at der kan opnås en samlet årlig driftsbesparelse på ca. 1,0 mio. kr. ved deltagelse i skolesamarbejdet.

Eventuelle indtægter ved kommercielle aktiviteter på skolen vil øge besparelsen.

I 2005 vil Naviair samlet have en nettoudgift på 1,9 mio. kr. i forbindelse med skolens opstart. Beløbet vedrører bl.a. udgifter af engangsmæssig karakter (aktieindsud, rekrutteringsudgifter ved ansættelse af fast personale, website, brochure og præsentationsvideo samt konsulent til navn og logo), ligesom den fulde besparelse ved afvikling af en del af eksisterende skolevirksomhed i Naviair først vil blive opnået i 2006.

Nettoudgiften i 2005 bliver fuldt ud finansieret ved afgifter på luftfarten, ligesom nettobesparelserne i de følgende år kommer luftfarten til gode i form af afgiftsnedsættelser.

Naviairs risiko ved deltagelse i skolesamarbejdet anses for minimal, da skolen er baseret på anvendelse af eksisterende faciliteter ved den svenske skolevirksomhed i Malmö-Sturup, og kundecunderlaget er sikret gennem de tre ejerorganisationers udmeldte behov for uddannelse af flyveledere.

- c. Aktstykket forelægges nu af hensyn til indgåelsen af de nødvendige aftaler, så skolesamarbejdet kan etableres efter den foreliggende tidsplan. Tidsplanen tager bl.a. højde for, at skolen skal kunne optage elever til dækning af det løbende behov allerede i efteråret 2005.

- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at Naviair kan indgå medejerskab af en fælles skandinavisk skolevirksomhed til uddannelse af flyveledere.  
Aktstykkets godkendelse sker under forudsætning af, at den svenske regering godkender et svensk medejerskab af en fælles skandinavisk skolevirksomhed til uddannelse af flyveledere.  
Naviairs stiftelsesindskud udgør 100.000 svenske kroner, og herudover forpligter Naviair sig til at betale en 1/3 af de faste årlige udgifter ved skolens drift samt en andel af de variable omkostninger, afhængig af hvor mange elever Naviair har på skolen.  
Naviairs udgifter og indtægter afholdes indenfor den afsatte bevilling på § 28.33.01 Lufttrafiktjeneste Danmark (*Statsvirksomhed*).
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

FLEMMING HANSEN

/ Helga Theil Thomsen

Til Finansudvalget.

O:\Folketinget\Folketing jobs\Aktstykker\537591\Dokumenter\akt-lige029.fm 08-08-05 11:58:48 k01

25

## 204

**Transport- og Energiministeriet.** København, den 4. august 2005.

- a. Transport- og Energiministeriet anmoder om Finansudvalgets tilslutning til følgende:
- At Vejdirektoratet igangsætter projektering og anlæg af statsvejdelen af motorvejsprojektet mellem Søften og Skødstrup.
  - At det på finansloven for 2005 anførte tilskud på i alt 76,7 mio. kr. til Århus Amt til anlægsprojektet Søften-Skødstrup ændres til en projektbevilling i Vejdirektoratet.
  - At 2,6 mio. kr. af det på finansloven for 2005 anførte tilskud på 18,4 mio. kr. opføres som lønsum i Vejdirektoratet.

Forslaget medfører ikke merudgifter i finansåret.

- b. Århus Amt vedtog i 2000 regionplantillæg for en ny motorvej mellem Søften og Skødstrup. Ved udgangen af 2004 havde amtet afholdt udgifter for ca. 120 mio. kr. til projektering og ekspropriationer hertil.

Formålet med projektet er at forbedre vejforbindelsen mellem Djursland og motorvej E45 og de trafikale forhold i det nordlige Århus, idet trafikken til og fra Djursland ved anlæg af motorvejen bliver ledt uden om bymæssig bebyggelse.

Projektet omfatter anlæg af ca. 14 km motorvej fra Den Jyske Motorvej ved Søften til Skødstrup. På de første ca. 2 km udbygges den eksisterende Søftenvej, der i dag er statsvej. Resten af strækningen er nyanlæg, som p.t. udføres af Århus Amt. Herudover omfatter projektet en ombygning af tilstødende tilslutningsanlæg mv.

Det var oprindelig forudsat, at projektet i sin helhed skulle udføres af Århus Amt men således, at staten skulle yde et tilskud til projektet. På finansloven for 2005 er afsat et statsligt tilskud til projektet på 76,7 mio. kr. fra 2005 til projektets afslutning i 2008.

Med kommunalreformen, der træder i kraft den 1. januar 2007, ændres forudsætningerne for projektets gennemførelse, idet Århus Amt ikke kan nå at færdiggøre projektet, inden amtet nedlægges. Det er på denne baggrund fundet mest hensigtsmæssigt, at staten gennemfører de dele af projektet, der er beliggende på det nuværende statsvejnet og som endnu ikke er påbegyndt, mens amtet fortsætter gennemførelsen af den rent amtslige del af projektet frem til udgangen af 2006, hvorefter staten overtager færdiggørelsen af projektet.

Der er endvidere mellem Transport- og Energiministeriet og Århus Amt enighed om, at det vil være uhensigtsmæssigt at nedklassificere Søftenvej/Randersvej til landevej den 1. januar 2005, hvilket ellers tidligere var lagt til grund for tilskuddet, jf. tekstanmærkning 116 til § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje. Der er herved henset til, at amtet i henhold til kommunalreformen nedlægges ved udgangen af 2006, hvorefter Søftenvej/Randersvej på ny bliver statsvej. Det er derfor mellem stat og amt aftalt, at staten beholder vejen indtil videre.

Transport- og Energiministeriet og Århus Amt vil indgå en aftale vedrørende den amtslige del af projektet, der forpligter amtet til at sikre fremdriften i projektet i henhold til den af amtet udarbejdede tidsplan og til at øremærke de midler til projektet, der er afsat til projektet i 2005 og 2006 i amtets budget. Et eventuelt økonomisk mindreforbrug ved udgangen af 2006 i forhold til det opstillede budget skal overføres til Vejdirektoratet ved amtets nedlæggelse.

Udgifterne til anlægget af motorvejen Søften-Skødstrup inkl. de nødvendige ombygninger af det nuværende statsvejnet er foreløbigt anslået til 780,7 mio. kr. (2005-priser). Heraf er udgifterne til statsvejdelen anslået til ca. 190 mio. kr. Den endelige fastlæggelse af projektet på statsvejdelen, herunder særligt udformningen af tilslutningsanlæg med den jyske motorvej og udformningen af forbindelsesanlæg mellem Randersvej og Søftenvej ved den nuværende IKEA-rundkørsel, vil bero på en nærmere trafikal analyse.

I forbindelse med projektfastlæggelsen vil der endvidere skulle ske en fastlæggelse af projektets økonomi, hvori vil indgå dels entreprenørudgifter dels udgifter til bygherreadministration, projektering og tilsyn. Der vil samtidig blive foretaget en risikoanalyse efter successiv-princippet af udgiften til statsvejdelen.

Frem til den endelige fastlæggelse af totaludgiften for statsvejdelen af projektet foreslås opført en foreløbig bevilling til Søften-Skødstrup, jf. nedenfor.

Tabel 1. Foreløbig bevilling til Søften-Skødstrup 2005-2008 (mio. kr. 2005-priser)

Mio. kr.	2005	2006	2007	2008	I alt
Søften-Skødstrup	18,4	49,0	49,0	49,0	165,4

Den foreløbige statslige bevilling på 165,4 mio. kr. finansieres delvist ved det på finansloven for 2005 på § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. anførte tilskud på 76,7 mio. kr. til Søften-Skødstrup. De resterende 88,7 mio. kr. (2005-priser) søges på finanslovsforslaget for 2006 finansieret ved en merbevilling til Vejdirektoratet.

Endelig søges 4,6 pct. af den foreløbige statslige bevilling på 165,4 mio. kr. bevilget som lønsum, svarende til i alt 7,6 mio. kr., heraf 2,6 mio. kr. i 2005.

Den afsatte bevilling på 18,4 mio. kr. i 2005 vil fortrinsvis blive anvendt til projektering og ekspropriation. Når der foreligger et endeligt projekt for statsvejdelen og økonomien i projektet er lagt fast på grundlag af en risikoanalyse efter successiv principet, vil der blive optaget et nyt anlægsskema på førstkommande bevilling, hvoraf oplysninger om den endelige totaludgift og den forventede fordeling på år vil fremgå.

Statens udgifter til den amtslige del af projektet, som overtages fra Århus Amt den 1. januar 2007 vil blive indarbejdet i det statslige bevillingssystem sammen med kommunalreformens øvrige ændringer.

I forbindelse med projektoverdragelsen til Vejdirektoratet ultimo 2006 foretages en opgørelse af restudgiften til den amtslige del af projektet inkl. udgifter til bygherreadministration og tilsyn.

Fordelingen af den foreløbige merbevilling til statsvejdelen af projektet over finansår fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 2. Merbevilling til motorvejsprojektet Søften-Skødstrup 2005-2008 (mio. kr. 2005-priser) i forhold til bevilling på FLO5

Mio. kr.	2005	2006	2007	2008	I alt
Anlæg	0	29,6	29,6	29,5	88,7

Merbevillingen i 2006 og frem vil blive indarbejdet på forslag til finanslov for 2006.

De bevillingsmæssige konsekvenser i 2005 kan specificeres således:

§ 28.21.10. Vejsektoropgaver, styring og samordning (Driftsbevilling)

50. Styring af anlægsarbejder

**Udgift** ..... 0 mio. kr.

11. Lønninger ..... 2,6 mio. kr.

19. Diverse driftsudgifter ..... -2,6 mio. kr.

§ 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbevilling)

10. Anlæg og forbedringer af hovedlandeveje

**Udgift** ..... 0 mio. kr.

31. Byggeri og anlægsproduktion ..... 18,4 mio. kr.

55. Investeringstilskud m.v. .... -18,4 mio. kr.



- c. Forslaget fremsættes nu med henblik på at kunne igangsætte projekteringen snarest muligt, og dermed kunne åbne det samlede vejanlæg i 2008.
- d. Indenrigs- og Sundhedsministeriet har d. 20. december 2004 godkendt Århus Amts anlægsbudget i 2005. Det er i den forbindelse tilkendegivet overfor amtet, at staten finder, at motorvejen er et godt projekt, og at staten vil færdiggøre projektet, når amtet ved kommunalreformens ikrafttræden nedlægges.
- e. Under henvisning til ovenstående anmoder Transport- og Energiministeriet om Finansudvalgets tilslutning til
- At Vejdirektoratet igangsætter projektering og anlæg af statsvejdelen af motorvejsprojektet mellem Søften og Skødstrup.
  - At det på finansloven for 2005 anførte tilskud på i alt 76,7 mio. kr. til Århus Amt til anlægsprojektet Søften-Skødstrup konverteres til en projektbevilling i Vejdirektoratet.
  - At 2,6 mio. kr. af det på finansloven for 2005 anførte tilskud på 18,4 mio. kr. opføres som lønsum i Vejdirektoratet.
- Der foreslås således opført følgende på forslag til lov om tillægsbevilling for 2005.

	Udgift
	— Mio. kr. —
§ 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbevilling)	0

- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

FLEMMING HANSEN

/ Helga Theil Thomsen

Til Finansudvalget.