



Status for Banedanmarks og Trafikstyrelsens anlægsprogram august 2005

Adelgade 13
1304 København K
Telefon 7226 7000
Fax 7226 7070
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Sammenfatning

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

De projekter under Trafikstyrelsen, der vurderes at være forbundet med usikkerhed er følgende:

- Overhalingsstationer for godstog, hvor der projekteres frem til evt. anlægslov, og hvor usikkerheden drejer sig om, hvorvidt de forventede anlægsudgifter kan rummes inden for de afsatte rammer såfremt projektets indhold ikke ændres.
- Århus Havnebane, hvor der er usikkerhed i forhold til budgettet.

De projekter under Banedanmark, der vurderes at være forbundet med økonomisk usikkerhed er følgende:

- Nærbanen i Århus, hvor Banedanmark har varslet en fordyrelse af projektet, hvorfor restarbejderne straks er sat i bero. Trafikstyrelsen og Banedanmark foretager pt. en tilbunds gående undersøgelse af årsager til fordyrelsen samt finansieringsmuligheder. Aktstykke forventes herefter forelagt Folketingets Finansudvalg.
- Kapacitet København H – Østerport, hvor der er usikkerhed vedr. finansiering af fordyrelse i forhold til afsat bevilling ved etablering af opstillingsspor. Trafikstyrelsen og Banedanmark foretager pt. en tilbunds gående undersøgelse af årsager til fordyrelsen samt finansieringsmuligheder. Der foretages ikke økonomiske dispositioner vedr. opstillingsspor før afklaring af økonomien eller projektets form er på plads - evt. ved forelæggelse af aktstykke for Folketingets Finansudvalg.
- Sporfornyelse Århus – Ryomgaard, hvor der er usikkerhed vedr. finansiering af fordyrelse, hvorfor restarbejder er sat i bero. Trafikstyrelsen og Banedanmark foretager pt. en tilbunds gående undersøgelse af årsager til fordyrelsen samt finansieringsmuligheder. Aktstykke forventes herefter forelagt Folketingets Finansudvalg.

Notat

Dato 29.08.2005

- Jernbanesikkerhedspakken, hvor usikkerheden er begrundet i en mulig fordyrelse i forbindelse med godkendelse af ATC-togstop og ATP-mobil i Trafikstyrelsen. Desuden giver overhyppigheden for en specifik driftsteknisk fejl på strækningen Vejle – Holstebro usikkerhed vedr. projektets afslutning.

Notat
Dato 29.08.2005

Oversigt over igangværende anlægsprojekter samt fornyelsesprojekter igangsat ved aktstykke (nettoudgift)

I det følgende er vist en oversigt over status for projekter optaget på finansloven samt større fornyelsesprojekter. Oversigten omfatter ikke mindre puljeprojekter som fx elevatorprojekter fra Anlægspuljen.

For hvert projekt er anført størrelsen af bevillingen til Banedanmark første 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. Derudover oplyses den forventede totaludgift samt det forventede åbningstidspunkt.

I det omfang, disse er indgået efter vedtagelse af Finanslov 2005, er de særskilt omtalt i den efterfølgende uddybende beskrivelse af anlægsprojekterne.

Tabel 1: Større Anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen

	Budgetteret forventet totaludgift (mio. kr.)							
	1. gang på FL / Aktstykke	Optaget på FL / Aktstykke	PI-regulering FL	Anden regulering til FL05	Totalbevilling 2005	Regulering af bevilling siden FL05	Forventet totaludgift	Forventet åbningsår
Kapacitetsforbedringer vest for København ¹⁾ (KØR)*	2004	791,0	17,4	0,0	808,4	0,0	808,4	2009
Overhalingsspor for godstog ²⁾	2004	43,8	0,0	0,0	43,8	0,0	43,8	2006
Århus havnebane	2004	65,0	1,4	66,4	132,8	0,0	132,8	2006

*) KØR-projektet's tilskud/TEN-støtte er ikke indregnet i tabellen

1) Iflg. FL 04 er der afsat 9 mio. kr. til det forberedende arbejde i Trafikstyrelsen. Der er desuden forudsat 9 mio. kr. i EU-tilskud.

2) Herudover er der afsat 3 mio. kr. til det forberedende arbejde i Trafikstyrelsen jf. Aktstykke 122 af 24.03.2004.

Tabel 2: Større anlægs- og fornyelsesprojekter, godkendt og under gennemførelse i Banedanmark i 2005

Notat
Dato 29.08.2005

Konto 02 Anlægsprojekter	Budgetteret forventet totaludgift (mio. kr.)							
	1. gang på FL / Aktstykke	Optaget på FL / Aktstykke	Pl-regulering FL	Anden regulering til FL05	Totalbevilling 2005	Regulering af bevilling siden FL05	Forventet totaludgift	Forventet åbningsår
Nærbaneprojektet	2001	170,0	11,3	26,0	207,3	0,0	250,8 ¹⁾	2004
Ringsted banetekniske anlæg	2000	106,0	9,3	0,0	115,3	0,0	115,3	2006
Nye S-tog, infrastruktur	2000	962,2	49,6	-176,6	835,2	0,0	835,2	2005
Fjernstyringscentral S-banen (ny DIC'S)	2004	344,1	4,3	0,0	348,4	0,0	348,4	2008
Kapacitet København H - Østerport LOKO *)	2000	600,0	38,1	-19,5	618,6	0,0	649,6 ¹⁾	2005
Ringbanen *)	2000	909,7	82,2	332,7	1.324,6	-18,7 ²⁾	1.305,9	2006
Odense - Svendborg	2000	176,1	5,2	20,0	201,3	0,0	204,3	2004
Jernbanesikkerhed	2001	71,2	2,4	14,3	87,9 ³⁾	18,7 ²⁾	106,6	2004
Forberedelse af tog-kontrolsystem	2005	30,6	0,1	0,0	30,7	0,0	30,7	2010
S-togspor København H - Dybbølsbro	2004	153,0	2,7	0,0	155,7	0,0	155,7	2009
konto 05 fornyelse								
Sporfornyelse Herning - Vejle	Akt 115 11/05-05	280,0	0,0	0,0	280,0	0,0	280,0	2005
Sporfornyelse Fredericia - Lunderskov	Akt 113 20/04-05	108,0	0,0	0,0	108,0	0,0	108,0	2005
Sporfornyelse Haslev - Holme Olstrup	Akt 85 22/02-05	42,0	0,0	0,0	42,0	0,0	42,0	2005
Sporfornyelse Århus - Ryomgaard	Akt 161 17/5-04	150	0,0	0,0	150	0,0	183,5 ¹⁾	2005/06
Sporfornyelse Skanderborg - Skjern	Akt 50 3/12-04	45,0	0,0	0,0	45,0	-6,0 ⁴⁾	39,0	2005
Sporfornyelse Struer - Thisted	Akt 50 3/12-04	78,0	0,0	0,0	78,0	-16,0 ⁴⁾	62,0	2005
Sporombygning Valby - Vanløse - Ballerup, venstre spor	Akt 50 3/12-04	40,0	0,0	0,0	40,0	22,0 ⁴⁾	62,0	2005
Sporskifter Helgoland	Akt 50 3/12-04	30,0	0,0	0,0	30,0	-14,0 ⁴⁾	16,0	2006
Sporfornyelse, København H - Høje Taastrup	Akt 50 3/12-04	37,0	0,0	0,0	37,0	17,0 ⁴⁾	54,0	2005
Ombygning af køreledningsanlæg Vallensbæk-Køge	Akt 50 3/12-04	30,0	0,0	0,0	30,0	-4,0 ⁴⁾	26,0	2005

*) LOKO-projektets og Ringbaneprojektets tilskud/TEN-støtte er ikke indregnet.

1) Aktstykke er under udarbejdelse

2) Aktstykke 61 af 08.12.2004

3) FL 04

4) Regulering er oplyst ved Aktstykke 89 af 02.03.2005

Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter

Notat
Dato 29.08.2005

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 godstogskanal pr time. Til dette formål er en række anlægsalternativer på strækningen analyseret, og anlægsudformning, anlægøkonomi og udførelsesplanlægning for de enkelte anlægsalternativer er behandlet. Der er på baggrund af trafikale analyser udvalgt to "pakkeløsninger", bestående af kombinationer af de trafikalt set mest effektive anlægsalternativer, inden for en økonomisk ramme på 800 mio. kr. eksklusiv TEN-støtte.

Som forberedelse til anlægslov har Trafikstyrelsen gennemført en miljøvurdering af projektets konsekvenser for det omgivne miljø. Der blev på baggrund af miljøvurderingen samt accept af beslutningsoplæggets indstilling igangsat en offentlighedsfase i uge 20-27 2005. I den forbindelse er der afholdt borgermøder i Valby og Ringsted. Trafikstyrelsen udarbejder efter offentlighedsperioden et høringsnotat, der skal danne grundlag for tilpasninger og detaljering af projektmateriale som basis for udarbejdelse af grundlag for endelig politisk stillingtagen og som program til overdragelse til Banedanmark.

Forslag til anlægslov forventes fremsat ved årsskiftet 2005/2006.

Åbningsår

I henhold til gældende tidsplan forudsættes KØR-projektet overdraget til Banedanmark primo 2006, hvorefter der foretages videreprojektering, 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 projektforudsætningerne. 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.

Notat
Dato 29.08.2005

Der er gennemført en række trafikale analyser for godstogs fremkommelighed på Fyn og i Sønderjylland. Analyserne viser at et overhalingsspor med tilstrækkelig længde ved Tommerup vil have den bedste effekt. Af 4 undersøgte alternative placeringer kan kun én formentlig holde sig inden for de økonomiske rammer, projektet har. Dette alternativ har samtidig en god samfundsøkonomisk effekt. Alternativet indbefatter en ombygning af den eksisterende station i Tommerup.

Som forberedelse til anlægslov har Trafikstyrelsen igangsat en miljøvurdering af projektets konsekvenser for det omgivne miljø. Detailprojektering og udførelse forventes overdraget til Banedanmark i oktober 2005 med henblik på ibrugtagning i december 2006 såfremt anlægslov vedtages.

Åbningsår

Projektet forventes afsluttet i henhold til planen i 2006.

Usikkerhed

Da projektets bevilling er givet med forventning om ibrugtagning 2006, forventes projektet gennemført efter en forceret tidsplan, hvor Banedanmark skal gennemføre rådgiverudbud inden programfasen er endeligt afsluttet med en VVM-lignende procedure. Endvidere skal Banedanmark gennemføre valg af entreprenør inden en anlægslov for projektet er vedtaget i Folketinget. Projektets økonomi og tidsplan kan derfor ændres, såfremt projektet ændres væsentligt eller helt opgives.

De indledende prisoverslag viser at projektet lige akkurat kan gennemføres inden for de økonomiske rammer. Det kan dog ikke udelukkes at en mere detaljeret gennemgang af projektet vil vise problemer med at gennemføre hovedalternativet inden for rammerne. Desuden vil en evt. løbende overlevering af projektet fra Trafikstyrelsen til Banedanmark indebære risici for projektets tid og økonomi.

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 uhensigtsmæssige

driftsbegrænsninger. Projektet skal samtidig forbedre afviklingen af vejtrafik til og fra Århus Havn via Marselis Boulevard. Der arbejdes 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 projektering af spor og konstruktioner og analyser af kapaciteten i sikringsanlægget i Århus. Projektet har desuden været i offentlig høring ved en VVM og en Lokalplan. Projektet er godkendt af Århus Amt. Derimod udestår endelig politisk stillingtagen til projektet i Århus Byråd. Vedtagelse af plangrundlaget, i Århus byråd, forventes ultimo august 2005.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til finansloven for 2005.

Åbningsår

Udførelsesperioden for havnebaneprojektet forventes pt. at blive år 2005-2006 under forudsætning af at Århus Havn og Banedanmark vil overtage bygherreansvaret. De formelle vilkår er pt. under forhandling med parterne.

Tidsplanen er imidlertid kommet under pres som følge af, at projektet ikke, som planlagt, kan overdrages til hhv. Århus Havn og Banedanmark i juni og at anlægsperioden eventuelt må udskydes, således at første kvartal 2007 inddrages. Dette skyldes usikkerheden vedr. økonomien, jf. nedenfor.

Usikkerhed

På det nuværende grundlag er der en vis usikkerhed om projektets samlede økonomi. Havnebanens indføring på Århus H har vist sig at være væsentligt mere omkostningskrævende end tidligere forventet. Fordyrelsen er først og fremmest relateret til de nødvendige ændringer i sikringsanlægget på Århus H. Der arbejdes derfor med alternative indføringer af havnebanen, der kan afstedkomme færre omkostninger til såvel sporombygning som til ændringer i sikringsanlægget. Det skal påpeges, at et reduceret anlæg vil betyde en reduceret funktionalitet (i forhold til dagens situation), der kan belaste kapaciteten på Århus H.

Det har endvidere vist sig vanskeligt at overholde den vejledende grænseværdi for lavfrekvent støj i forbindelse med en enkelt ejendom på strækningen. En løsning på dette kan sætte projektets samlede økonomi yderligere under pres.

Pulje til Nærbaner

Notat
Dato 29.08.2005

Status

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

Opgradering af strækningen Skanderborg - Silkeborg forventes afsluttet 2005/2006. Opgradering af strækningen Århus - Ryomgård (Grenå-banen) forventes afsluttet i 2005. Opgradering af overkørsler i Risskov forventes udført i 2006.

Opgradering af strækningen Skanderborg - Silkeborg

Ibrugtagningen af hastighedsopgraderingen Skanderborg - Silkeborg fandt sted med virkning fra den 9. januar 2005. Trafikstyrelsens ibrugtagningstilladelse er givet på en række vilkår og er gældende indtil 1. juli 2005. Denne betingede ibrugtagningstilladelse er forlænget til 1. december 2005.

Opgraderingen af strækningen Århus - Ryomgård (Grenå-banen)

Hastighedsopgraderingen forudsatte sporfornyelse på en del af strækningen Århus - Ryomgård. Arbejdet udførtes i perioden, hvor Grenå-banen var totalspærret (september 2004 til januar 2005). Opgraderingen blev forsinket i 4 uger som følge af problemer med tests fra Siemens af hhv. sikrings- og fjernstyringsanlæggene. Øvrige anlægsarbejder blev gennemført i henhold til den oprindelige tidsplan (september - december 2004). Der udestår restarbejder, som udføres, når finansieringsformen er afklaret med bl.a. Trafikstyrelsen, jf. nedenfor.

Transversal Århus H

Transversalen er udført og ibrugtaget i 2004.

Ændringer til FL

Den samlede bevilling er på 207,3 mio. kr. Banedanmarks samlede prognose er på 250,8 mio. kr., heraf er 8,4 mio. kr. estimeret usikkerhed. Dette revurderes for nærværende sammen med Trafikstyrelsen.

Aktstykke om fordyrelse af projektet, finansieringsforslag samt redegørelse for baggrunden er under udarbejdelse.

Åbningsår

De væsentligste dele af projektet er afsluttet omkring årsskiftet 2004/2005. Dog udestår restarbejder i 2005/06 samt overkørsler i Risskov, der tidligst forventes afsluttet ultimo 2006.

Usikkerhed

Den estimerede usikkerhed på 8,4 mio. kr. indgår som en del af den samlede revurdering som er under afklaring i Trafikstyrelsen.

Notat
Dato 29.08.2005

Ringsted Banetekniske anlæg

Status

Der er april 2004 indgået kontrakt med Bombardier Transportation A/S om leverance af et relæbaseret sikringsanlæg type DSB 1972. Der er endvidere indgået kontrakt med Banedanmark, Entreprise om udførelse af Ringsted stations udeanlæg. Bygningsentreprisen forløber i store træk som planlagt. Der er i maj 2005 indhentet tilbud på mindre entrepriser for passagerinformation og telearbejder.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til finansloven for 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 er usikkerhed om Banedanmarks projekt for overgang til LED lanterner, som det er forudsat at anvende i de nye lanterner i Ringsted. Beslutningen om at måtte anvende disse er ikke endelig godkendt af Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed. Skulle godkendelsen mod forventning ikke komme, vil der alternativt blive søgt om midlertidig dispensation for at bruge eksisterende signaler, indtil godkendelsen af LED lanterner foreligger.

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 forventes at have fundet sted, således at den forøgede strækningshastighed kan anvendes.

De kommende milepæle i projektet opdelt på strækninger er følgende:

Centrale afsnit:

- København – Enghave 70 km/t ultimo 2005

Nordbanen:

- Gentofte - Lyngby 120 km/t ibrugtaget apr. 2005
- Holte – Hillerød 120 km/t efter 2007

Vestbanen:

- Valby – Glostrup 120 km/t ultimo 2005
- Glostrup – Taastrup 120 km/t september 2005

Frederikssundsbanen:

- Vanløse – Ballerup 120 km/t ultimo 2005
- Hellerup – Klampenborg 100 km/t september 2005

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til finansloven for 2005.

Åbningsår

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

Usikkerhed

Budgettet vurderes rimeligt robust. For en ordens skyld skal det dog anføres, at der på nuværende stadi (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 som sikkerhedsmyndighed stiller krav til ændringer af F-HKT (Forenklet Hastigheds Kontrol

Togstop) på strækningen Holte - Hillerød som følge af, at hastigheden på strækningen skal øges til 120 km/t.

Notat
Dato 29.08.2005

Det vurderes p.t., at visse færdiggørelses-/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 er indgået forlig i den anlagte voldgiftssag.

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 2005.

Åbningsår

Fjernstyringsystemet 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 fik projektet endvidere til opgave at forlænge gangbroen i nordenden af perronerne på Østerport til DSB's kursuscenter med offentlig adgang fra Folke Bernadottes Allé.

Såfremt de manglende opstillingsspor på Østerport udføres i besluttet omfang kan budget og bevillingsramme ikke overholdes. For gennem-

førelse af opstillingsspor, som beskrevet i aftale om udførelsesgrundlag og udgiftsfordeling mellem DSB og Banedanmark fra den 15. februar 2005, skal der tilføres 31 mio. kr. i forhold til den nuværende bevilling svarende til 7 mio. kr. i forhold til oprindelig bevilling.

Det skal understreges at prognosen for opstillingsspor på nuværende tidspunkt er behæftet med en vis usikkerhed – prognosen forsøges verificeret hos anden rådgiver.

Opstillingssporet er i juni måned udbudt med forbehold for de bevillende myndigheders godkendelse.

Øvrige restarbejder som planlagt til 2005 er nu i hovedsagen afsluttet.

Ændringer til FL

Aktstykke om fordyrelse af projektet, finansieringsforslag samt redegørelse for baggrunden er under udarbejdelse. Banedanmark igangsætter ikke arbejdet med opstillingsspor før evt. forelæggelse af aktstykke.

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. er afsluttet ved årsskiftet 2004/2005. Forlængelsen af gangbroen til Folke Bernadottes Allé er ibrugtaget i 2. kvartal 2005.

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

Usikkerhed

Omfang af og tidsplan for opstillingsspor ved Østerport er endnu uafklaret, og afhængig af finansieringsformen, kræver det muligvis forelæggelse af aktstykke.

Ringbanen

Status

Formålet med projektet er følgende:

- 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 gods-

forbindelsesbane 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 aftentimerne.
- Længs banen anlægges seks nye S-togsstationer hhv. Flintholm, 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.

Etapen fra Flintholm til den midlertidige station Ny Ellebjerg blev ibrugtaget som planlagt 8. januar 2005.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til finansloven for 2005.

Åbningsår

Etapen mellem Flintholm og Ny Ellebjerg er teknisk ibrugtaget december 2004 og med passagerdrift fra 8. januar 2005. Hellerup korte vendespor er planlagt ibrugtaget 2006. Den samlede Ringbane forventes fuldt ibrugtaget december 2006.

Usikkerhed

Der er mellem Metro, DSB S-tog og Banedanmark igangværende drøftelser af metode for prisregulering. Usikkerheden er i størrelsesorden op til 9 mio. kr.

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, Årsløv, 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.

Ændringer til FL

Der forventes en mindre overskridelse af bevillingen i forhold til finansloven for 2005, på ca. 3 mio. kr. Overskridelsen forventes finansieret gennem kompenserende besparelser på andre anlægsprojekter.

Åbningsår

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

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen væsentlig usikkerhed.

Som følge af utilfredsstillende driftstilstand og regularitet er der udarbejdet en særskilt handlingsplan for opfølgning på en række forhold på Svendborg-banen.

Jernbanesikkerhed

Bevillingen til Jernbanesikkerhed indeholder 2 anlægsprojekter: ATC-togstop incl. ATP mobil samt forbedret sikkerhed for krydsende trafikkanter.

Status for ATC-t incl. ATP mobil

ATC-togstop har til formål at udvikle et reduceret ATC togkontrolsystem til anvendelse på sidebanerne, hvor strækningshastigheden er max. 120 km/t, samt 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 almindelig prøvedrift.

- Assessment af anlægsbestemmelserne er aftalt med Det Norske Veritas. Arbejdet er afsluttet i november 2004
- Strækningen Vejle – Holstebro og Esbjerg – Struer er ibrugtaget den 19. december 2004. Strækningen Århus - Grenå er ibrugtaget den 16. januar 2004, og strækningen Odense – Svendborg er ibrugtaget den 28. januar 2005

Anlæggene er ibrugtaget med en betinget ibrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsen. Det er aftalt med Trafikstyrelsen, at der søges typegodkendelse efter oprettelse af dokumentation og færdiggørelse af Safety Case.

Som led i den driftsmæssige opfølgning er der konstateret hyppig forekomst af en driftsteknisk fejl på strækningen Vejle – Herning – Holstebro. Fejlen har ikke direkte betydning for funktionen i ATC-togstop. Det har endnu ikke været muligt at lokalisere årsagen til den hyppige fejlforekomst.

De grundlæggende funktioner i ATC-togstop er godkendt med den betingede godkendelse. Den fulde effekt af ATC-togstop er til stede, selv om der pågår arbejde med færdiggørelse af dokumentation og opfølgning på forhold af driftsmæssig karakter.

Dette arbejde forventes afsluttet ultimo august 2005, hvorefter den systemmæssige dokumentation forventes at kunne sendes til validering hos assessor forud for den endelige godkendelse i Trafikstyrelsen.

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-mobil er p.t. kun installeret i 3 tog, som 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.

De afsluttende arbejder i marken samt udformning af den systemmæssige dokumentation har medført opskrivning af den samlede prognose for ATC-togstop incl. ATP-mobil til 88,5 mio. kr. i forhold til tidligere 81,5 mio. kr. Fordyrelsen er ikke af en størrelsesorden der kræver forelæggelse for Folketingets Finansudvalg. Til særskilt undersøgelse af årsagen for den driftstekniske fejl på strækningen Vejle-

Herning-Holstebro, har Banedanmark reserveret 2,5 mio. kr. fra Rådighedspuljen til funktionalitetsfremmende foranstaltninger.

Notat
Dato 29.08.2005

Status for forbedring af sikkerhed for krydsende trafikanter

På strækningen Skanderborg - Silkeborg er 21 private overkørsler og overgange nedlagt i perioden maj - november 2004.

På strækningen Aalborg - Frederikshavn blev der i 2002 udført et overkørselsprojekt i Sindal. På resten af strækningen var det forudsat, at 7 overkørsler skulle opgraderes til gennemførelse i 2003 og 2004.

Efter en matrikulær gennemgang af alle private usikrede overkørsler på strækningen, kunne det konkluderes, at det ville være muligt at øge sikkerheden på 36 overkørsler i stedet for de forudsatte 7 overkørsler. Gennemgangen af strækningen blev afsluttet i 2004, og besigtigelsesmateriale for 25 ud af de 36 overkørsler er forelagt for ekspropriationskommissionen. Der var hertil afsat en ramme på ca. 10 mio. kr. til nedlæggelse af overkørslerne på strækningen Aalborg - Frederikshavn.

På grund af merudgifter til projektet vedr. ATC-t og merudgifter til udførelse af erstatningsanlæg i forbindelse med nedlæggelse af de 21 private overkørsler på strækningen Skanderborg - Silkeborg, overvejes finansiering ved reduktion af rammen til forbedring af sikkerhed for krydsende trafikanter reduceres med 7 mio. kr. til 16,2 mio. kr., med det formål at overføre de 7 mio. kr. til ATC-t projektet. Banedanmark vil fortsat forsøge at nedlægge flest mulige overkørsler på strækningen Aalborg - Frederikshavn inden for den tilbageværende ramme til dette særskilte projekt.

Ændringer til FL

Der er ikke sket ændringer i forhold til finanslovsbevillingen siden der i forbindelse med Akt 61, 8. december 2004 blev tilført 18,7 mio. kr.

Behovet for omdisponering af den samlede ramme til aftale om jernbanesikkerhed 2001-2004 jf. ovenfor vil blive undersøgt nærmere og snarest forelagt for forligspartierne.

Åbningsår

ATC-togstop er ibrugtaget på alle fire strækninger. ATP-mobil forventes afsluttet medio 2005.

Nedlæggelse/opgradering af overkørsler på strækningen Skanderborg - Silkeborg er gennemført. Nedlæggelse af de aktuelle overkørsler på strækningen Nørresundby - Frederikshavn forventes at ske ultimo 2005.

Usikkerhed

Hvis der i forbindelse med den afsluttende godkendelse kommer krav, som medfører ændringer på de fire strækninger for ATC-togstop, kan det medføre yderligere fordyrelse.

Notat
Dato 29.08.2005

Sporombygning Herning – Give – Vejle

Status

Sporombygning Herning - Vejle (i alt ca. 73 km strækning) er opdelt i 2 projekter: Herning - Give og Give - Vejle. Oprindeligt var sporombygning Give - Vejle først planlagt til udførelse i 2006, men er efter DSB's ønske fremrykket til 2005, så hele strækningen ombygges på samme tid i 2005.

Spitzke er entreprenør på strækningen Herning – Give, og Banedanmark, Entreprise er entreprenør på strækningen Give – Vejle.

Udførelsen foregår under totallukning af hele strækningen Herning-Vejle fra den 27. august 2005 og planlagt 14 uger frem.

I forbindelse med lukning af strækningen udføres en række andre projekter, som ville have krævet særskilt spærring – bl.a. renovering af højbroen i Vejle.

I detailplanlægning med entreprenører vurderes pt. om strækningen kan genåbnes efter 12 uger. Der er indtil videre meldt ud til operatørerne, at hele strækningen Herning - Vejle lukkes i 14 uger, men det undersøges, hvornår operatørerne senest skal have besked for at kunne få gavn af en evt. afkortning på 2 uger.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 115 af 11.05.2005.

Åbningsår

Forventet ibrugtagning 2005.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen større usikkerhed.

Sporombygning Fredericia - Lunderskov

Status

Entreprisekontrakt er indgået med Banedanmark, Entreprise. Udførelsen er under detailplanlægning.

For at forstyrre den daglige pendlertrafik mindst muligt er arbejdet udført i skolernes sommerferie fra den 26. juni til den 7. august 2005, samt i en forlænget weekend den 20 til 22. august 2005.

Notat
Dato 29.08.2005

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 113 af 20.04.2005.

Åbningsår

Forventet ibrugtagning 2005.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen større usikkerhed.

Sporombygning Haslev – Holme Olstrup

Status

Sporombygningen er afsluttet, dog udestår sporjustering i efteråret 2005, efter 6 måneders drift.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 85 af 22.02.2005.

Åbningsår

Forventet afslutning ultimo 2005.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporfornyelse Århus - Ryomgaard

Status

Projektet er udført. Arbejdet med en teknisk dokumentation er sat i bero som følge af manglende afklaring om finansiering af fordyrelse. Der udestår afklaring med Trafikstyrelsen om årsager til fordyrelsen samt finansieringsmodel.

Ændringer til FL

Projektet er blevet fordyret med 33,5 mio. kr. i forhold til den oprindelige bevilling. Udarbejdelse af udkast til aktstykke pågår.

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2005.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporfornyelse Skanderborg - Skjern

Status

Projektet er afsluttet. Der udestår mindre restarbejde.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 89 af 02.03.2005

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2005.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporfornyelse Struer - Thisted

Status

Afsluttet. Der udestår mindre restarbejder.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 89 af 02.03.2005

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2005.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporombygning højre spor Valby - Vanløse - Ballerup

Status

Sporombygning og ballastrensning afsluttet i 2004. Diverse restarbejder (kabel og sikringsarbejder) er afsluttet i 2005. Der udestår en endelig teknisk dokumentation for projektet.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 50 af 03.12.2004.

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2004.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporombygning venstre spor Valby - Vanløse - Ballerup

Status

Sporombygning og ballastrensning afsluttet i 2004. Diverse restarbejder (kabel og sikringsarbejder) er afsluttet i 2005. Som udført dokumentation pågår og forventes afsluttet i 2005. Der udestår en endelig teknisk dokumentation for projektet.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 89 af 02.03.2005

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2004.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporskifter Helgoland

Status

Projektet med udskiftning af en række sporskifter på Helgoland er afsluttet og idriftsat i 2004. Dokumentation for anvendte sporskiftelygter afventer godkendelse hos den systemansvarlige i Banedanmark, og forventes afsluttet i 2005.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 89 af 02.03.2005

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2004.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Planlagte forberedelser af anlægsprojekter

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

Modernisering Hobro - Aalborg	2006
Opgradering af Sydbanen	2007
Modernisering af Nørreport station	2006-2007

(I forhold til sidste rapportering er der sket en forskydning i undersøgelsesperioden for modernisering af Nørreport.)

Notat
Dato 29.08.2005

Projekteringsarbejde vedr. dobbeltspor Nordvestbanen 2005-2006