

Status for Banedanmarks og Trafikstyrelsens anlægsprogram 2. halvår 2005

Statusnotatet for Banedanmarks og Trafikstyrelsens anlægsprogram indeholder en oversigt over alle igangværende anlægsprojekter og over fornyelsesprojekter, der er igangsat ved aktstykke.

I sammenfatningen gives en kort overordnet vurdering af status for de samlede omfattede projekter samt en beskrivelse af de væsentligste afvigelser og usikkerhedsmomenter i enkelt projekter.

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

Endelig følger en kort oversigt over planlagte forberedelser af anlægsprojekter.

1. Sammenfatning

De gennemgåede anlægs- og fornyelsesprojekter gennemføres overvejende som planlagt for så vidt angår både økonomi og tidsplan. Der er dog enkelte forhold at bemærke.

De væsentligste ændringer siden sidste anlægsstatus er:

- at udgiften til et opstillingsspor til LOKO-projektet nu er revurderet, hvorfor det forventes, at der snarest forelægges et aktstykke for Finansudvalget.
- at Nærbaneprojektet gennemgås af Banedanmarks interne revision for at fastslå, hvorvidt de valgte grænseflader til andre projekter er korrekte. Det forventes, at der forelægges aktstykke for Finansudvalget, når resultatet af intern revisions gennemgang foreligger.
- at hastighedsopgraderingen Holte - Hillerød og Lyngby - Holte i forbindelse med "Nye S-tog, infrastrukturændringer" ikke skønnes at kunne gennemføres inden for den afsatte ramme.

De projekter under Trafikstyrelsen, hvor der er væsentlige afvigelser og usikkerheder, er følgende:

- Overhalingsspor for godstog, hvor der ventes udarbejdet forslag til anlægslov inden for en projektsum, der skønnes at være ca. 11 mio. kr. højere end den foreløbige bevilling på finansloven for 2005. Projektet indgik i trafikaftalen af 2003, hvor der i investeringsaftalen er afsat 46 mio. kr. Der ventes en vis overskridelse af den oprindelige tidsplan.

- Århus Havnebane hvor det forventes at de samlede udgifter vil overskride det samlede projektbudget med ca. 5 mio. kr. Dette forventes dog ikke berøre den statslige bevilling, idet merudgiften påregnes afholdt af Århus Kommune/Århus Havn.

De projekter under Banedanmark, hvor der vurderes at være væsentlige afvigelser og usikkerheder, er følgende:

- Nærbaneprojektet hvor der forventes en fordyrelse af projektet, hvorfor restarbejderne er sat i bero indtil økonomien er afklaret. Samtidig gennemgås projektet med hensyn til grænseflader til andre projekter.
- Kapacitet København H – Østerport (LOKO-projektet) hvor der er usikkerhed vedrørende finansieringen af en fordyrelse i forhold til den afsatte bevilling til etablering af opstillingsspor, jf. ovenfor.
- Ringsted sikringsanlæg hvor ibrugtagningsterminen er usikker på grund af udestående afklaring af brugen af LED-lanterner.

2. Økonomioversigt over større anlægsprojekter under forberedelse, igangværende anlægsprojekter samt fornyelsesprojekter igangsat ved aktstykke (nettoudgift)

I det følgende er vist en oversigt over status for større anlægsprojekter under forberedelse, igangværende anlægsprojekter 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 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 åbningstidspunkt. I det omfang, ændringerne er indgået efter vedtagelse af Finanslov 2005, er de særskilt omtalt i den efterfølgende uddybende beskrivelse af anlægsprojekterne.

¹ Tallene i tabellerne er opgivet i løbende priser. Der er foretaget P/L-regulering af projekternes restbevilling i løbet af deres levetid på baggrund af Finansministeriets udmeldte sats.

Tabel 1: Større Anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen

	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
Kapacitetsudvidelse Østerport - Ringsted ¹⁾ (KØR)*	2004	791,0	17,4	0,0	808,4	0,0	808,4	2010**)
Overhalingsspor for godstog	2004	46,8 ²⁾	0,0	0,0	46,8	0,0	55,0	2007
Århus havnebane	2004	65,0	1,4	66,4	132,8	0,0	137,8***)	2007

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

***) Beslutning om gennemførelse af KØR-projektet er udskudt til medio 2006. Herved forskydes åbningsåret med minimum 1 år.

****) Den forventede totaludgift på 137,8 mio. kr. er inkl. en merudgift, der påregnes afholdt af Århus Kommune/Århus Havn.

*****) Den forventede merudgift kan ændre sig bl.a. hvis det viser sig muligt at foretage kompenserende besparelser.

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) Heraf er afsat 3 mio. kr. til Trafikstyrelsens arbejde jf. Aktstykke 122 af 24.03.2004.

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

	Budgetteret forventet totaludgift (mio. kr.)							
Konto 28.63.02. Anlægsprojekter	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
Pulje til nærbaner	2001	170	11,3	26,0	207,3	0	225,2	2004
Ringsted banetekniske anlæg	2000	106	9,3	0	115,3	0	118,2	2006
Nye S-tog, infrastruktur	2000	962,2	49,6	-176,6	835,2	0	831,2	2005
Fjernstyringscentral S-banen (ny DIC'S)	2004	344,1	4,3	0	348,4	0	347,5	2008
Kapacitet København H - Østerport LOKO *)	2000	600	38,1	-19,5	618,6	0	639,6 ¹⁾	2005
Ringbanen *)	2000	909,7	82,2	332,7	1.324,6	-18,7 ²⁾	1.292,9	2006

Odense – Svendborg	2000	176,1	5,2	20	201,3	0	203,9	2003
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	30,7	0	30,7	2010
S-togspor København H – Dybbølsbro	2004	153,0	2,7	0	155,7	0	155,7	2009

Konto 28.63.05. Fornyelse								
Sporfornyelse Her-ning – Vejle ⁵⁾	Akt 115 11/05-05	280	0	0	280	0	243,0	2005
Sporfornyelse Fredericia – Lunderskov	Akt 113 20/04-05	108	0	0	108	0	98,7	2005
Sporfornyelse Haslev - Holme OI-strup	Akt 85 22/02-05	42	0	0	42	0	44,0	2005
Sporfornyelse Århus – Ryomgaard	Akt 161 17/5-04	150	0	0	150	0	160,5	2006
Sporfornyelse Skanderborg – Skjern	Akt 50 3/12-04	45	0	0	45	-6,0 ⁴⁾	35,8	2004
Sporfornyelse Struer – Thisted	Akt 50 3/12-04	78	0	0	78	-16,0 ⁴⁾	67,3	2004
Sporombygning Valby – Vanløse – Balle-rup, venstre spor	Akt 50 3/12-04	40	0	0	40	22,0 ⁴⁾	64,9	2004
Sporskifter Helgo-land	Akt 50 3/12-04	30	0	0	30	-14,0 ⁴⁾	15,0	2004
Sporfornyelse, Kø-benhavn H – Høje Taastrup	Akt 50 3/12-04	37	0	0	37	17,0 ⁴⁾	52,9	2004
Ombygning af køre-ledningsanlæg Val-lensbæk-Køge	Akt 50 3/12-04	30	0	0	30	-4,0 ⁴⁾	3,0	2003

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

**) Den forventede merudgift kan ændre sig bl.a. hvis det viser sig muligt at foretage kompenserende besparelser,

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.

5) Projektet er blevet billiggjort med mere end 10 %, hvorfor orienterende aktstykke er under udarbejdelse.

3. Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter

3.1 Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen

Kapacitetsudvidelse Østerport – Ringsted (KØR)

Status

KØR-projektet har 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, anlægsøkonomi og udførelsesplanlægning for de enkelte anlægsalternativer er behandlet.

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

Forslag til anlægslov, som tidligere forventedes fremsat ved årsskiftet 2005/2006, er udskudt i lyset af trafikaftalen fra efteråret 2005, hvorefter der senest den 1. juli 2006 træffes politisk beslutning om en VVM-analyse af en kapacitetsudvidelse på strækningen København-Ringsted.

Åbningsår

KØR-projektet forventes overdraget til Banedanmark såfremt en anlægslov vedtages. Dette vurderes tidligst at kunne ske ultimo 2006, hvorefter der foretages videreprojektering, udbud og kontrahering af anlægsopgaver. Udførelsen er fastsat til 3 år, med korrigeret start primo 2008, og anlægsarbejderne som helhed forventes afsluttet ultimo 2010.

Usikkerheder

Programmet for KØR er på et stade i projektføreløbet, hvor beslutning om det videre forløb afventes.

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 af 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 er der ingen, der skønnes at kunne holde sig inden for de økonomiske rammer for projektet på nuværende tidspunkt.

Den billigste løsning skønnes at indebære en estimeret totaludgift på 55 mio. kr. - det vil sige ca. 8 mio. kr. mere end den foreløbige bevilling der er afsat på finansloven for 2005.

Som forberedelse til en anlægslov har Trafikstyrelsen igangsat en miljøvurdering af projektets konsekvenser for det omgivende miljø. Detailprojektering udføres derefter, og i denne forbindelse vil kompensende besparelser blive overvejet, dels på det konkrete projekt, dels på den resterende anlægsportefølje.

Åbningsår

Projektet forventes afsluttet i 2007.

Usikkerhed

Den foreløbige bevilling til projektet på finansloven for 2005 blev fastlagt uden noget konkret projektforslag. De indledende prisoverslag tydede på, at projektet kunne gennemføres inden for de økonomiske rammer. I forbindelse med den mere detaljerede gennemgang af projektet er det blevet vurderet, at det kan blive vanskeligt at overholde denne ramme. Der er dog i sagens natur fortsat usikkerhed om de samlede projektkomkostninger, jf. blandt andet den igangværende miljøvurdering.

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 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 der er indhentet tilbud på ombygning af 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 medio januar 2006.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til finansloven for 2005.

Åbningsår

Udførelsesperioden for havnebaneprojektet forventes pt. at blive år 2006-2007 under forudsætning af en endelig afklaring af bygherreansvaret. De formelle vilkår er pt. under forhandling.

I forhold til den tidligere tidsplan er projektet ca. 6 måneder forsinket som følge af, at projektet ikke som planlagt kunne overdrages til hhv. Århus Havn og Banedanmark i juni 2005, hvorfor anlægsperioden 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 mere omkostningskrævende end tidligere forventet. Fordyrelsen er først og fremmest relateret til de nødvendige ændringer i sikringsanlægget på Århus H. Efter indhentning af tilbud på ombygning af sikringsanlægget forventes et robust budget at foreligge i løbet af januar 2006. Budgettet er nu 137,8 mio. kr. En budgetoverskridelse forventes ikke at berøre den statslige bevilling, idet risikoen for merudgiften påregnes taget af Århus Kommune/Århus Havn.

3.2 Større anlægsprojekter i Banedanmark på konto 28.63.02.

Pulje til Nærbaner

Status

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

Restaktiviteter i forbindelse med opgradering af strækningen Skanderborg - Silkeborg og strækningen Århus - Ryomgård (Grenå-banen) er stillet i bero, indtil der foreligger en økonomisk afklaring af projektet.

I forbindelse med udarbejdelsen af seneste anlægsstatus varslede Banedanmark en fordyrelse på indtil 43 mio. kr. for Nærbaneprojektet.

Siden udarbejdelsen af forrige status for igangværende anlægsprojekter er det undersøgt, om fordyrelserne kunne reduceres til et væsentligt lavere niveau, blandt andet ved at udtage ikke igangsatte aktiviteter. Banedanmark har fortsat dette arbejde, og har Banedanmarks interne revision om at gennemgå Nærbaneprojektet og dets grænseflader med henblik på at fastslå, hvorvidt de valgte grænseflader til andre projekter er korrekte.

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 primo februar 2006 og forventes at blive yderligere forlænget.

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 og genåbning af banen blev forsinket i 4 uger som følge af problemer med tests af hhv. sikrings- og fjernstyringsanlæggene.

Der foreligger en midlertidig ibrugtagningstilladelse med en række vilkår for opretning af en række forhold i sikrings- og fjernstyringsanlæg. Aktiviteter i forbindelse med disse vilkår udføres i forbindelse med fornyelsesprojektet, der medfinansierer fornyelse af sikringsanlæg mv.

Transversal Århus H

Transversalen - der er en sporforbindelse som muliggør samkøring af Odder-banen og Grenå-banen - er udført og ibrugtaget i 2004.

Ændringer til FL

Nærbaneprojektet var sidst optaget på FL 2003. Banedanmarks interne revision er i øjeblikket ved at gennemgå projektet med henblik på at fastslå, hvorvidt de valgte grænseflader til andre projekter er korrekte. Det forventes, at der forelægges aktstykke for Finansudvalget, når resultatet af intern revisions gennemgang foreligger.

Åbningsår

De væsentligste dele af projektet er afsluttet omkring årsskiftet 2004/2005. Dog udestår restarbejder, hvor vurdering af udførelse indgår i den igangværende gennemgang af projektet.

Usikkerhed

Den estimerede usikkerhed indgår som en del af den samlede revurdering, som er under afklaring i Banedanmark.

Ringsted Banetekniske anlæg

Status

Der er april 2004 indgået kontrakt om leverance af et nyt sikringsanlæg. Den centrale del af sikringsanlægget er leveret og afprøvet. Der udestår herefter alene afprøvning mod signaler, sporskifter mv., der afventer færdiggørelse af udeanlægget.

Bygningsentreprisen er afsluttet. Der er endvidere indgået kontrakt om udførelse af Ringsted stations udeanlæg, udveksling af sporskiftedrev, passagerinformation og telearbejder. Dette arbejde forløber planmæssigt, bortset fra etablering af nye signaler, der er forudsat etableret med såkaldte LED lanterner. På grund af usikkerhed om godkendelse af de nye lanterner, er det nu besluttet at gennemføre projektet med traditionelle lanterner. Det er aftalt med operatørerne, at der planlægges med en ibrugtagning i påsken 2006.

Ændringer til FL

Forsinkelsen af leverancen af LED lanterner har påvirket projektets overslag således, at det totale budget nu skønnes at være 118,2 mio. kr., hvilket er ca. 3 mio. kr. mere end forudsat på finansloven. Som følge af beslutningen om at ændre til traditionelle lanterner, kan der komme mindre ændringer, som endnu ikke er endeligt opgjort.

Åbningsår

Tidsplanen er opdateret, hvilket betyder, at sikringsanlægget nu forventes ibrugtaget til prøvedrift i påsken 2006. Forløber prøvedriften tilfredsstillende, forventes det eksisterende anlæg endeligt afløst af

det nye sikringsanlæg inklusiv fjernstyring og passagerinformation i maj 2006.

Usikkerhed

Der er ingen væsentlig usikkerhed i projektet bortset fra ændringen til traditionelle lanterner, som kan betyde en mindre fordyrelse.

Nye S-tog, infrastrukturændringer

Status

Projektets formål er at tilpasse S-banens infrastruktur til drift med nye 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 - og der foreligger fuld dokumentation og underskrevne verifikationserklæringer fra de system- og driftsansvarlige på alle delsystemer samt godkendelse heraf fra Trafikstyrelsen - kan omkodning af hastighedskontrol og togstop-anlægget (HKT-anlægget) svarende til projektets hastighedsprofil finde sted. Milepælen for ibrugtagning angiver således tidspunktet for, hvornår HKT-omkodningen forventes at have fundet sted, således at den forøgede strækningshastighed kan anvendes.

På baggrund af forsinkelser i forbindelse med udførelsen af infrastrukturforbedringer, bl.a. køreledningsanlæg Valby – Glostrup og Vanløse – Ballerup samt vedligeholdsarbejder, er der sket en forskydning af hastighedsopgraderingen af visse strækninger fra ultimo 2005 til 2006.

Status og forventede milepæle vedr. strækninger fremgår af følgende:

Køge Bugt banen:

- Åmarken – Køge 120 km/t Ibrugtaget 2002

Nordbanen:

- Hellerup – Gentofte 120 km/t Ibrugtaget 2004
- Gentofte – Lyngby 120 km/t Ibrugtaget 2005
- Lyngby – Holte 90 km/t Opgradering til 120 km/t indstillet, da det forudsatte nyt sikringsanlæg på strækningen, som indtil videre ikke er etableret.
- Holte – Hillerød 100 km/t Opgradering til 120

km/t indstillet, da det forudsatte nyt sikringsanlæg på strækningen, som indtil videre ikke er etableret.

Vestbanen:

- | | | |
|----------------------|----------|-----------------|
| • Valby – Glostrup | 120 km/t | 1. kvartal 2006 |
| • Glostrup – Tåstrup | 120 km/t | 1. kvartal 2006 |

Frederikssundsbanen:

- | | | |
|----------------------------|----------|-----------------|
| • Vanløse – Ballerup | 120 km/t | 1. kvartal 2006 |
| • Ballerup – Frederikssund | 120 km/t | Ibrugtaget 2003 |
| • Hellerup – Klampenborg | 100 km/t | 1. kvartal 2006 |

Ændringer til FL

Det overvejes at inddrage en del af bevillingen til projektet Nye S-tog, infrastrukturændringer i finansieringen af merudgifter vedrørende LO-KO-projektet. Det skyldes bortfald af planlagt aktivitet i projektet. Det overvejes således at udelade udjævning af lokale hastighedsnedsættelser på Farum-banen for 4 mio. kr. Der vil blive forelagt aktstykke herom, jf. afsnittet om projektet Kapacitet København H – Østerport.

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 og dermed arbejdes med en mere robust køreplan.

Usikkerhed

Restarbejder og hastighedsopgraderinger forventes at kunne gennemføres inden for den samlede bevillingsramme. Det vurderes, at Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed vil stille væsentlige krav om implementering af fuld HKT (Hastigheds Kontrol Togstop) på strækningerne Holte – Hillerød og Lyngby - Holte, hvis hastigheden på strækningen skal øges til 120 km/t. Banedanmark har derfor indtil videre fastholdt den maksimale strækningshastighed på hhv. 100 km/t og 90 km/t på disse strækninger.

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 om levering af fjernstyringsystemet. Kontrakten blev imidlertid ophævet i december 2000, og der er indgå-

et forlig i den anlagte voldgiftssag. Med aktstykke 25 af 1. november 2005 er de ikke-budgetterede indtægter i forbindelse med indgåelse af forliget overført til Banedanmarks finanslovskonto 28.63.05 til dækning af ekstraordinære udgifter. Banedanmark forventer på nuværende tidspunkt ikke at anvende beløbet, idet de ekstraordinære udgifter på vedligehold til dels modsvares af udskydelser og billiggørelser på fornyelsesprojekterne.

Efter fornyet udbud blev der i januar 2003 indgået en ny kontrakt. De deraf følgende aktiviteter forløber planmæssigt. Ibrugtagning af det nye fjernstyringssystem vil ske strækningsvist i løbet af 2006. Projektet afventer pt. Trafikstyrelsens tilladelse til at påbegynde ibrugtagningen. Når den foreligger, vil starttidspunktet for ibrugtagningen blive fastlagt. 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

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 tre delprojekter: København H nordlig del, udbygning af Østerport samt opgradering af det signaltekniske anlæg mellem Østerport og København H. I september 2004 blev det endvidere besluttet at forlænge gangbroen i nordenden af perronerne på Østerport til DSB's kursuscenter med offentlig adgang fra Folke Bernadottes Allé. Bevillingen blev samtidig reduceret med 24 mio. kr.

Den eneste større opgave som udestår i projektet er udførelsen af opstillingsspor ved Østerport. Såfremt de manglende opstillingsspor udføres i besluttet omfang, kan det risikeres, at budget og bevillingsramme ikke kan overholdes, jf. også seneste anlægsstatus, idet merbevillingsbehovet dog er mindsket væsentligt og nu skønnes at udgøre 21 mio. kr. Der forventes forelagt et aktstykke i 2006.

Øvrige restarbejder som planlagt til 2005 er nu i hovedsagen afsluttet, idet der dog fortsat udestår mindre arbejder for ca. 1,8 mio. kr., herunder endelig afregning af el-forbrug og dokumentation for kø-restrømsanlæg.

Ændringer til FL

Aktstykke om fordyrelse af projektet, finansieringsforslag samt redegørelse for baggrunden forventes at kunne forelægges for Finansudvalget i 2006.

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 er afsluttet i løbet af 2005, mens endelig afregning af elforbrug og teknisk dokumentation fortsat udestår. Forlængelsen af gangbroen til Folke Bernadottes Allé er ibrugtaget primo 2005.

Herefter udestår i al væsentlighed alene delopgaven med etablering af opstillingsspor ved Østerport, som beskrevet i projektets udbudsmateriale fra den 30. juni 2005. Siden seneste anlægsstatus er der indgået endelig aftale med DSB om finansiering af optioner.

Usikkerhed

Tidsplan for opstillingsspor ved Østerport er uafklaret set i lyset af at spørgsmålet vedrørende finansieringen af fordyrelsen fortsat udestår.

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 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, 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 i 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.

Der udestår følgende væsentlige aktiviteter:

- Nye sikringsanlæg (Hellerup) – Lersøen – (Flintholm).
- Hellerup korte vendespor.
- Ny Ellebjerg Station.

Ændringer til FL

Der ventes ikke væsentlige ændringer i forhold til bevillingen på finansloven for 2005.

Åbningsår

Etapen mellem Flintholm og Ny Ellebjerg er teknisk ibrugtaget december 2004 og med passagerdrift fra 8. januar 2005.

- Ringbanen er frigivet til nye S-tog.
- Nye sikringsanlæg (Hellerup) – Lersøen – (Flintholm) forventes ibrugtaget 1. halvår 2006.
- Hellerup korte vendespor forventes ibrugtaget medio 2006.
- Ny Ellebjerg Station og dermed den samlede Ringbane forventes teknisk set fuldt ibrugtaget december 2006 (for passagerer dog primo januar 2007 i forbindelse med DSB S-togs køreplansskift). Oprydnings- og dokumentationsarbejde forventes dog at strække sig ind i 2007.

Usikkerhed

Der pågår drøftelser mellem DSB S-tog og Banedanmark om prisregulering for perioden januar-juni 2000. Forholdet bidrager med en usikkerhed på godt 6 mio. kr. i forhold til projektets finansiering. Sagen behandles pt. i Transport- og Energiministeriet.

Projektet er afhængigt af tidsplanen for DIC-S. Forskydninger i DIC-S projektet kan have omfattende tidsmæssige konsekvenser for Ringbaneprojektet, specielt delprojektet om Hellerup korte Vendespor.

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 resterer dog stadig enkelte afsluttende aktiviteter – herunder dokumentation – inden afslutning af projektet, som sker primo 2006.

Ændringer til FL

Der forventes pt. 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 resterende væsentlige usikkerheder.

Som følge af utilfredsstillende driftstilstand og regularitet er der udarbejdet en særskilt handlingsplan for opfølgning på en række forhold på Svendborg-banen. Målet har været at få en driftsstabilitet for anlæggene på Svendborg-banen svarende til tilsvarende anlæg på andre strækninger. Alle aktiviteter i handlingsplanen er endnu ikke gennemført. De seneste måneder har anlæggenes driftstilstand vist en stabil tendens, og den foreløbige vurdering er, at driftstilstanden vil stabilisere sig på et tilfredsstillende niveau.

Jernbanesikkerhed

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

Status for ATC-t incl. ATP mobil

ATC-togstop blev ibrugtaget på strækningerne Vejle-Holstebro og Esbjerg-Struer den 19. december 2004, på strækningen Århus – Grenå den 16. januar 2005 og på strækningen Odense – Svendborg den 28. januar 2005.

Anlæggene er ibrugtaget med en betinget ibrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsen. Endelig godkendelse forventes at foreligge primo 2006.

Systemmæssigt er der et uafklaret forhold vedrørende en bestemt (ikke driftsforstyrrende) ATC-fejl som optræder med overhyppighed ved kørsel på strækningen Vejle - Herning – Holstebro.

Den økonomiske status er, at udviklingsarbejdet, projekteringen og udførelsen er blevet dyrere end estimeret. En væsentlig medvirkende årsag til dette er en tidsplan med parallelt forløb af disse aktiviteter samt projektets karakter af udviklingsprojekt.

Med merforbruget til ATC-togstop reduceres rammens disponible beløb til nedlæggelse af overkørsler på strækningen Nørresundby – Frederikshavn til 3,5 mio. kr. Nedlæggelse af de resterende overkørsler foreslås af Banedanmark finansieret fra 10 års-planen for nedlæggelse og opgradering af overkørsler med et beløb på i alt 7,5 mio. kr. fordelt på 2006 og 2007.

Ud over ovenstående vil Banedanmark reservere 2,5 mio. kr. (af det samlede beløb, der på finansloven figurerer med i alt 25 mio. kr.) på Rådighedspuljen, Funktionalitetsfremmende foranstaltninger til yderligere aktiviteter i forbindelse med lokalisering af årsag til overhyppighed for omtalte ATC-fejl på strækningen Vejle – Herning – Holstebro.

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 – inden for den afsatte ramme på 10 mio. kr. - 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. De samlede omkostninger for de ekstra overkørsler beløber sig til 11 mio. kr. På grund af merforbrug til ATC-togstop er sikkerhedsrammens beløb til nedlæggelse af overkørsler Nørresundby – Frederikshavn fore-

slået nedsat til 3,5 mio. kr. i stedet for oprindelig 10 mio. kr.. Nedlæggelse af de resterende overkørsler foreslås af Banedanmark finansieret fra 10 års-planen med et beløb på i alt 7,5 mio. kr. fordelt på 2006 og 2007.

Ændringer til FL

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

Den ovenstående fordyrelse forventes som anført finansieret via om-disponeringer inden for den samlede ramme vedr. jernbanesikkerhed.

Åbningsår

ATC-togstop er ibrugtaget på alle fire strækninger. Projektet – incl. ATP-mobil – forventes afsluttet primo 2006. Nedlæggelse/opgradering af overkørsler på strækningen Skanderborg - Silkeborg er gennemført. Nedlæggelse af de aktuelle overkørsler på strækningen Nørresundby - Frederikshavn forventes at skulle ske i 2006 og 2007.

Usikkerhed

Da ATC-togstop er et udviklingsprojekt, vil der, i den afsluttende fase, kunne opstå behov for yderligere aktiviteter. Risikoen herfor vurderes dog at være beskednen. Det er besluttet, at Banedanmarks Intern Revision skal gennemgå projektet.

Forberedelse af togkontrollsystem

Status

Der er på finansloven for 2004 afsat en bevilling på 5 mio. kr. i 2006 til udarbejdelse af beslutningsgrundlag som forberedelse til ny togradio. Arbejdet er endnu ikke påbegyndt.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til finansloven for 2005.

S-togspor København H – Dybbølsbro

Status

Hovedformålet med 6. hovedsporsprojektet er at etablere et supplerende hovedspor fra København H til Skelbæk vest for Dybbølsbro.

Det eksisterende sporanlæg for S-tog i området ved København H og Dybbølsbro består af 2 indadgående S-togshovedspor (fra Køge og Valby) og 1 udadgående S-togshovedspor. Alle S-tog fra København H

mod Køge, Høje Tåstrup og Frederikssund kører således på samme spor frem til Køge Bugt-banens afgrening vest for Dybbølsbro station (Skelbæk).

S-togsspor Købehavn H – Dybbølsbro er forudsat suppleret med fornyelsesarbejder, som vedrører renovering og ombygning af S-togsdepotet øst for Dybbølsbro station.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til finansloven for 2005.

Åbningsår

Det forventes, at det nye hovedspor vil kunne ibrugtages ultimo 2009.

Usikkerhed

Projektet er på et indledende stadie. Usikkerhederne vil blive afklaret i forbindelse med den videre planlægning.

3.3 Større fornyelsesprojekter i Banedanmark

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 blev efter DSB's ønske fremrykket til 2005, så hele strækningen kunne ombygges på samme tid i 2005.

Udførelsen er foregået under totallukning af hele strækningen Herning-Vejle fra den 27. august til den 5. december 2005. I forbindelse med lukning af strækningen er udført en række andre projekter, som ville have krævet særskilt spærring – bl.a. renovering af højbroen i Vejle. Banen er nu åbnet som planlagt.

Ændringer til FL

I forhold til aktstykke 115 af 11. maj 2005 er der konstateret en billiggørelse på sporfornyelsesprojekterne på mere end 10 %. Banedanmark vil derfor i begyndelsen af 2006 udarbejde et orienterende aktstykke til Finansudvalget.

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget som planlagt den 5. december 2005 med genåbning af banen. Der resterer enkelte restarbejder i 2006.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen større usikkerhed.

Sporombygning Fredericia - Lunderskov

Status

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. Bortset fra mindre restarbejder er projektet gennemført.

Ændringer til FL

I forhold til aktstykke 113 af 20. april 2005 er der en billiggørelse på knap 10 %. Banedanmark holder udviklingen under observation og vil tage initiativ til fremsendelse af orienterende aktstykke til finansudvalget, hvis billiggørelsen vurderes at ændre sig til mere end 10 %.

Åbningsår

Ibrugtaget i 2005. Mindre restarbejder udføres først i 2006.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen større usikkerhed.

Sporombygning Haslev – Holme Olstrup

Status

Sporombygningen er afsluttet som planlagt, og der er foretaget sporjustering i efteråret 2005.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 85 af 22. februar 2005.

Åbningsår

Afsluttet som forventet ultimo 2005.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporfornyelse Århus - Ryomgaard

Status

Projektet er udført og dokumentation er under afslutning. For sporfornyelse Århus – Ryomgaard indebærer den nuværende økonomi en overskridelse på ca. 11 mio. kr. i forhold til bevillingen på 150 mio. kr. i aktstykke 161 af 17. maj 2004. Denne overskridelse er finansieret

ved omdisponering indenfor Banedanmarks samlede fornyelsesramme.

Overskridelsen skyldes primært en urealistisk forudsætning om at kunne anvende enhedspriser fra en tilsvarende sporfornyelse på Thybanen, og sekundært uforudsete udgifter på ca. 2 mio. kr. til blødbundsarbejder.

Udførelsen af arbejdet er afsluttet. Der resterer dokumentation for de sidste arbejder samt afsluttende afregning med entreprenøren.

Ændringer til FL

Der er ingen ændringer.

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2005.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporfornyelse Skanderborg - Skjern

Status

Projektet er udført og er nu under afslutning.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 89 af 02. marts 2005

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2004.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporfornyelse Struer - Thisted

Status

Projektet er udført og er nu under afslutning.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 89 af 02. marts 2005

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2004.

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. december 2004.

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 primo 2006.

Ændringer til FL

Der er ikke ændringer i forhold til aktstykke 89 af 02. marts 2005

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2004.

Usikkerhed

Pga. projektets fremskredne stade er der ingen usikkerhed.

Sporfornyelse, S-tog København H – Høje Taastrup

Status

Sporombygning og ballastrensning på strækningen mellem København H og Høje Taastrup er afsluttet i 2004. Diverse restarbejder (kabel og sikringsarbejder) er afsluttet i 2005. Dokumentation pågår og afsluttes ligeledes i 2005.

Ændringer til FL

I forhold til aktstykke 89 af 02. marts 2005 er den samlede prognose for projektet reduceret fra oplyste 54 mio. kr. til 52,9 mio. kr.

Åbningsår

Anlægget er ibrugtaget i 2004 og forventes afsluttet ultimo 2005.

Usikkerhed

Der er på grundlag af projektets fremskredne stade ingen usikkerhed forbundet med overholdelse af økonomi og tidsplan.

Ombygning af køreledningsanlæg Vallensbæk - Køge

Status

De indledende undersøgelser for projektet godtgjorde, at det eksisterende anlæg antageligt kan holde til starten af det næste årti. Da de efterfølgende vurderinger på kalkulatorisk niveau godtgjorde, at de samlede omkostninger til udskiftning af køreledningsanlægget var anslået for lavt, blev det endeligt besluttet at udskyde reinvesteringen længst muligt.

4. 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

Transport- og Energiministeriet har i juni 2005 udsendt et kommissorium for et udredningsarbejde, som både ser på problematikken over og under jorden ved Nørreport station. Udredningsarbejdet igangsættes primo 2006 og skal resultere i et projektforslag for modernisering af den eksisterende Nørreport station. Projekteringsarbejde vedr. dobbeltspor Nordvestbanen 2005-2006.