



Status for anlægsprojekter  
på Transportministeriets område  
**2. halvår 2007**





Status for anlægsprojekter  
på Transportministeriets område  
2. halvår 2007



## Indhold

<b>1. INDLEDNING .....</b>	<b>6</b>
<b>2. STATUS FOR BANEDANMARKS OG TRAFIKSTYRELSENS ANLÆGSPROGRAM, 2. HALVÅR 2007 .....</b>	<b>8</b>
2.1. Sammenfatning for anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen .....	8
2.2. Sammenfatning for anlægs- og fornyelsesprojekter, samt overkørsler, under gennemførelse i Banedanmark .....	9
2.3. Økonomioversigter .....	10
2.4. Den aktuelle markedsmæssige situation .....	14
2.5. Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen § 28.62.01.....	14
Kapacitetsforbedringer vest for København.....	14
Kapacitetsudvidelse København - Ringsted .....	15
Overhalingsspor for godstog.....	16
Århus Havnebane .....	17
Undersøgelse af udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.....	18
Niveaufri skæring mellem Grenåbanen og Grenåvej i Risskov, Århus .....	19
Modernisering af Nørreport Station.....	20
Niveaufri skæring i Taulov .....	21
Hastighedsopgradering af Sydbanen.....	22
2.6. Større anlægsprojekter i Banedanmark § 28.63.02.....	22
Ringsted Banetekniske anlæg.....	22
Øget kapacitet Københavns Hovedbanegård – Østerport (LOKO) .....	23
Pulje til Nærbaner .....	23
Perrontilpasninger mv. i forbindelse med IC4.....	24
Forlods ekspropriation København-Ringsted .....	25
Ringbanen .....	25
Nye togradioer (GSM-R) .....	26
Nye S-tog, infrastrukturændringer .....	27
Århus Havnebane .....	28
S-togsspor København H-Dybbølsbro .....	29
Forberedelse af togkontrolsystem (STM) .....	29
Nedlæggelse af overkørsel 427 Øster Doense .....	30
Tabel over ibrugtagne anlægsprojekter med beskeden risiko.....	31
2.7. Større fornyelsesprojekter i Banedanmark § 28.63.05.....	31
Sporombygning og svelleudveksling mellem Fredericia og Århus.....	31
Sporfornyelse mv. af Farumbanen.....	32
Sporfornyelse Køge Bugt Banen.....	33
Sporfornyelse Hellerup-Helsingør (Kystbanen) .....	33
Strandmøllebroen.....	34
Sporombygning Hellerup-Hillerød og København H-Høje Tåstrup .....	35
Renovering af Københavns Hovedbanegård .....	36
Tabel over ibrugtagne fornyelsesprojekter med beskeden risiko .....	37
<b>3. STATUS FOR NAVIAIRS ANLÆGSPROGRAM 2. HALVÅR 2007 .....</b>	<b>38</b>
3.1. Sammenfatning for anlægsprogrammer i Naviair.....	38
3.2. Oversigt over større anlægs- og fornyelsesprojekter .....	39
3.3. Den aktuelle situation .....	39
CASIMO .....	39
COOPANS.....	40
3.4. Usikkerhedsfaktorer i forbindelse med budgettering.....	40
CASIMO .....	40
COOPANS.....	40



3.5.	Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter .....	41
	CASIMO .....	41
	COOPANS .....	41
3.6.	Planlagte forberedelser af anlægsprojekter .....	42

#### **4. STATUS FOR VEJDIREKTORATETS ANLÆGSPROJEKTER, 2. HALVÅR**

<b>2007 .....</b>	<b>44</b>	
4.1.	Sammenfatning .....	44
4.2.	Markedssituationen .....	45
4.3.	Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter .....	46
	Odense - Svendborg, rute 9 .....	46
	Rute 18/15 Herning N - Brande og Snejbjerg - Herning Ø .....	47
	Holbæk - Vig, rute 21, etape 1 .....	47
	Holbæk - Vig, rute 21, etape 2 & 3 .....	48
	Hundige - Greve Syd (Køge Bugt) .....	48
	Udbygning af Motorring 3 til 6-sporet motorvej fra Jægersborg til Holbækmotorvejen .....	49
	Fløng - Roskilde V .....	50
	Riis-Ølholm-Vejle .....	51
	Udbygning af Ønslev-Sakskøbing .....	52
	Nors Omfartsvej .....	52
	Brande-Riis, 1. etape (Give N. - Riis) .....	52
	Bording-Funder .....	53
	Frederikssundmotorvejen (1. etape) .....	53
	Udbygning af E 45, Nørresundby - Bouet .....	54
	Udbygning af Kongevejen i Helsingør .....	55
	Søften-Skejby .....	56
	Skejby - Skødstrup .....	56
	Diagonalvej syd om Give .....	57
	Brande-Riis, 2. etape (Brande-Give N) .....	57
	Klipleve-Sønderborg .....	57
	Gørløse omfartsvej .....	58
	Sunds omfartsvej .....	59
	Slagelse omfartsvej .....	60
	Bredsten-Vandel .....	60
4.4.	Status vedr. planlægningsundersøgelser .....	61
	Igangværende VVM-undersøgelser .....	61
	Supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej .....	61
	Supplerende VVM-undersøgelse af Rute 15 Funder-Låsby, Kombilinen .....	62
	Odense Vest - Middelfart .....	62
	Motorring 4, udvidelse .....	63
	E45, Skærup-Vejle Nord, udvidelse .....	64
	E47 Isterød-Øverødvej, udvidelse .....	64
	Rute 18, Brande omfartsvej .....	65
	E47/E55/E20 Køge Bugt Motorvejen, udvidelse .....	65
	Ny forbindelsen ved Roskilde Fjord .....	66
4.5.	Status for igangværende forundersøgelser .....	66
	Rute 23 Skovvejen .....	66
4.6.	Planlagte VVM-undersøgelser .....	67
Bilag 1:	Placering af planlagte og igangværende større anlægsprojekter .....	68
Bilag 2:	Status for anlægspuljeprojekter .....	69
Bilag 3:	Udskiftning af overkørselsanlæg mellem privatbane og veje .....	70



## 1. Indledning

Dette notat giver en orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Trafikudvalg om udviklingen i - og status for store anlægsprojekter på Transportministeriets område finansieret via en bevilling på finansloven. Status er opgjort pr. november-januar 2007/2008. Orientering for 1. halvår 2007 blev oversendt til Folketinget i juni 2007.

Den samlede bevilling til de igangværende projekter er på ca. 25,2 mia. kr. og fordelt på 65 projekter. De store vejprojekter har en godkendt totalbevilling på ca. 15,3 mia. kr. fordelt på 25 projekter. Lufttrafikken tegner sig for ca. 1,4 mia. kr. fordelt på 2 projekter, medens anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet har en samlet bevilling på ca. 8,5 mia. kr. fordelt på 38 projekter.

De forskellige projekter befinder sig i forskellige stadier på vej mod færdiggørelse, som der redegøres for i omtalen af hvert enkelt projekt. Som en del heraf indgår en gennemgang af den aktuelle budgetmæssige situation, der vurderes at være forbundet med færdiggørelse af projektet.

### *Fordyrelser på vejområdet*

I efteråret 2006 blev der vedtaget nye budgetteringsprincipper for nye anlægsprojekter på Transportministeriets område, jf. Akt 16 af 24. oktober 2006. Årsagen hertil var bl.a., at man havde oplevet en række markante budgetoverskridelser i 2004. I "Status for anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område 1. halvår 2007" blev der varslet et forventet merbevillingsbehov til 11 vedtagne vejprojekter på ca. 2,2 mia. kr. Af de 11 projekter er 4 igangværende, nemlig udbygning af Motorring 3, Bording-Funder motorvejen, Frederikssundsmotorvejens første etape og Søften-Skejby motorvejen. Af disse elleve fordyrede projekter vedrører syv det gamle statsvejnet, mens de øvrige fire projekter er overtaget fra amterne. Endvidere vurderede Vejdirektoratet, at der kan komme en fordyrelse af Kliplev-Sønderborg.

I forlængelse heraf blev der igangsat en ekstern granskning af de fire igangværende projekter med et merbevillingsbehov i 2008 (udbygning af Motorring 3, Bording-Funder motorvejen, Frederikssundsmotorvejens første etape og Søften-Skejby motorvejen). Denne undersøgelse havde til hovedformål at skabe sammenhængende forklaringer på udviklingen i bevillingsbehovet. Disse fire granskninger er afsluttet, og de fire projekter fik forøget totaludgiften ved aktstykker den 13. december 2007.

For at forebygge gentagelser af den nuværende situation og for at forbedre informationen til bevillingsgiver i forbindelse med budgetopfølgning og eventuelle budgetrevisioner skal Vejdirektoratets igangværende anlægsprojekter i videst muligt omfang overføres til ny anlægsbudgettering, jf. Akt 16 af 24. oktober 2006.

De anlægsprojekter, hvor de væsentligste entreprisekontrakter er indgået, følger i det væsentlige de hidtidige styringsprincipper. For disse projekter foretages en statusgennemgang.

Der foretages snarest og inden finanslovsforslaget for 2009 en granskning og revurdering af budgettet på øvrige tre fordyrede projekter på det gamle statsvejnet, hvor der endnu ikke er indgået entreprisekontrakter, med udgangspunkt i principperne i ny anlægsbudgettering.



Endvidere er der igangsat en ekstern kvalitetssikring af de nye anlægsoverslag for de overtagne amtslige projekter i overensstemmelse med de nye budgetteringsprincipper. Efter kvalitetssikringen og granskningerne/revurderingerne for projekterne er afsluttet, forudsættes projekterne håndteret på finanslovsforslaget for 2009.



## **2. Status for Banedanmarks og Trafikstyrelsens anlægsprogram, 2. halvår 2007**

Statusnotatet for Banedanmarks og Trafikstyrelsens anlægsprogram indeholder en oversigt over alle igangværende anlægsprojekter, fornyelsesprojekter, der overstiger forelæggelsesgrænsen på 30 mio. kr. samt overkørselsprojekter, hvor der er registreret forbrug i løbet af 2007.

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

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

### **2.1. Sammenfatning for anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen**

Langt de fleste af Trafikstyrelsens anlægsprojekter befinder sig i en tidlig undersøgelsesfase, hvorfor der endnu ikke er taget stilling til, om de skal udføres. Projekterne er ved at få fastlagt projektgrundlaget med tilhørende anlægsoverslag, som vil være grundlaget for den videre beslutningsproces.

#### *Åbningsår*

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at en del af de større anlægsprojekter vil blive forsinket i forhold til forventningerne ved projekternes opstart. Forsinkelserne skyldes primært koordinering i forhold til andre projekter og udefrakommende forhold såsom ændrede ønsker fra interessenter og tilvejebringelse af ekstern finansiering.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Trafikstyrelsens udgifter til selve projekteringsarbejdet kan med en enkelt undtagelse afholdes inden for de nu gældende bevillinger.

Hovedparten af de udarbejdede anlægsoverslag forventes at kunne gennemføres inden for den angivne budgetmæssige ramme. For fire projekters vedkommende kan udgiften dog blive større end oprindelig forventet:

- 1) Overhalingsspor for godstog på Fyn vurderes til at blive dyrere end oprindelig forudsat. Trafikstyrelsen mener ikke, at denne investering vil stå mål med de samfundsøkonomiske og trafikale gevinster, hvorfor Trafikstyrelsen har anbefalet, at projektet stilles i bero.
- 2) Anlægsbudgettet for Århus Havnebane kan blive dyrere end forudsat. Århus Havn har imidlertid påtaget sig risikoen for eventuelle fordyrelser, hvorfor de statslige udgifter ikke vil blive forøget i forhold til det budgetterede.
- 3) For etablering af en niveaufri skæring mellem Grenåbanen og Grenåvej bliver den statslige udgift større end forudsat, hvilket skyldes bortfald af den indgåede samarbejdsaftale mellem





Trafikstyrelsen og Århus Amt efter nedlæggelsen af Århus Amt pr. 1. januar 2007. Transportministeriet har sammen med Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen gennemført en granskning af projektet og dets økonomi for at skabe et beslutningsgrundlag med henblik på politisk stillingtagen til projektets udformning. Granskningen er nu afsluttet, og der er truffet beslutning i samråd med Århus Kommune om at opføre en vejbro. Der er også indgået aftale med Århus Kommune om medfinansiering af merudgiften udover den afsatte bevilling. Anlægsperioden for vejbroen vil være 2 år fra anlægsarbejderne igangsættes.

4) Endelig er det forventningen, at den niveaufri skæring i Taulov bliver dyrere end oprindelig forudsat. Det oprindelige anlægsoverslag var udarbejdet på et tidligt tidspunkt, hvor der ikke var gennemført en egentlig forprojektering som grundlag for anlægsoverslaget, men baseret på erfaringspris for en lignende vejbro. Som en konsekvens af den viden, der er blevet indhentet i den efterfølgende forprojektering, er anlægsoverslaget blevet større end det oprindelige. Der skal således tilføres yderligere finansiering fra staten, hvis projektet skal kunne gennemføres. Fredericia Byråd har besluttet at fordoble sin investering.

## **2.2. Sammenfatning for anlægs- og fornyelsesprojekter, samt overkørsler, under gennemførelse i Banedanmark**

### *Åbningsår*

Overordnet set sker gennemførelsen af Banedanmarks anlægs- og fornyelsesprojekter som planlagt, dog er der enkelte forhold at bemærke.

- Etablering af ny fjernstyringscentral for S-banen er, bortset fra enkelte restarbejder, afsluttet 1 år tidligere end forudsat på finansloven. For flere andre anlægsprojekter er der tale om mindre udskydelser og/eller forsinkelser, der dog ikke har trafikale konsekvenser.
- Som afslutning på 360 mio. kr. puljen til øget genopretning af jernbanenettet fra 2004 har udestået et delprojekt med etablering af akseltællere på Lillebæltsbroen. Projektet blev oprindeligt budgetteret til 1 mio. kr. Projektet har imidlertid vist sig langt mere kompliceret end forudset, og det er derfor besluttet, at dette delprojekt ikke gennemføres. Banedanmark overvejer, hvorvidt det eventuelt skal gennemføres på et senere tidspunkt i anden forbindelse.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

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

- I forbindelse med Ringbaneprojektet har manglende PL-opregning af finansieringsbidraget fra eksterne parter betydet en merudgift på 12,4 mio. kr. i forhold til det budgetterede og den for Banedanmark disponible bevilling på 1.293,4 mio. kr. Denne merudgift finansieres af den såkaldte ringbanereserve, som udgør 12,4 mio. kr. ud af den samlede bevilling på 1.305,8 mio. kr. Ydermere er der modtaget større ekstrakrav end forventet fra entreprenører i forbindelse med slutfaktureringer for i alt 18,9 mio. kr. Fordyrelsen finansieres indenfor § 28.63.02. via opsparing på puljen til funktionalitetsfremmende foranstaltninger. Da fordyrelsen er på mindre end 10 pct. af den samlede bevilling på 1.305,8 mio. kr. skal der ikke forelægges aktstykke.
- Nye S-togsinfrastrukturændringer: Det blev oprindeligt forudsat, at et tilpasset forenklet anlæg til omkodning af hastighedskontrol og togstop (HKT) på strækningerne Lyngby-



Holte og Holte-Hillerød ville blive godkendt af Trafikstyrelsen i forbindelse med hastighedsopgradering. Efter Lyngby-ulykken d. 14. februar 2005 har det været Banedanmarks vurdering, at denne tilladelse ikke længere var opnåelig, hvorfor hastighedsopgraderingen på disse to delstrækninger blev indstillet. Der er med Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 truffet principbeslutning om fuld udskiftning af signaler på S-banen. Endelig afklaring af projektet vedr. infrastrukturændringer til de nye S-tog – og hermed eventuel hastighedsopgradering på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød – vil ske i forbindelse med afklaring af Banedanmarks Signalprogram, hvormed der forventes etableret et nyt signal- og togkontrolsystem på hele S-banen, som vil muliggøre hastighedsopgradering på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød. Der er planlagt et endeligt beslutningsoplæg om det samlede signalprojekt i efteråret 2008.

- Ringsted banetekniske anlæg er blevet fordyret som følge af ekstraudgifter til materialer mm. Fordyrelsen på 11,1 mio. kr. (10 pct. ud af den oprindelige bevilling hvor projektet er optaget på finanslov for 2000 med en samlet bevilling på 106,0 mio. kr., prisopregnet til 115,5 mio. kr. i 2006) er hjemlet ved aktstykke 68 af 11. januar 2007, og færdiggørelsesarbejderne forventes afsluttet primo 2008.
- Med Aftale om trafik for 2007 blev der afsat 10 mio. kr. til etablering af tilpassede perronafsnit på 9 IC4-stationer i 2007, hvor skiltningen som følge af indsættelsen af IC4-togene vil blive særligt forringet. Projektet er imidlertid blevet forsinket, fordi det i forbindelse med projekteringen er blevet konstateret, at det vil give passagerne en bedre information om togenes standsningsmønstre at udvide projektet til at omfatte i alt 20 stationer. Udvidelsen af projektet, der anslås at koste yderligere ca. 10 mio. kr., vil blive finansieret af hhv. DSB og A/S Storebæltsforbindelsen. Den udvidede løsning vil kunne være implementeret tidstnok til, at den forudsatte funktionalitet vil være etableret ved indsættelse af IC4 tog i planlagt landsdelsdrift.
- Sporfornyelsen Hellerup-Helsingør (Kystbanen) har på grund af uforudsete udgifter og større kompleksitet i forbindelse med udførelsen af projektet udskudt visse spor-, ballast- og afvandingsarbejder til 2008. Af samme årsag er der konstateret en yderligere fordyrelse i projektet, og aktstykke er tiltrådt af Finansudvalget den 13. december 2007.
- Der forventes en billiggørelse i forhold til bevillingerne i forbindelse med sporfornyelse på strækningerne Køge Bugt banen og Nordbanen på hhv. 19,8 mio. kr. og 47,4 mio. kr.

### **2.3. Økonomioversigter**

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 prisregulering<sup>1</sup> samt andre reguleringer, der, afhængigt af det enkelte projekt, kan være merbevillinger eller reduktion af bevillinger. Disse ændringer er enten sket forudgående ved aktstykker eller på bevillingslovene. Derudover oplyses den nuværende forventede totaludgift samt det forventede åbningstidspunkt. I det omfang ændringerne er indgået efter vedtagelse af finansloven for 2007, er de særskilt omtalt i den efterfølgende uddybende beskrivelse af anlægsprojekterne.

---

<sup>1</sup> 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 den af Finansministeriet udmeldte sats.



Tabel 1. Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen

Projekt (FL-år / Aktstykke)	1) Bevil- ling op- taget 1. gang på FL/Akts- tykke	2) Indeks- regule- ring til og med FLO7	3) Anden regule- ring før FL2007 fra FL / Akt- stykke	4) Anden regule- ring på FLO7	5) = 1+2+3+ 4 Total- bevil- ling FLO7	6) Bevil- lings- æn- dringer FLO7	7) = 5+6 Total- bevil- ling pr. no- vember 2007	8) Forven- tet to- talud- gift pr. novem- ber 2007	9) Forventet åbningsår (antal års afvigelse ift. det senest ved FL / Akt- stykke for- udsatte)
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR) (FL2004)	800,0	42,3	8,5	0,0	850,8	0,0	850,8	850,8	2009/11 (+2) <sup>H</sup>
Kapacitetsudvidelse København – Ringsted (FL2007)	234,0	0,0	0,0	0,0	234,0	0,0	234,0	[-]	2016/2017
Overhalingsspor for godstog (FL2004)	46,0	1,5	0,0	20,0	67,5	0,0	67,5	88,6	2009 (+3) <sup>A</sup>
Århus Havnebane (FL2004)	65,0	4,4	65,0	0,0	134,4	0,0	134,4	134,4 <sup>B</sup>	2008 (+2)
Nordvestbanen (Lejre og Vippe- rød) (FL2004)	20,0	0,5	5,4	0,0	25,9	0,0	25,9	656,5/ 1178,3 <sup>G</sup>	Besluttet
Niveaufri skæring Grenåbanen (Akt 127 9/5 2005)/FL2006	23,8	0,2	0,0	35,0	59,0	0,0	59,0	71,0 <sup>C</sup>	2010(+2)
Modernisering af Nørreport stati- on (FL2004)	7,0	0,2	0,0	0,0	7,2	0,0	7,2	187,0	2014(+5) <sup>D</sup>
Niveaufri skæring i Taulov (FL2006)	1,0	0,0	0,0	14,5	15,5	0,0	15,5 <sup>E</sup>	42,0	2010(+2)
Sydbanen (FL2004)	2,6	0,0	2,6 <sup>F</sup>	0,0	5,2	0,0	5,2	-	Besluttet

<sup>A</sup> Trafikstyrelsen har anbefalet Transportministeriet, at projektet stilles i bero, idet investeringen ikke på nuværende tids-  
punkt står mål med de samfundsøkonomiske og trafikale gevinster.

<sup>B</sup> Omfatter delprojekt A og B. Delprojekt A er forankret i Banedanmark, der også afrapporterer på delprojektets status. Der  
er opnået TEN støtte til projektet på 13,4 mio. kr.

<sup>C</sup> Beløbet er inklusiv Århus kommunes tilskud på 5 mio. kr.

<sup>D</sup> Det forventede åbningsår er afhængig af resultatet af Københavns Kommunes undersøgelser.

<sup>E</sup> Hertil kommer et forventet bidrag fra Banedanmark på 11,0 mio. kr. (PL 2007) i 2008. Der resterer således restfinansie-  
ring af 13 mio. kr.

<sup>F</sup> Der er forudsat støtte fra EU på 2,6 mio. kr. Da støtten endnu ikke er opnået, er der optaget en merbevilling på 2,6 mio. kr.  
på TB2007, jf. anmærkningerne til § 28.62.01.

<sup>G</sup> Den forventede totaludgift afhænger af, om der vælges en løsning med fuld udbygning eller en løsning med delvis udbyg-  
ning.

<sup>H</sup> Nyt spor ved Ringsted forventes ibrugtaget i 2009. De to spor mellem København H og Ny Ellebjerg forudsættes ibrugtaget  
i 2011.



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

Anlægsprojekter § 28.63.02.	1) Bevil- ling opta- get 1. gang på FL/akt stykke	3) Indeks- regu- lering til og med FLO7	3) Anden regu- lering for FLO7	4) Anden regu- lering på FLO7	5) Total- bevil- ling FLO7 (1+2+3 +4)	6) Anden regu- lering siden FLO7 (akt- styk- ker)	7) Total- bevil- ling nov. 2007 (5+6)	8) For- ventet total- udgift	9) Forventet åbningsår, (antal års afvigelse ift. forudsat i parentes)
Ringsted banetekniske anlæg (FLOo + akt 68, af 11/1 - 07)	106,0	9,5	0,0	0,0	115,5	11,1	126,6	128,2	2007 (+1)
Kapacitet København H – Østerport, LOKO (FLOo)	600,0	38,1	1,5	0,0	639,6	0,0	639,6	635,7	2007 (+2)
Nærbaneprojektet (FLO1 + Akt 15, af 14/12 - 06) <sup>H</sup>	170,0	9,9	43,1	0,0	223,0	0,0	223,0	222,5	2004
Perrontilpasning IC4-tog (Akt 9, af 27/10 - 05)	35,2	0,0	0,0	0,0	35,2	0,0	35,2	35,2	2007 (+1)
Forlods ekspropriation København – Ringsted (Akt 182, af 18/6 - 04 /FL+ Akt 90, af 10/1 - 06)	20,0	0,0	15,0	55,0 <sup>B</sup>	90,0	0,0	90,0	90,0	2009
Ringbanen (FLOo) <sup>D H</sup>	909,7	59,0	337,1	0,0	1.305,8	0,0	1.305,8	1.332,5	2006
Nye togradioer (GSM-R) (FLO7)	428,6	0,0	0,0	0,0	428,6	0,0	428,6	428,6	2012
Fjernstyringscentral S-banen (ny DIC-S) (FLO4) <sup>A</sup>	344,1	8,4	0,0	0,0	352,5	0,0	352,5	350,3	2007 (-1)
Ballerup – Frederikssund (FL08) <sup>A H</sup>	763,2	17,6	237,0	0,0	1.017,8	0,0	1.017,8	1.031,4	2002
Nye S-tog, infrastruktur (FLOo) <sup>H</sup>	962,2	40,0	-167,0	0,0	835,2	0,0	835,2 <sup>I</sup>	831,7	2007 (+2)
Odense – Svendborg (FLOo) <sup>A</sup>	176,1	5,2	20,0	0,0	201,3	0,0	201,3	202,1	2003
Tilgængelighed for handicappede (Akt 141, af 5/5 - 04) <sup>A</sup>	23,3 <sup>E</sup>	0,0	0,0	0,0	23,3	0,0	23,3	21,6	2007 (+2)
Jernbanesikkerhed (FLO1) <sup>A</sup>	71,2	2,4	33,0	0,0	106,6	0,0	106,6	107,7	2006 (+2)
Århus Havnebane (FLO4) <sup>C</sup>	65,0	4,4	65,0	0,0	134,4	0,0	134,4 <sup>F</sup>	134,4	2008 (+2)
S-togsspor København – Dybbølsbro (FLO4)	153,0	10,8	0,0	0,0	163,8	0,0	163,8	163,8 <sup>G</sup>	2010
Forberedelse af togkontrolsystem (STM) (FLO5)	30,7	1,4	0,0	0,0	32,1	0,0	32,1	32,1	2010 (+1)

Evt. afvigelser i tabellens summerede beløb skyldes afrundinger.

<sup>A</sup> Ibrugtagne projekter, der alene afrapporteres i tabel 5, og ikke tekstmæssigt.

<sup>B</sup> Bevillingen er optaget på FLO7 med 25 mio. kr. i 2007 og 15 mio. kr. i hvert af årene 2008 og 2009.

<sup>C</sup> Projektet Århus Havnebane er overdraget til udførelse i Banedanmark for så vidt angår sikringsanlægget og spor på havnen (35 mio. kr.).

<sup>D</sup> Den såkaldte "Ringbane-reserve", der stammer fra bortfaldet af perroner på Øresundsbanen ved Ny Ellebjerg station, udgør pt. 12,4 mio. kr. Beløbet disponeres af Transportministeriet, hvorfor den for Banedanmark disponible bevilling udgør 1.293,4 mio. kr. Der er konstateret en brutto fordyrelse på 26,7 mio. kr. i forhold til den for Banedanmark disponible bevilling på 1.293,4 mio. kr. (ekskl. Ringbane-reserven). Netto er fordyrelsen på 18,9 mio. kr., idet Banedanmark har haft merindtægter for 7,8 mio. kr. Hertil kommer, at manglende PL-opregning af finansieringsbidraget fra eksterne parter medfører en uforudset merudgift på 12,4 mio. kr., som finansieres af Ringbanereserven. Den samlede forventede totaludgift udgør således 1.332,5 mio. kr.

<sup>E</sup> I Akt 141, af 5/5 2005 er puljen angivet til 24,0 mio. kr. På TBO4 er der overført 23,3 mio. kr. til Banedanmark, mens de resterende 0,7 mio. kr. er overført til Trafikstyrelsen.

<sup>F</sup> Der er opnået TEN støtte til projektet på 13,4 mio. kr. Dette er håndteret på FFL08 (II).

<sup>G</sup> Forslag til at gennemføre projektet sammen med fornyelsesprojekter på strækningen er i øjeblikket under udarbejdelse. Forslaget forventes forelagt Finansudvalget samtidig med igangsættelsesaktstykke for fornyelsesdelen. På FLO7 er angivet en totaludgift på 162,5 mio. kr. Bevillingen over årene summerer imidlertid til 163,8. Differencen vedrører prisopregning. Dette er korrigeret på FFL08 (II).

<sup>H</sup> I forbindelse med udarbejdelse af denne anlægsstatus har et dobbelttjek givet anledning til en ændret fordeling mellem bevillingsændringer som følge af indeksregulering og bevillingsændringer som følge af i øvrige forhold.

<sup>I</sup> For projektet Nye S-tog, infrastruktur fremgik det af anlægsstatus for 1. halvår 2006, at totalbevillingen reduceres fra 835,2 mio. kr. til 831,2 mio. kr. pga. at udjævning af lokale hastighedsnedsettelse på Farumbanen udelades af projektet. Det var på daværende tidspunkt planen, at de 4 mio. kr. via aktstykke skulle medgå til finansiering af en fordyrelse af LOKO-projektet. Jf. anlægsstatus for 2. halvår 2006 blev fordyrelsen af LOKO-projektet imidlertid finansieret på anden vis, men ved en fejl blev totalbevillingen til Nye S-tog, infrastruktur ikke rettet tilbage til 835,2 mio. kr. Fejlen er rettet i denne anlægsstatus.



Tabel 3. Overkørselsprojekter med forbrug i 2007 (mio. kr.).

Projekt navn § 28.63.02.	1) Bevil- ling op- ta-get 1. gang på FL/akt stykke	2) In- deksre- gule- ring til og med FLO7	3) Anden regule- ring før FLO7	4) Anden regule- ring på FLO7	5) Total- bevil- ling FLO7 (1+2+3 +4)	6) Anden regule- ring si- den FLO7 (akt- stykk- er)	7) Total- bevil- ling nov. 2007 (5+6)	8) For- ventet total- udgift	9) Forventet åbningsår, (antal års afvigelse ift. forudsat i parentes)
Øster Doense (Akt 162 af 1/6-06) <sup>A</sup>	38,0	0,0	0,0	0,0	38,0	0,0	38,0	37,9	2009 (+1)

<sup>A</sup> Den afsatte bevilling i aktstykket fordeler sig med 2,0 mio. kr. i 2006 og 36,0 mio. kr. i årene 2008-2009.

Tabel 4. Større fornyelsesprojekter, godkendt og under gennemførelse i Banedanmark (mio. kr.).

Fornyelsesprojekter § 28.63.05.	1) Bevil- ling op- ta-get 1. gang på FL/aktst- ykke	2) In- deksre- gule- ring til og med FLO7	3) Anden regule- ring før FLO7	4) Anden regule- ring på FLO7	5) Total- bevil- ling FLO7 (1+2+3 +4)	6) Anden regule- ring si- den FLO7 (akt- stykk- er)	7) Total- bevil- ling nov. 2007 (5+6)	8) For- ventet total- udgift	9) Forventet åb- ningsår, (an- tal års afvi- gelse ift. for- udsat i paren- tes)
Fredericia – Århus (Akt B, af 6/12-07) <b>fortroligt</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Farumbanen (Akt A, af 11/10 - 07) <b>fortroligt</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Køge Bugt banen (Akt 69, af 7/12 - 06)	244,0	0,0	0,0	0,0	244,0	0,0	244,0	224,2	2007
København – Helsingør (Kystba- nen) spor (Akt 199, 23/2 - 06) <sup>C</sup>	214,0	0,0	0,0	0,0	214,0	31,0	245,0	-	2008 (+1)
Strandmøllebroen (Akt 199, 23/2 - 06) <sup>C</sup>	35,0	0,0	0,0	0,0	35,0	0,0	35,0	41,7	
Hellerup – Hillerød (Akt 170, af 9/2 - 06)	207,0	0,0	0,0	0,0	207,0	0,0	207,0	159,6	2007
København – Høje Taastrup (Akt 171, af 2/3 - 06) <sup>A</sup>	72,0	0,0	0,0	0,0	72,0	0,0	72,0	58,0	2007 (+1)
Renovering af Københavns Hoved- banegård (Akt B, af 13/2 - 06 <b>for- troligt</b> ) <sup>B</sup> (Projektet omfatter både § 28.63.02. og § 28.63.05.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sporombygning Herning – Vejle (Akt 115, af 11/5 - 05 + Akt 7, 3/10 - 06) <sup>A</sup>	280,0	0,0	-30,0	0,0	250,0	0,0	250,0	250,3	2005
Sporombygning Fredericia – Lun- derskov (Akt 113, af 20/4 - 05) <sup>A</sup>	108,0	0,0	0,0	0,0	108,0	0,0	108,0	93,8	2005
Sporfornyelse Århus – Ryomgaard (Akt 161, af 24/2 - 04) <sup>A</sup>	150,0	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	150,0	159,6	2005
Fornydelse sikringsanlæg Århus – Grenå (Akt 15, af 14/12 - 06) <sup>A</sup>	43,3	0,0	0,0	0,0	43,3	0,0	43,3	46,0	2006

Evt. afvigelser i tabellens summerede beløb skyldes afrundinger.

<sup>A</sup> Ibrugtagne fornyelsesprojekter, der alene afrapporteres i tabel 6 og ikke tekstmæssigt.

<sup>B</sup> Projekterne vedrører kun en del af det samlede aktstykke.

<sup>C</sup> Kystbanebevillingen er ved Akt 143 af 14. maj 2007 forøget med 31 mio. kr. Nyt aktstykke med en yderligere forøgelse er tiltrådt af Finansudvalget som fortroligt aktstykke D-2007. Da dette aktstykke er fortroligt indgår data herfra ikke i kolonnerne 6, 7 og 8.



## **2.4. Den aktuelle markedsmæssige situation**

Banedanmark vurderer generelt konkurrencesituationen som uændret i forhold til 1. halvår 2007. Der er stor interesse for Banedanmarks udbud af opgaver, men på nogle få opgaver har indbudte entreprenører meldt fra i større omfang end forventet, og det har været nødvendigt at aflyse et par licitationer, da tilbuddene har været betydeligt over det forventede.

Banedanmark konstaterer stor interesse for at blive indbudt til at byde på anlægs- og fornyelsesopgaver inden for det jernbanetekniske område. Inden for de seneste år har tre tyske entreprenørvirksomheder etableret sig i Danmark og har været i stand til at vinde opgaver vedrørende sporombygning, ligesom der på det seneste har været to svenske tilbudsgivere. I 2007 har Banedanmark ikke mærket nogen nedgang i interessen for at byde på opgaverne.

Det vurderes at være af væsentlig betydning, at Banedanmark fastholder den forbedrede planlægning af opgaverne, så udbud kan foretages tidligere end det generelt set har været muligt hidtil. Det er Banedanmarks vurdering, at de initiativer som Banedanmark har igangsat – bl.a. med Strategiprojektet – for at forbedre sin evne til planlægning ser ud til at virke efter hensigten.

Vedrørende kørestrøm er konkurrencesituationen usikker. De få fornyelsesopgaver, der har været udbudt, har voldt entreprenørerne større problemer end forventet. Det er dog Banedanmarks vurdering, at der fortsat vil være en 3-4 entreprenører, der vurderer dette marked som interessant.

Angående sikringstekniske arbejder er der ikke mange konkurrencedygtige tilbudsgivere til fornyelse af sikrings- og fjernstyringsanlæg. Vedrørende sikringstekniske arbejder i forbindelse med andre fornyelsesopgaver – eksempelvis sporombygninger – har nogle forsøgsprojekter vist, at der i dag er tre eksterne virksomheder, der er i stand til at løse mindre opgaver i konkurrence med Banedanmark Entreprise, mens der på de store opgaver kun er én virksomhed, der har den fornødne kapacitet. De seneste års pilotprojekter har dog haft en positiv effekt, hvorfor markedet er lukket noget op.

For almindelige entreprenørarbejder (som f.eks. arbejde vedrørende broer og overkørsler) er Banedanmark tilfreds med konkurrencesituationen.

Gennem konkurrenceudsættelse sikrer Banedanmark, at opgaverne løses til markedsprisen. Markedsprisen er påvirket af mange faktorer, herunder råvarepriser, som følger af den globale markedssituation, men prisen på metaller herunder stålprisen har været forholdsvis stabil den seneste tid. Gennem konkurrenceudsættelse og efterlevelse af de gældende regler om fast tid og pris sikres, at opgaver og eksterne ydelser indkøbes til markedsprisen.

## **2.5. Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen § 28.62.01.**

### **Kapacitetsforbedringer vest for København**

#### *Status*

I trafikaftalen fra 2003 blev det aftalt at sikre en kapacitetsudvidelse på strækningen Østport-Ringsted, som svarer til to persontogskanaler eller en godstogskanal pr. retning pr. time inden for en ramme af 800 mio. kr. i daværende priser. Under arbejdstitlen KØR er der analyseret en række mindre projekter med tilhørende økonomi og udførelsesplanlægning.



I forbindelse med Aftale om trafik for 2007 er der truffet beslutning om at anlægge et nyt spor øst for Ringsted samt at undersøge etablering af to spor mellem København H og Ny Ellebjerg til ibrugtagning senest 2011. Det præcise indhold og omfang af de hertil knyttede foranstaltninger er forelagt og godkendt af forligskredsen i september 2007. De to projekter vil kunne opfylde det samlede kapacitetsmål, og de øvrige delprojekter i KØR-komplekset har dermed kunnet aflyses.

De to nye spor mellem Københavns Hovedbanegård og Ny Ellebjerg giver en øget kapacitet og forbedret trafikafvikling. De vil samtidigt kunne indgå i sin helhed i den langsigtede udbygning af banekapaciteten mellem København og Ringsted.

Loven om at anlægge et nyt spor øst for Ringsted er vedtaget ultimo februar 2007 med ikrafttræden pr. 10. marts 2007.

#### *Åbningsår*

Et nyt spor ved Ringsted forventes ibrugtaget i 2009, og de to spor mellem København H og Ny Ellebjerg forudsættes ibrugtaget i 2011.

#### *Ændringer til FL*

Periodiseringen af udgifterne skal tilpasses i overensstemmelse med beslutningerne i Aftale om trafik for 2007 og er revideret i forbindelse med beslutningen om gennemførelse af anlæg af to spor mellem København H og Ny Ellebjerg. Ændringen fremgår af FFLO8 (II).

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Der foreligger på nuværende tidspunkt et udkast til programfaserapport, hvoraf det fremgår, at de to nye spor mellem København H og Ny Ellebjerg samt sporet ved Ringsted kan gennemføres inden for den afsatte bevilling til kapacitetsudbygning vest for København.

### **Kapacitetsudvidelse København - Ringsted**

#### *Status*

Projektet Kapacitetsudvidelse København-Ringsted har til formål at gennemføre undersøgelser af to langsigtede løsninger på strækningen København-Ringsted med henblik på at øge banekapaciteten.

I henhold til grundlaget i lov nr. 244 af 21. marts 2007 skal to mulige løsninger undersøges:

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

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

I marts-maj 2007 har Trafikstyrelsen gennemført en møderække med kommuner og statslige miljømyndigheder, og der er udarbejdet en række notater, som sammenfatter disses forvent-





ninger til projektarbejdet. Trafikstyrelsen gennemfører analyserne ud fra en metodik om en "grundløsning", hvortil kan foretages nogle "tilvalg" eller opstilles nogle "alternativer". Kommunernes og miljømyndighedernes ønsker til analyserne vil i nogen grad være at betragte som "tilvalg" eller "alternativer", men alle ønsker vil blive belyst. Undtaget herfra er dog forslag, som umiddelbart vurderes som urealistiske, eksempelvis at banen gennem en hel kommune lægges i en tunnel. Projektet har en hjemmeside med nyheder og analyseresultater, og der er mulighed for at stille spørgsmål og komme med forslag til projektet.

Størstedelen af de tekniske kontrakter er indgået, og analyser af anlægstekniske løsningsmuligheder inklusiv alternativer er i gang. Dispositionsforslag vil være afsluttet forår/sommer 2008. I henhold til den forventede tidsplan afholdes der offentlig høring i perioden september-november 2008.

#### *Åbningsår*

Der afleveres grundlag for politisk behandling og beslutning i efteråret 2009. Der skal som led i beslutningsgrundlaget fremlægges forslag til, i hvilket regi det egentlige anlæg skal udføres. I henhold til den oprindelige tidsplan kan det færdige anlæg tages i brug ca. 2016-17, idet gennemførelsestiden for de to løsningsalternativer er nogenlunde den samme.

#### *Ændringer til FL*

Ingen ændringer til bevillingen på 234,0 mio. kr.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet forventes gennemført inden for den afsatte bevilling.

### **Overhalingsspor for godstog**

#### *Status*

Projektets formål er at forbedre vilkårene for banegodstrafikken over Fyn. Hovedparten af overhalingssporene på Fyn er for korte til godstog, der udnytter den maksimale længde på 750 m for godstog. Projektet blev besluttet som del af trafikaftalen i 2003.

Efterfølgende analyser viste, at lokalisering af sporet ville være optimal i Tommerup. Dette projekt stødte på lokal modstand i forbindelse med den offentlige høring, og det vurderedes ikke at blive så meget billigere end alternative placeringer, at det kunne forsvares at holde fast i lokaliseringen. Samtidigt vurderedes projektet i Tommerup også at blive dyrere end antaget.

På et indledende niveau undersøgte Trafikstyrelsen en placering øst for Tommerup, og på det grundlag blev det i Aftale om trafik for 2007 besluttet at afsætte i alt 67,5 mio. kr. til projektet, heraf de 3 mio. kr. til forberedende arbejder/projektering i Trafikstyrelsen.

Herefter har den billigste løsning mellem Holmstrup og Tommerup været undersøgt i samme detaljeringsgrad som løsningen i Tommerup og været i offentlig høring i sommeren 2007.

Løsningen har vist sig at blive væsentlig dyrere end først antaget, og prisen for projektet nærmer sig 90 mio. kr. Heraf medgår op mod 40 mio. kr. til tilpasning af sikringsanlægget, som i lyset af Banedanmarks signalprojekt må forventes at få en ganske kort levetid. Trafikstyrelsen mener





ikke, at en sådan investering står mål med de trafikale og samfundsøkonomiske gevinster, og derfor har Trafikstyrelsen anbefalet Transportministeriet, at projektet stilles i bero.

Forbruget til undersøgelser og projektering har indtil nu andraget 3 mio. kr.

#### *Åbningsår*

I fald projektet ønskes gennemført, vil et realistisk bud på et åbningstidspunkt på nuværende tidspunkt være ca. 2 år efter vedtagelse af anlægslov.

#### *Ændringer til FL*

Projektet har oplevet en konstant stigning i anlægsinvesteringen, uanset hvilken løsning, der har været undersøgt. De seneste undersøgelser har vist, at projektet ikke vil kunne gennemføres inden for rammerne af Aftale om trafik for 2007.

For at gennemføre projektet inden for den ovenfor nævnte tidsramme vil projektet skulle tilføres en ekstra bevilling på 21,1 mio. kr. udover den eksisterende bevilling på 67,5 mio. kr.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Trafikstyrelsen anbefaler, at projektet stilles i bero.

### **Århus Havnebane**

#### *Status*

Projektet Århus havnebane har til formål at forbedre adgangsforholdene til Århus Havn, fordi havnen er i kraftig vækst. Havnen betjenes i dag af én 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.

Projektet er delt op i to delprojekter – delprojekt A og delprojekt B. Delprojekt A omfatter de spor og sikringstekniske ændringer på Århus H, der er foranlediget af etableringen af den nye havnebane. Delprojekt A varetages af Banedanmark, og status herpå gives af Banedanmark.

Delprojekt B omfatter etablering af havnebanen fra udkørslen af Århus H til havneterminalerne i den nye Århus Østhavn. Delprojekt B varetages af Århus Havn. Status for delprojekt B er, at konstruktion af bro og dæmning skrider planmæssigt frem. Der er indgået aftale med entreprenør om sporentreprise for projektet. De øvrige dele af projektet forventes snarest at komme i entreprenørudbud.

#### *Åbningsår*

Udførelsesperioden for havnebaneprojektet forventes pt. at være 2007 samt første halvdel af 2008. Den nye havnebane forventes åbnet for trafik den 1. oktober 2008.

#### *Ændringer til FL*

Der er i 2007 opnået tilsagn fra EU om TEN-støtte til projektet på 13,4 mio. kr. (1,8 mio. €). Dette er håndteret på FFLO8 (II). Af den samlede bevilling er 103,7 mio. kr. allokert delprojekt B.



#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Der er en vis usikkerhed knyttet til de samlede omkostninger til etablering af havnebanen. Usikkerheden er håndteret ved at dele delprojekt B op i to udførelsmæssige etaper, hvor den første etape løser det mest presserende problem for godstogenes adgang til havnen. Med gennemførelsen af etape 1 opnås et anlæg, som i sig selv er funktionsdygtigt. En eventuel budgetoverskridelse vil ikke medføre medudgifter for staten, idet risikoen for merudgifter efter aftale bæres af Århus Havn.

#### **Undersøgelse af udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød**

##### *Status*

Udbygning af Nordvestbanen har til formål at skabe mulighed for at forbedre togbetjeningen på strækningen mellem Roskilde og Holbæk gennem forøgelse af kapaciteten på banen og dermed mulighed for øget frekvens, bedre køreplaner og ekstra regularitet. Projektet omfatter et dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød samt en forøgelse af hastigheden på strækningen Roskilde-Holbæk.

Miljøredegørelsen for projektet blev sendt i offentlig høring i perioden fra den 6. september 2006 til den 1. november 2006. De indkomne indsigelser, forslag og kommentarer blev samlet i et høringsnotat. Særligt høringssvar fra Holbæk Kommune og kommentarer fra Vejdirektoratet afstedkom en supplerende høring i perioden 14. februar 2007 til 11. april 2007 vedrørende løsningsforslag til erstatningsanlæg i Tølløse og Soderup. Supplerende høringsnotat er udsendt den 27. april 2007. Den endelige miljøredegørelse er udsendt primo maj 2007. Som følge af vanskeligheder for Holbæk Kommune med at beslutte sig for et alternativ til Trafikstyrelsens forslag til erstatningsanlæg i Tølløse by har Kommunen fået mulighed for selv at arbejde videre med dette i forbindelse med udarbejdelse af en ny kommuneplan. En endelig afklaring heraf mangler.

I rapporteringen beskrives konkrete forslag til udformning af de banetekniske anlæg, som skal ændres ved en udbygning til dobbeltspor i hele strækningens forløb Lejre-Vipperød og et alternativt forslag med dobbeltspor mellem Lejre og Hvalsø samt anlægsoverslag til hvert af forslagene. Endvidere redegøres for de trafikale muligheder, som en gennemførelse af forslagene vil indebære, ligesom de samfundsøkonomiske aspekter ved gennemførelsen af forslagene belyses.

Forslagene omfatter derudover oplæg til nedlæggelse af jernbaneoverkørsler og oplæg til kommunal medfinansiering af erstatningsanlæg.

I forbindelse med implementeringen af ny anlægsbudgettering planlægges undersøgelse af udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød omfattet af en såkaldt niveau 2 ekstern kvalitetssikring, jf. Akt 16 24/10 2006.

##### *Åbningsår*

Der er ikke taget stilling til en tidsplan for realisering af projektet.

##### *Ændringer til FL*

Projekteringen af udbygning af Nordvestbanen har vist sig at blive dyrere end det bevilgede be-



løb, og færdiggørelsen af projekteringen af Nordvestbanen finansieres via uforbrugte midler på 5,4 mio. kr. fra projektet Strategianalyse København-Ringsted.

Fra 2008 er der etableret en samlet pulje til forlods ekspropriation i forbindelse med anlægsprojektet på strækningen København-Ringsted og projektet Lejre-Vipperød (Nordvestbanen). Forbruget på de to projekter fremgår løbende af Banedanmarks årsrapporter. Det samlede behov til forlods ekspropriationer til både Nordvestbanen og København-Ringsted projektet tages herefter op til vurdering i efteråret 2008.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Det forventes, at projektet kan afsluttes inden for de økonomiske rammer for programfasen. Såfremt beslutning om projektet udskydes væsentligt, kan det forventes, at der skal bevilges midler til en opdatering af beslutningsgrundlaget.

### ***Niveaufri skæring mellem Grenåbanen og Grenåvej i Risskov, Århus***

#### *Status*

Som del af udmøntning af anlægspuljen for 2005 blev det aftalt, at staten skulle yde et tilskud til etablering af en niveaufri skæring mellem Grenåbanen og Grenåvej i Århus, som på daværende tidspunkt blev vurderet at koste 46,8 mio. kr. Totaludgiften var forudsat delt ligeligt mellem staten og Århus Amt. I Aftale om trafik for 2007 blev der afsat en merbevilling til projektet på 35 mio. kr., som skulle dække den hidtil forudsatte amtslige del af finansieringen samt en mindre fordyrelse.

Der har været overvejet to forskellige løsninger: En vejbro over banen til ca. 70 mio. kr. eller en jernbanebro over vejen til ca. 90 mio. kr.

Da amtet blev nedlagt den 1. januar 2007, bortfaldt forudsætningerne bag samarbejdsaftalen mellem Trafikstyrelsen og Århus Amt. Transportministeriet igangsatte derfor sammen med Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen i 2007 en granskning af projektet – herunder af økonomien og muligheden for placering af udførselsansvaret – for at skabe et beslutningsgrundlag med henblik på politisk stillingtagen til projektets udformning. Århus Kommune blev inddraget i granskningen.

Århus Kommune har den 15. juni 2007 opfordret ministeriet til, at der arbejdes videre med at etablere den vejbro, som oprindeligt blev aftalt mellem Århus Amt og Trafikstyrelsen. I sommeren 2007 blev der indgået aftale med Århus Kommune om finansieringen af merudgiften på 12 mio. kr. fordelt således, at Århus kommune bidrager med 5 mio. kr. og staten med 7 mio. kr. Fordyrelsen på 12 mio. kr. kan primært henføres til, at projektet siden de indledende anlægsoverslag er blevet konkretiseret, hvilket har medført et revideret (højere) anlægsoverslag. Anlægsperioden for Vejbroen vil være 2 år fra anlægsarbejderne igangsættes.

#### *Åbningsår*

Det er på nuværende tidspunkt usikkert, hvornår den niveaufri skæring kan være etableret, men forventeligt i 2010.



#### *Ændringer til FL*

Projektet overføres til Vejdirektoratet på FFLO8 (II). Vejdirektoratet vil fremover give status på dette projekt.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektets økonomi og åbningstidspunkt er, som angivet ovenfor, usikkert.

### **Modernisering af Nørreport Station**

#### *Status*

Regeringen og Københavns Kommune blev i 2005 enige om at iværksætte et fælles udredningsarbejde, der i 2007 skulle resultere i et projektforslag for modernisering af Nørreport Station. Udredningsarbejdet blev iværksat med henblik på at sikre sammenhæng mellem den renowering, som skal gennemføres af den eksisterende station under jorden for at forbedre luftkvalitet mv., og en modernisering af forholdene på overfladen. Statens bidrag omfatter forhold under jorden og nødvendige retableringsomkostninger på overfladen.

Miljøstyrelsen fremsendte den 21. december 2005 en afgørelse i ankesag vedr. forbedring af luftkvaliteten på Nørreport Station. I denne afgørelse er det stillet som et krav, at luftkvaliteten skal leve op til de stillede krav senest den 1. januar 2010. En forudsætning for at leve op til den frist er, at anlægsarbejderne kunne påbegyndes umiddelbart efter udredningsarbejdets afslutning i 2007.

Arbejdet er igangsat primo 2006 med nedsættelse af styregruppe og arbejdsgruppe vedr. forholdene under jorden. Arbejdsgruppen har i februar 2007 afleveret et idékatalog til styregruppen. Idékataloget indeholder forslag til modernisering af Nørreport Station og er tiltrådt af arbejdsgruppens medlemmer med undtagelse af Københavns Kommune. Københavns Kommune accepterede idékatalogets forslag for så vidt angår opfyldelse af kravene til forbedring af luftkvaliteten, men vurderede, at de viste ventilationsbygværker vil blive for dominerende i gadebilledet, og at de ikke er i overensstemmelse med pladsens øvrige arkitektur. På nuværende tidspunkt arbejder Københavns Kommune på at undersøge mulighederne for at finde en løsning, der er acceptabel for kommunen.

Banedanmark har gennemført undersøgelser, der påviser et behov for at udskifte membranen over Nørreport Station. Dette vil medføre en blotlæggelse af oversiden af stationen. I 2007 gennemførtes yderligere undersøgelser, og arbejdet kan forventes igangsat, når Københavns Kommunes undersøgelser er afsluttet.

En modernisering af stationen vil af praktiske og økonomiske hensyn blive koordineret med udskiftningen af membranen, og projektforslaget for modernisering af stationen kan først udarbejdes, når resultatet af Københavns Kommunes undersøgelser foreligger. Dette vil bidrage til, at arbejdet vil blive forsinket i forhold til den oprindelige tidsplan, hvor moderniseringen planlagdes gennemført i 2009.

Trafikstyrelsens udgifter til udredningsarbejdet beløber sig til ca. 7 mio. kr. Hertil kommer et bidrag fra DSB til arkitektbistand samt Københavns Kommunes udgifter til planlægning af forbedringer på overfladen.



#### *Åbningsår*

På nuværende tidspunkt anses det for realistisk, at udredningsarbejdet kan være afsluttet i 2009. Tidspunktet afhænger dog af, hvornår resultatet af Københavns Kommunes undersøgelser foreligger. Københavns Kommunes undersøgelser foreligger endnu ikke, og der forventes en stram tidsplan frem mod sommeren. Herefter skal der tages politisk stilling til projektet. Det forventes, at moderniseringen af Nørreport Station senest kan være gennemført i 2014.

#### *Ændringer til FL*

Når udredningen er afsluttet, vil der skulle søges om bevilling til gennemførelse af projektet.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Statens samlede udgift til selve anlægsarbejderne vedrørende modernisering af Nørreport Station vurderes til ca. 180 mio. kr. ekskl. eventuelt bidrag fra DSB.

### ***Niveaufri skæring i Taulov***

#### *Status*

I Aftale om trafik fra november 2005 blev det besluttet at fremrykke projekteringen af en niveaufri skæring i Taulov fra 2007 til 2006.

I 2006 blev rammerne for projektets finansielle fordeling mellem staten og kommunen lagt fast i en samarbejdsaftale mellem Trafikstyrelsen og Fredericia Kommune. Af aftalen fremgår, at den statslige opgave er at sikre etablering af en niveaufri skæring, dvs. staten finansierer en vejbro plus dæmninger, mens kommunen finansierer vejanlægget.

Forprojekteringen blev afsluttet i marts 2007. Statens del af projektet vurderes at kunne gennemføres for ca. 42 mio. kr. Der er tilvejebragt en finansiering på finansloven på 1,0 mio. kr. i 2006 og 14,5 mio. kr. i 2007. Hertil kommer et forventeligt økonomisk bidrag fra Banedanmark på 11,0 mio. kr. i 2008 og et på forhånd aftalt tilskud fra Fredericia Kommune på 1,0 mio. kr. i 2008. Med en samlet finansiering på 27,5 mio. kr. refterer et statslig finansieringsbehov på 14,5 mio. kr. for at kunne realisere det fulde projekt. Denne manko kan formentlig reduceres med 1,5 mio. kr. ved besparelser i projektet.

Anlægsudgiften for Fredericia Kommunes vejanlæg holder sig så godt som inden for den kommunale ramme på 5 mio. kr. eksklusiv bidraget til staten på 1,0 mio. kr. og udgifter til ekspropriation. Dertil kommer, at kommunen i foråret 2007 har besluttet sig for at optimere det tilhørende vejanlæg og udvide budgettet til 11 mio. kr.

Fredericia Kommunes Byråd og Teknisk Udvalg støtter projektet og dets videreførelse og har meddelt, at projektet er højt prioriteret i kommunen.

#### *Åbningsår*

Projektet forventes færdigt i 2010.

#### *Ændringer til FL*

Det statslige finansieringsbehov forventes håndteret på ÆFO8.



#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet kan forventes færdigt 2 år senere end oprindelig forudsat grundet projektfordyrelsen og en anlægsperiode længere end først antaget. Anlægsperioden forlænges med 1 år på grund af de nu konstaterede bløde jordbundsforhold, som kræver en forbelastning af jorden, inden vejbroen kan bygges.

### **Hastighedsopgradering af Sydbanen**

#### *Status*

I Aftale om trafik for 2007 er det anført, at der afsættes midler i 2007 til fortsættelsen af udarbejdelsen af beslutningsgrundlag for opgradering af Sydbanen mellem Næstved og Nykøbing Falster med henblik på at øge hastigheden og reducere rejsetiden. Projektet er tillige omtalt i Aftale om trafik fra 2003 som en opgradering af hastigheden på Sydbanen med henblik på at reducere rejsetiden, og hvor der blev reserveret 145 mio. kr. til projektet.

Sydbanen omfatter hele strækningen mellem Ringsted og Nykøbing Falster, hvor hovedparten af de rejsende benytter den nordlige del mellem Ringsted og Næstved, og en mindre del den sydlige del mellem Næstved og Nykøbing Falster. Når projektet i sin tid blev begrænset til den sydlige del, skyldes det, at skinnernes kvalitet på den sydlige del tillader en højere hastighed, hvad de nuværende skinner på den nordlige del ikke gør. En hastighedsforøgelse kan kun gennemføres, hvis skinnekvaliteten er god.

Trafikstyrelsen har afsluttet undersøgelserne ultimo januar 2008.

#### *Åbningsår*

Åbningsåret afhænger af, hvornår der træffes beslutning om projektets videre forløb.

#### *Ændringer til FL*

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

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektets åbningstidspunkt er ikke endeligt afklaret. Der påregnes ikke anvendt flere midler til projektets udførelse end hidtil forudsat.

## **2.6. Større anlægsprojekter i Banedanmark § 28.63.02.**

### **Ringsted Banetekniske anlæg**

#### *Status*

Det nye sikringsanlæg til Ringsted station er ibrugtaget i juni 2006. Sikringsanlægget er tillyst med konventionelle lanterner og fjernstyres i dag fra den Regionale Fjernstyrings Central i Roskilde.

Der udestår for indeværende kun enkelte arbejder som aflevering af dokumentation for spor og sikringsanlæg, fejlrettelse af sportavle, slutindretning af kommandopost samt aflevering af sporskiftelys. Projektet forventes afsluttet primo 2008.



#### *Åbningsår*

Sikringsanlægget er i ordinær drift, og det samme gælder fjernstyring og passagerinformation. Der vil være enkelte restarbejder i 2008.

#### *Ændringer til FL*

Projektet har en samlet bevilling på 126,6 mio. kr. Banedanmark forventer en totaludgift på 128,2 mio. kr. Den sidste mindre fordyrelse finansieres indenfor den samlede bevillingsmæssige ramme på § 28.63.02. Banedanmark (*Anlægsbev.*) og kræver ikke særskilt forelæggelse for Finansudvalget, idet fordyrelsen er på under 10 pct. af den samlede bevilling på 126,6 mio. kr., jf. den særlige bevillingsbestemmelse på § 28.63.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet gennemføres stort set som budgetteret, jf. aktstykke 68 af 11. januar 2007.

### **Øget kapacitet Københavns Hovedbanegård – Østerport (LOKO)**

#### *Status*

Den sidste større opgave – etablering af opstillingsspor ved Østerport – er gennemført i mar- ken.

#### *Åbningsår*

Opstillingssporene ved Østerport blev færdiggjort således, at DSB kunne ibrugtage anlægget til køreplansskiftet den 7. januar 2007. Forlængelsen af spor 32 med 60 m er ligeledes fuldført efter, at DSB medio februar 2007 overdrog de nødvendige arealer til Banedanmark.

Herefter udestår matrikulær berigtigelse af anlægget, få mangelfhjælpsarbejder samt den sidste dokumentation og slutafregning. I 2008 udestår primært den matrikulære berigtigelse.

#### *Ændringer til FL*

Ingen ændringer i forhold til bevillingen på 639,6 mio. kr.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Der forventes et mindreforbrug, idet der påregnes indtægter for udførelse af arbejder for DSB.

### **Pulje til Nærbaner**

#### *Status*

Projektet er i alt væsentligt gennemført. De største restopgaver knytter sig til Århus- Ryomgaard (Grenåbanen) samt Skanderborg-Silkeborg med begge strækninger baseret på midlertidige ibrugtagningstilladelser fra Trafikstyrelsen.

#### *Åbningsår*

De væsentligste dele af projektet er afsluttet omkring årsskiftet 2004/2005. Der udestår rest- arbejder, der forventes afsluttet i 2008 med undtagelse af matrikulering, der først forventes udført i 2009.

#### *Ændringer til FL*

Med tiltrædelsen af Akt 15 af 14. december 2006 vedr. projektets afslutning er den samlede be- villing 223 mio. kr.



#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

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

- Overkørselsanlæg Århus-Grenå og Skanderborg-Silkeborg

Udgangspunktet er at afslutte projekterne på det nuværende grundlag. På Skanderborg-Silkeborg rester der sikring/nedlæggelse af 5 usikrede overkørsler, som indgår i pulje for nedlæggelse af overkørsler (naboprojekt til Nærbaneprojekt).

- Sikrings- og fjernstyringsanlæg Århus-Grenå

Der er et tæt fokus – og løbende afrapportering til Trafikstyrelsen – i forbindelse med restarbejder i sikrings- og fjernstyringsanlæg. Den væsentligste usikkerhed knytter sig til omfanget af den afsluttende dokumentation af den samlede hastighedsopgradering, inkl. assessment.

På nuværende tidspunkt er det forventningen, at restarbejderne kan afsluttes indenfor den samlede bevilling.

#### ***Perrontilpasninger mv. i forbindelse med IC4***

##### *Status*

Banedanmark fik ved Akt 9 af 27. oktober 2005 Finansudvalgets tilslutning til at anvende 35,2 mio. kr. til at ændre på visse perroner således, at perronerne passer til DSB's nye IC4 tog, som er længere end de hidtil anvendte togsæt. Ud over perronforlængelser udføres mindre sikringstekniske ændringer (opstilling af standsningsmærker og i enkelte tilfælde signalflytning). Disse arbejder er nu afsluttet med undtagelse af Vejle Station og Vejle Sygehus Station. På Esbjerg Station er det endnu ikke besluttet, om det bliver nødvendigt at flytte et signal.

På Vejle Station har det vist sig nødvendigt at forlænge perronen ved et spor, da det ikke har været muligt at ændre signalforholdene, så hele toget kan komme til perron. Perronforlængelsen på Vejle Station er ikke forudsat i Akt 9 af 27. oktober 2005, men kan finansieres indenfor rammen.

I forhold til Vejle Sygehus Station har DSB, jf. anlægsstatus for 1. halvår 2007, ønsket at revurdere behovet for at opretholde stationen med den mulige konsekvens, at den forudsatte perronforlængelse på Vejle Sygehus Station ikke skulle gennemføres. Status er nu, at Vejle Sygehus Station opretholdes, og at perronforlængelsen på Vejle Sygehus Station derfor skal gennemføres som forudsat i Akt 9 af 27. oktober 2005.

Der er gennemført forlængelse af perroner på stationerne: Høje Tåstrup, Ringsted, Sorø, Korsør, Nyborg, Middelfart og Fredericia, men der udestår perronforlængelser på Vejle Station jf. ovenfor.

På alle øvrige stationer, som IC4 togene kommer til at betjene, er der ikke behov for ændringer i perronlængden.





#### *Åbningsår*

Alle aktiviteter er afsluttet i 2007, på nær perronforlængelserne på hhv. Vejle Station og Vejle Sygehus Station, som begge forventes afsluttet i første halvår 2008. Der forventes at være skabt afklaring om den eventuelle flytning af signal ved Esbjerg i løbet af 1. halvår 2008.

#### *Ændringer til FL*

Ingen ændringer i forhold til bevillingen på 35,2 mio. kr. på aktstykke 9 af 27. oktober 2005.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Ud fra det foreløbige projektføreløb forventes budgettet overholdt.

### **Forlods ekspropriation København-Ringsted**

#### *Status*

I forbindelse med arealreservationer for et eventuelt jernbaneanlæg mellem København og Ringsted er der indtil nu eksproprieret i alt 25 ejendomme efter reglerne om forlods ekspropriation.

#### *Åbningsår*

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

#### *Ændring til FL*

Der er med Aftale om trafik for 2007 afsat en pulje på 55 mio. kr. i årene 2007-2009 til forlods ekspropriation København-Ringsted. Eventuelle ubrugte beløb vedrørende forlods ekspropriationer overføres til de kommende år, da der bl.a. kan komme ansøgninger fra en række erhvervsjendomme, der bliver dyre at overtage.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet forventes gennemført som planlagt.

### **Ringbanen**

#### *Status*

Projektet er stort set afsluttet med ibrugtagningen af Ny Ellebjerg station (Ringbanedelen) den 16. november 2006 og Køge Bugt bane-forbindelsesdelen den 6. januar 2007.

Der udestår følgende restaktiviteter:

- Mindre færdiggørelsesarbejder
- Oprettning af dokumentation
- Matrikulær berigtigelse

Krav fra entreprenører i forbindelse med den endelige afregning har betydet, at projektet ikke kan færdiggøres inden for den nuværende bevilling. En række færdiggørelsesarbejder har derfor været sat i bero, mens fordyrelsens omfang er blevet afklaret, og finansiering er blevet overvejet.



### *Åbningsår*

Restarbejderne forventes i al væsentlighed at blive afsluttet i 2008.

### *Ændringer til FL*

Der er ingen ændringer til finanslovsbevillingen på 1.305,8 mio. kr., idet nettofordyrelsen på 18,9 mio. kr. finansieres indenfor § 28.63.02. over opsparingen på puljen til funktionalitetsfremmende foranstaltninger.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

I forhold til den disponible bevilling (ekskl. den såkaldte "Ringbane-reserve" på 12,4 mio. kr.) mangler projektet pt. brutto 26,7 mio. kr. til udbetaling af udestående erstatninger, færdiggørelse af restarbejder mv. Der er dog samtidig oppebåret en merindtægt på 7,8 mio. kr. således, at nettomerforbruget forventes at udgøre 18,9 mio. kr. Herudover er der en uforudset merudgift på 12,4 mio. kr. vedr. manglende prisopregning af interessentbidrag for første halvår 2000. Merudgiften finansieres af "Ringbane-reserven".

I forhold til projektets samlede bevilling på 1.305,8 mio. kr. er der tale om en mindre fordyrelse på 18,9 mio. kr. finansieres indenfor § 28.63.02 over opsparingen på puljen til funktionalitetsfremmende foranstaltninger. Da fordyrelsen er på mindre end 10 pct. af den samlede bevilling på 1.305,8 mio. kr., skal der ikke forelægges aktstykke, jf. den særlige bevillingsbestemmelse på § 28.63.

## ***Nye togradioer (GSM-R)***

### *Status*

Som følge af Aftale om trafik for 2007 udskiftes det nuværende togradioanlæg med GSM-R Voice i perioden 2007-2012. Det første delprojekt er radioplanlægning, hvor det franske firma Sysra er valgt til at assistere Banedanmark. Valget er sket på basis af et EU-udbud.

Der er blevet udført radioplanlægning for en pilotstrækning på ca. 150 km, og erfaringerne herfra vil indgå i radioplanlægningen på resten af Banedanmarks banenet. Radioplanlægning af hele banenet i Danmark forventes afsluttet primo 2008 og vil indgå i forbindelse med udbudsmaterialet for systemleverancerne. Det er nu besluttet, at radioplanlægning for GSM-R Voice på Banedanmarks strækninger skal udvides med radioplanlægning for GSM-R Voice på Privatbanerne. På baggrund af radioplanlægning af GSM-R på privatbanerne forventes medio 2008 udarbejdet et beslutningsgrundlag om eventuel indførelse af GSM-R på privatbanerne.

Udbudsstrategien for GSM-R systemet er under udarbejdelse.

Projektet forløber tæt koordineret med Banedanmarks Signalprogram.

### *Åbningsår*

Udskiftningen forventes gennemført i 2012.

### *Ændringer til FL*

Der er med finansloven for 2007 bevilget 428,6 mio. kr. til projektet. Der forventes på FFLO8 (II) overført 2,2 mio. kr. fra § 28.63.01. Banedanmark (*Statsvirksomhed*) til projektet vedr. GSM-R på § 28.63.02. Banedanmark (*Anlægsbev.*), hvormed hele projektets bevilling samles



på en hovedkonto. De 2,2 mio. kr. anvendes til finansiering af forprojektering/radioplanlægning som oprindeligt forudsat.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet er i den indledende fase. Der er tale om et udviklingsprojekt, hvorfor der knytter sig en vis usikkerhed til såvel pris som færdiggørelsestidspunkt. Disse usikkerheder vil blive yderligere afdækket i forbindelse med fastlæggelsen af de tekniske parametre samt de erfaringer, der gøres ved gennemførelsen af et pilotprojekt.

### **Nye S-tog, infrastrukturændringer**

#### *Status*

Projektets formål er at tilpasse S-banens infrastruktur til drift med de nye S-tog, herunder at sikre, at de nye togs hastighed og 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.

Med gennemførelsen af hastighedsopgraderingen på strækningerne Glostrup-Tåstrup, Valby-Glostrup og Vanløse-Ballerup i 2007 reterer nu kun færdiggørelse af dokumentationsmateriale samt opgradering/færdiggørelse af dokumentation vedr. et par mindre lokale "knaster".

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

Der er med Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 truffet principbeslutning om fuld udskiftning af signaler på S-banen. Endelig afklaring af projektet vedr. nye S-togsinfrastrukturændringer – og hermed evt. hastighedsopgradering på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød – vil ske i forbindelse med afklaring af Banedanmarks Signalprogram, hvormed der forventes etableret et nyt signal- og togkontrolsystem på hele S-banen, som bl.a. vil muliggøre hastighedsopgradering på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød. Der er planlagt et samlet beslutningsoplæg vedr. signaler i efteråret 2008.

#### *Åbningsår*

Ibrugtagning af projektets delelementer er indledt september 2002, og de resterende strækninger er ibrugtaget løbende indtil 2007. Som det fremgår af ovenstående reterer kun færdiggørelse af dokumentationsmateriale samt opgradering/færdiggørelse af dokumentation vedr. et par mindre lokale "knaster", hvor udførelse til dels er afhængig af omkodninger i forbindelse med naboprojekter, og derfor først forventes afsluttet i 2008.

#### *Den budgetmæssige situation*

Restarbejder og hastighedsopgraderinger forventes at kunne gennemføres inden for den samlede bevillingsramme.



## **Århus Havnebane**

### *Status*

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

Projektet er overdraget fra Trafikstyrelsen i maj 2007 til udførelse hos hhv. Århus Havn og Banedanmark som de kommende bygherrer. Århus Havn har godkendt overdragelsesvilkårene, og Banedanmarks bestyrelse har godkendt overdragelsen i juli 2007.

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

### *Status delprojekt A*

Status for projektet er, at der er gennemført projektering af spor og konstruktioner, og der er indhentet tilbud på ombygning af sikringsanlægget i Århus. Projektet har været i offentlig høring i forbindelse med VVM-analyse og lokalplan. Regionplantillæg er endelig vedtaget af Århus Amt i 2005, og VVM tilladelse er meddelt i 2006. Lokalplan for projektet er endelig vedtaget af Århus Kommune i 2006. Der er indgået kontrakt med rådgiver om den videre projektering af delprojekt A samt kontraktforhandling/kontraktindgåelse med Bombardier Transportation vedrørende ændringer i sikringsanlægget. Der forventes indgået kontrakt med entreprenør vedr. sporarbejder i marts 2008.

### *Status delprojekt B*

Konstruktion af bro og dæmning samt sporentreprise for en del af projektet har været sendt i entreprenørudbud, og der er valgt entreprenører til at forestå arbejdet. De øvrige dele af projektet forventes snarest at komme i entreprenørudbud.

### *Åbningsår*

Udførelsesperioden for havnebaneprojektet er påbegyndt og forventes afsluttet i første halvdel af 2008. Den nye havnebane forventes åbnet for trafik ultimo 2008.

### *Ændringer til FL*

Der er i 2007 opnået tilsagn fra EU om TEN-støtte til projektet på 13,4 mio. kr. (1,8 mio. €). Dette er håndteret på FFLO8 (II).

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Den samlede ramme for projektet (ekskl. TEN - støtte) på i alt 134,4 mio. kr. er opdelt i to delprojekter – delprojekt A og B. Delprojekt B er opdelt yderligere i 2 etaper.

På nuværende tidspunkt er der en vis usikkerhed knyttet til de samlede omkostninger til etablering af havnebanen. Usikkerheden er håndteret ved at dele anlægsprojektet op i to udførelsmæssige etaper, hvor den første etape løser det mest presserende problem for godstogenes adgang til havnen. Med gennemførelsen af etape 1 opnås et anlæg, som i sig selv er funktions-



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

### ***S-togsspor København H-Dybbølsbro***

#### *Status*

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

Projektet vedr. S-togsspor København H-Dybbølsbro er ultimo november 2007 overdraget fra Trafikstyrelsen til Banedanmark.

I forbindelse med S-togsspor København H-Dybbølsbro har Banedanmark af udførelsesmæssige og logistiske årsager forudsat, at projektet udføres samtidigt med fornyelsesarbejder vedrørende renovering og ombygning af S-togsdepotet øst for Dybbølsbro station samt fornyelse af kørestrømsanlægget København H-Valby.

Aktstykke for sammenlægning af anlægsprojektet vedrørende et supplerende S-togsspor fra København H-Dybbølsbro med fornyelsesarbejderne vedrørende S-togsdepotet og kørestrømsanlægget er under udarbejdelse.

#### *Åbningsår*

Det forventes, at det nye S-togsspor vil kunne ibrugtages ultimo 2010.

#### *Ændringer til FL*

Der forventes fremsat aktstykke vedrørende sammenlægning af anlægsprojektet og fornyelsesprojektet, hvori der anmodes om, at finanslovbevillingen på 163,8 mio. kr. (PL 2007) på § 28.63.02. Banedanmark (*Anlægsbev.*) overføres til § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet (*Anlægsbev.*) således, at projektet vedrørende S-togsspor København H-Dybbølsbro gennemføres sammen med fornyelsesprojekterne som ét samlet projekt. Aktstykket forventes fremsendt til Finansudvalget primo 2008.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet vedrørende S-togsspor København H-Dybbølsbro forventes at kunne gennemføres inden for den samlede budgetramme under forudsætning af samtidig gennemførelse af fornyelsesarbejderne.

### ***Forberedelse af togkontrollsystem (STM)***

#### *Status*

Banedanmark og Trafikstyrelsen har i fællesskab anbefalet, at der udvikles en STM (Specific Transmissions Module) som en del af en dansk implementeringsstrategi mod ERTMS samt overholdelse af minimumskravene om interoperabilitet.

Projektet har i henhold til de generelle retningslinier for arbejdsdelingen mellem Banedanmark og Trafikstyrelsen hidtil været formelt forankret i Trafikstyrelsen, og Trafikstyrelsen har hidtil afrapporteret på dette projekt. Da der er tale om en ren teknisk udviklingsopgave uden egentlige valgmuligheder inden for et område, hvor Banedanmark har den førende ekspertise, ligger den praktiske gennemførelse af projektet reelt set hos Banedanmark. Banedanmark og



Trafikstyrelsen er således blevet enige om, at Banedanmark overtager ansvaret for projektet, og at Banedanmark fra og med denne anlægsstatus afrapporterer på fremdriften i projektet.

Det er et EU-krav, at STM-modulet så vidt muligt skal være tilvejebragt den 1. januar 2008. Status er, at Siemens er valgt som leverandør, og i samarbejde med Banedanmarks bygherre-rådgiver Atkins DK er de i gang med en kravspecifikationsfase. Målet er, at en STM kan være udviklet og godkendt i løbet af senest medio 2010.

#### *Åbningsår*

Målet er færdiggørelse senest medio 2010.

#### *Ændringer til FL*

Med Aftale om trafik for 2007 fremrykkes den afsatte bevilling på 32,1 mio. kr. til forberedelse af togkontrollsystem fra perioden 2008-2010 til 2007-2009. Dette sker som følge af, at der er truffet principbeslutning om, at Banedanmarks signalsystem skal udskiftes med den europæiske standard ERTMS efter 2014. Endvidere forventes det, at det svenske Banverket indfører ERTMS i Malmø Citytunnel 2010, hvilket medfører behov for indbygning af en dansk STM i Øresundstogene.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Der er tale om et udviklingsprojekt, hvortil der stadig mangler fuld afklaring vedrørende vurdering af udgifter og færdiggørelsestidspunkt. Der tegner sig betydelige usikkerheder med hensyn til tidsplanen. Disse usikkerheder vil blive yderligere afdækket i det videre arbejde med projektet. Sideløbende hermed undersøges en tilbagefaldsstrategi i samarbejde med Banverket, hvis tidsplanen ikke kan overholdes.

### ***Nedlæggelse af overkørsel 427 Øster Doense***

#### *Status*

Nedlæggelse af overkørsel i Øster Doense er godkendt, jf. Akt. 162 af 19. maj 2006. Projektet omfatter nedlæggelse af overkørsel 427 i Øster Doense med tilhørende underføring af vejtrafik under banen og anlæggelse af ca. 300 m ny omfartsvej.

Der har været afholdt besigtigelsesforretning og ekspropriation med undtagelse af ekspropriation ved flytning af en vandboring, der er placeret i tracéet for omfartsvejen. På grund af manglende offentlig høring fra Mariagerfjord Kommune kunne der ikke eksproprieres til vandboringen i forbindelse med den øvrige ekspropriation. Kommunen har nu iværksat offentlig høring med henblik på efterfølgende ekspropriation til flytning af vandboringen.

Udførelsen af den nye sporbærende bro (entreprenørarbejdet) er startet ultimo 2007 med gennemførelse og ibrugtagning i 2008. Den nye bro støbes ved siden af banen og er planlagt flyttet på plads i efterårsferien 2008, hvor strækningen Hobro-Skørping vil være spærret i en uge. I samme spærring vil der blive udført en række andre broprojekter på strækningen.

#### *Åbningsår*

Den forsinkede ekspropriation til flytning af vandboringen giver risiko for, at projektet først kan færdiggøres med åbning af vejen i 2009.



### Ændringer til FL

Der er ingen ændringer til finanslovsbevillingen på 38,0 mio. kr.

### Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse

Projektet forventes at kunne holde sig indenfor det vedtagne budget.

### **Tabel over ibrugtagne anlægsprojekter med beskeden risiko**

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

Tabel 5. Ibrugtagne anlægsprojekter, hvor der kun mangler restarbejder, og hvor risikoen vurderes at være beskeden.

Projekt	Projektbeskrivelse	Åbningsår	Restprognose mio. kr.	Forventet totaludgift
Fjernstyringscentral S-banen (ny DIC-S) (FL04)	Forny S-banens fjernstyringsystem, samt udvide det fjernstyrede område med strækningen Hellerup – Hillerød	2006	10,2*)	350,3
Ballerup – Frederikssund (FL98)	Udbygning af kapaciteten ved etablering af 2. spor, samt etablering af stationerne Gl. Toftegaard og Kildedal	2002	0,2	1.031,4
Odense – Svendborg (FL00)	Opgradering af Svendborg banen til 120 km/t	2003	0,4	202,1
Tilgængelighed for handicappede (Akt 141, af 5/5-04)	Etablering af elevatorer på Bramming, Vedbæk Rungsted Kyst og Espergærde stationer	2005	0,2	21,6
Jernbanesikkerhed (FL01)	Etablering af ATC-togstop, inkl. ATP mobil samt forbedret sikkerhed for krydsende trafikanter	2006	2,9	107,7

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

## **2.7. Større fornyelsesprojekter i Banedanmark § 28.63.05.**

### **Sporombygning og svelleudveksling mellem Fredericia og Århus**

#### Status

Formålet med dette projekt er at forbedre sporets tilstand på dele af strækningen Fredericia-Århus således, at vedligeholdelsesbehovet og antallet af hastighedsbegrænsninger falder. I projektet vil Banedanmark udjævne hastighedsprofilen visse steder. Svelleudvekslingen er prioriteret på baggrund af Aftale om trafik for 2007, da der er tale om en ”rød strækning”, der har været plaget af mange hastighedsnedsættelser pga. de mange gamle to-bloksveller på dele af strækningen. Projektet gennemføres i 2008.

Projektet opdeles i to entrepriser (Skanderborg-Århus og Fredericia-Hedensted, samt Horsens station) – hver med en strækningslængde på ca. 40 km.

Arbejderne omfatter i hovedtræk:



- Udskiftning af gamle to-bloksveller og evt. sporkasse
- Afledte arbejder på sikrings- og ATC-anlæg
- Ballastrensning
- Udbedring af grøfter og øvrigt afvandingssystem i nødvendigt omfang
- Fjernelse af 4 sporskifter
- Afledte arbejder på kørestrømsanlægget i Fredericia
- Udskiftning af skinner ca. 7 km spor på stationer

Derudover forventes som udgangspunkt, at skinnerne genanvendes på strækningen - dog påregnes yderligere skinneudskiftning i mindre omfang.

Projektet er pt. i programfasen. Udbudsmateriale for tidligt udbud er udsendt hhv. medio november 2007 og primo december 2007. Afhængig af den videre detaljerede projektering kan der med et tidligt udbud opstå behov for en præcisering af projektomfanget og overslaget herfor med et nyt aktstykke.

#### *Åbningsår*

Sporarbejdet er planlagt til at foregå fra den 1. april til den 30. juni 2008, hvilket vil betyde enkeltsporsdrift på væsentlige dele af strækningen Fredericia-Århus i hele perioden.

#### *Ændringer til FL*

Finansudvalget har tiltrådt fortroligt aktstykke B af 6/12 2007. Banedanmark igangsætter hermed sporombygningen og svelleudveksling m.v. på dele af strækningen mellem Fredericia og Århus på baggrund af et tidligt udbud.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet er på et indledende stade, og der skal derfor stadig afklares væsentlige elementer inden projektet ligger fast med hensyn til aktiviteter og udførelsesplan. Der vil blive skabt klarhed i forbindelse med den videre planlægning.

### ***Sporfornyelse mv. af Farumbanen***

#### *Status*

Sporfornyelsen på Farumbanen, der gennemføres i 2008, omfatter 44 km spor, ballastrensning i nødvendigt omfang samt udveksling af ca. 30 sporskifter.

Spæringsforholdene er fastlagt i samarbejde med DSB S-tog som en kombinationsløsning mellem totalspærring og enkeltsporsdrift. Denne løsning betyder, at spor- og kørestrømsarbejderne opdeles i en forårs- og en sommerentreprise med to selvstændige udbud.

Der blev afholdt licitation på forårsentreprisen den 6. november 2007, på sommerentreprisen den 27. november 2007 og på sikringsentreprisen den 16. januar 2008. Forårsentreprisen går i gang den 15. marts 2008 i forbindelse med påsken.

#### *Åbningsår*

Sporombygningen er planlagt til udførelse i 2008.





*Ændringer til FL*

Igangsættelsesaktstykke blev tiltrådt af Finansudvalget den 11. oktober 2007 med fortroligt aktstykke A.

*Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Der er knyttet store usikkerheder til den nuværende prognose, da licitationen vedrørende sikringsdelen endnu ikke er afholdt.

**Sporfornyelse Køge Bugt Banen**

*Status*

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

*Åbningsår*

Udførelsen blev påbegyndt den 1. marts 2007, og selve ombygningsarbejdet er afsluttet som planlagt 1. november 2007, hvorefter oprydning og retablering af kabler mv. pågår frem til ca. 1. marts 2008. Arbejdet er forløbet planmæssigt, og alle væsentlige milepæle er overholdt til dato.

*Ændringer til FL*

Der forventes på nuværende tidspunkt ingen ændringer til finanslovsbevillingen på 244,0 mio. kr.

*Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Der er for nærværende en forventning om en billigørelse i forhold til projektets bevilling på 244,0 mio. kr.

**Sporfornyelse Hellerup-Helsingør (Kystbanen)**

*Status*

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

Det udbudte projekt er et såkaldt "tidligt udbud", hvor detailprojektering efterfølgende har forgået i samarbejde med hovedentreprenøren, Banedanmark Entreprise.

Projektet er i udførelsesfasen, som startede den 7. maj 2007 og fortsætter ind i 2008.

Ud af de 16 delstrækninger er de 15 udført. Der udestår etape 11, som det er besluttet at udføre i sommerferien 2008 sammen med diverse restarbejder (primært afvandingsarbejder) på de gennemførte etaper.



### *Åbningsår*

På grund af uforudsete udgifter og større kompleksitet i forbindelse med udførelsen af projektet, er der sket en udskydelse af visse spor-, ballast-, og afvandingsarbejder til 2008.

### *Ændringer til FL*

Finansudvalget har med Akt 143 af 21. juni 2007 tiltrådt en fordyrelse af projektet fra 214 mio. kr. til 245 mio. kr. Der er efterfølgende i projektførelsen konstateret yderligere fordyrelser. Finansudvalget har tiltrådt fortroligt aktstykke D den 13. december 2007.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

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

Der har under gennemførelsen af projektet vist sig at være en række fordyrende forhold, som gør, at projektet ikke kan holdes indenfor den hidtidige bevilling på 245 mio. kr.:

- ballasten var væsentlig mere forurenede end forundersøgelserne viste, hvilket har medført merudgifter til deponering af forurenede ballast og indkøb af nye skærver.
- der har skullet gennemføres større spor- og jordarbejder end forudsat.
- de store nedbørsmængder i sommeren 2007 har medført ekstraomkostninger til afværgeforanstaltninger, samtidig med at det har forsinket projektet.
- de drænarbejder, som skal gennemføres som en del af projektet, har vist sig at omfatte større mængder og højere priser pga. en større kompleksitet end forudsat. Drænarbejderne udført i 2007 er gennemført som regningsarbejder, da de ikke var indeholdt i kontrakten med entreprenøren. Da der fortsat udestår betydelige drænarbejder, og det ikke har været muligt at udføre disse arbejder i 2007 i effektive spæringsperioder, er det besluttet at sætte arbejderne i bero og udbyde dem til udførelse i 2008.
- for flere andre aktiviteter vedkommende har der i mindre omfang vist sig, at der skulle gennemføres større arbejder end forudsat.
- endelig giver den forlængede byggeperiode større udgifter til byggeplads og projektle-delse, tilsyn mm.

På baggrund af de ovenstående forhold er projektet blevet fordyret. Finansudvalget har tiltrådt fortroligt aktstykke D den 13. december 2007. Det bemærkes, at uanset udvidelsen af projektet, vil det som hidtil forudsat være nødvendigt at sporforny yderligere ca. 10 km spor på Kystbanen mellem Nivå og Helsingør, forventeligt i 2012/2013.

## **Strandmøllebroen**

### *Status*

Hovedformålet med projektet er, at eksisterende fugtisolering af brodækket fjernes og overfladen repareres ved omprofilering for at forbedre afvandingen.

Sporbefæstelsen udskiftes totalt, idet svellerne udskiftes og køre- og beskyttelsesskinner fastgøres med nye befæstelsesbeslag, der fastgøres med limankre til brodækket.



#### *Åbningsår*

Broen blev åbnet for trafik mandag den 27. august 2007, hvilket var en måned tidligere end forudsat.

#### *Ændringer til FL*

Der er ingen ændringer i forhold til finansloven. Projektets økonomi er hjemlet som en del af aktstykke 199 af 23. februar 2006, hvormed der blev afsat 35 mio. kr. til brofornyelsen samtidig med, at sporombygningen af Kystbanen blev igangsat.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Følgende forhold har forårsaget en fordyrelse i henhold til bevillingen:

- Etablering af byggeplads var vurderet for lavt iht. udbud
- En generel højere enhedspris end forudsat i bygherreoverslag
- En større tilsynsorganisation end forudsat pga. 24 timers drift

Projektet blevet dyrere end forventet og beløber sig til 41,7 mio. kr. Dette er 6,7 mio. kr. mere end forventet på forelæggelsestidspunktet, hvor udgiften til brofornyelsen blev opgivet til 35 mio. kr. Efter de særlige bevillingsbestemmelser på § 28.63. skal der forelægges aktstykke ved bevillingsoverskridelser på mere end 10 pct. – dog mindst 10 mio. kr. Da den forventede bevillingsoverskridelse er på 6,7 mio. kr., er der ikke behov for forelæggelse af aktstykke.

### ***Sporombygning Hellerup-Hillerød og København H-Høje Tåstrup***

#### *Status*

Projektet består af to separate projekter med særskilte bevillinger. Af bl.a. udførelseslogistiske og konkurrencemæssige grunde er de to projekter dog udført i sammenhæng.

Projektet består i alt af ca. 30 km sporombygning på Hellerup-Hillerød (Nordbanen) og 12 km sporombygning på København H-Høje Tåstrup (Vestbanen).

#### *Åbningsår*

Sporombygningen på Nordbanen og Vestbanen med tilhørende sikringsarbejder er gennemført som planlagt i 2006. Dog har det for begge projekters vedkommende været nødvendigt at udskyde enkelte delarbejder. Dette medfører ikke konsekvenser for trafikken på strækningerne, da disse er genåbnet efter planen og med planlagt hastighed. Udskydelsen af delarbejderne var ikke forudsat ved forelæggelse af Akt F af 13. februar 2006, hvor alle udgifter til Vestbanen var forudsat afholdt i 2006. Der vil være udgifter til projektet i 2008, primært til skinneslibning og slutjustering af restarbejder fra efteråret 2007.

Manuel sporombygning med tilhørende sikringsarbejder på Hillerød station er afsluttet og aflevering gennemført. Arbejderne i forbindelse med dæmningsstabiliseringen syd for Hillerød er afsluttet i november 2007.

På baggrund af dæmningskredet i august er et nyt drænararbejde på 800 m mellem privatbanespor og Banedanmarks spor på dæmningen syd for Hillerød påkrævet. Dette drænararbejde udføres i 2008.



#### *Ændringer til FL*

Der forventes pt. ingen ændring til finansloven, hvor Nordbanen har en bevilling på 207,0 mio. kr. og Vestbanen en bevilling på 72,0 mio. kr. Afslutning af projekterne vil som oplyst ovenfor finde sted i 2008 jf. de resterende delarbejder, hvorfor der er en mindre udgift i 2008. Udgiften i 2008 skyldes primært senerelægningen af de resterende delarbejder, men inkluderer også en forventet billiggørelse, idet de seneste samlede prognoser for Nord- og Vestbanen viser, at projekterne totalt set vil blive billigere end forudsat ved forelæggelse af aktstykke. Denne billiggørelse kan først endeligt verificeres, når projektet er afsluttet, og den kan tidligst gøres endeligt op i 2008.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Fremdriftsmæssigt er de kritiske milepæle passeret til den planlagte tid. Vedrørende den økonomiske og budgetmæssige situation i øvrigt henvises til ovenstående.

### **Renovering af Københavns Hovedbanegård**

#### *Status*

I forbindelse med DSB's renovering af Københavns Hovedbanegård bliver perronerne mellem spor 3 og 4 (perron 2) forlænget med 70 m og perronerne mellem spor 5 og 6 (perron 3) med 30 m. Begge perroner sænkes til 55 cm svarende til den internationale standard. Der foretages herudover en gennemgribende renovering af parallelgadebroernes konstruktioner, som er stærk nedslidte, og som er ved at miste deres bæreevne. I henhold til indgået Bygherreoverenskomst af juli 2005 er det aftalt, at DSB har bygherre- og projektlederrollen for ovenstående ydelser, da de indgår som en mindre del af de totale renoveringsarbejder af Hovedbanegården.

*Åbningsår*  
2008.

#### *Ændringer til FL*

Ingen ændringer til finanslov. Samtlige økonomiske mellemværender ved gennemførelsen af projektet er fastlagt med ovenstående overenskomst.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet forventes at kunne holde sig indenfor det vedtagne budget, som er fortroligt.

**Tabel over ibrugtagne fornyelsesprojekter med beskeden risiko**

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

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

Projekt	Projektbeskrivelse	Åbningsår	Restprognose mio. kr.	Forventet totalprognose
Sporombygning Herning – Vejle (Akt 115, af 18/4 – 05 + Akt 7, 3/10 - 06)	Sporombygning Herning – Give – Vejle, i alt 73 km	Ibrugtaget i 2005. I 2006-2008 udføres sporjustering og mindre oprydning/dokumentationsarbejder.	0,1	250,3
Sporombygning Fredericia – Lunderskov (Akt 113, af 12/4 - 05)	Sporombygning Fredericia – Lunderskov 23 km + sporskifter	Ibrugtaget i 2005. I 2006-2008 udført sporjustering og mindre oprydning- og dokumentationsarbejder.	0,5	93,8
Sporombygning København – Høje Taastrup (Akt 171, af 13/2 - 06)	Sporombygning af ca. 12,4 km spor	Ibrugtaget 2007. I 2007-2008 udføres mindre restarbejder og dokumentationsarbejder	4,2	58,0
Sporfornyelse Århus – Ryomgaard (Akt 161, af 17/5 - 04)	Sporfornyelse Århus – Ryomgaard, i alt 19 km sporombygning og 36 km ballastrensning	Ibrugtaget i 2005. I 2006-2007 udført sporjustering og mindre oprydning- og dokumentationsarbejder.	0,0	159,6
Fornyelse af sikringsanlæg Århus – Grenå (Akt 15, af 14/12 - 06)	Fornyelse af nyt sikringsanlæg, jf. Nærbane projektet	Ibrugtaget i 2006. I 2007 -2008 udføres dokumentations/restarbejder.	2,5	46,0



### **3. Status for Naviairs anlægsprogram 2. halvår 2007**

Statusnotatet for Naviairs anlægsprogram indeholder en oversigt over større anlægsprojekter, dvs. projekter optaget med selvstændig bevilling på finansloven. For tiden har Naviair to sådanne programmer, CASIMO<sup>2</sup> og COOPANS.<sup>3</sup>

I sammenfatningen gives en kort overordnet vurdering af status for de samlede omfattede projekter samt en beskrivelse af de væsentligste afvigelser og usikkerhedsmomenter i forhold til FLO7 og bevilling optaget 1. gang på finansloven i det enkelte program.

Status for de 2 programmer er beskrevet særskilt for hvert program i forlængelse af sammenfatning og økonomioversigt.

#### **3.1. Sammenfatning for anlægsprogrammer i Naviair**

Både CASIMO og COOPANS gennemføres som planlagt for så vidt angår både økonomi og tidsplan. Der er ingen ændringer at rapportere i forhold til eksisterende bevilling og budget.

CASIMO blev godkendt ved FL 1999 og blev taget i brug i den 28. december 2007.

På Akt 117 af 21. marts 2006 godkendte Finansudvalget første leverance (build 1) af COOPANS. Der er efterfølgende indgået aftale med de deltagende parter om levering.

##### *Åbningsår*

CASIMO blev idriftsat den 28. december 2007.

CASIMO er således i den afsluttende fase. De første tre måneder efter idriftsætning er en indkøringsperiode, hvor der af hensyn til flyvesikkerheden opereres med en nedsat kapacitet. Dette vil give forsinkelser af trafikken. Håndteringen af denne situation sker i tæt samarbejde med luftfartsselskaber og lufthavne.

COOPANS forventes fuldt igangsat i 2010. Der er god fremdrift i COOPANS, hvorfor det forventes, at åbningsåret vil holde.

##### *Budgetsikkerhed*

På FLO6 blev der godkendt en merbevilling på 123,0 mio. kr. til CASIMO-programmet. I den forbindelse blev der lavet en usikkerhedsanalyse for CASIMO. Der udestår nu kun afsluttende arbejder, så det forventes, at den samlede budgetramme vil blive overholdt.

Det er fortsat forventningen, at budgetrammen for COOPANS vil blive overholdt.

---

<sup>2</sup> Forklaring på betegnelsen CASIMO: CATCAS/SIMU Modernisering (CASIMO); Copenhagen Air Traffic Control Automated System (CATCAS); Radar – og tårnsimulator (SIMU).

<sup>3</sup> Forklaring på betegnelsen COOPANS: Cooperation in the Procurement of Air Navigation Systems.



### 3.2. Oversigt over større anlægs- og fornyelsesprojekter

I det følgende er vist en oversigt over status for CASIMO og COOPANS. For hvert program er anført størrelsen af bevillingen, første gang programmet er medtaget på finansloven. Der er desuden angivet en generel prisregulering<sup>4</sup> samt andre reguleringer, der, afhængigt af det enkelte program, kan være merbevillinger eller reduktion af bevillinger. Disse ændringer er enten forudgående sket ved aktstykker eller på bevillingslovene. Derudover oplyses den nuværende forventede totaludgift samt det forventede ibrugtagningstidspunkt. I det omfang, at ændringerne er indgået efter vedtagelse af finanslov for 2007, er de særskilt omtalt i den efterfølgende uddybende beskrivelse af anlægsprojekterne.

Begge programmer finansieres af brugerne i takt med, at de afskrives.

Table 7. Oversigt over større anlægsprojekter under udførelse i Naviair

Projekt (FL-år / Aktstykke)	1) Bevilling optaget 1. gang på FL / Aktstykker	2) Indeksregulering til og med FLO7	3) Anden regulering før FLO7 fra FL / Aktstykke <sup>B</sup>	4) Anden regulering på FLO7	5) = 1+2+3+4 Totalbevilling FLO7	6) Bevillingss ændringer siden FLO7 <sup>C</sup>	7) = 5+6 Totalbevilling pr. december 2007	8) Forventet totaludgift pr. december 2007	9) Forventet åbningsår (antal års afvigelse ift. det senest ved FL / Aktstykke forudsatte)
CASIMO (1999) <sup>A</sup>	957,5	101,6	169,3	0	1.228,4	0	1.228,4	1.228,4	2007
COOPANS (2006 Akt. 117)	170,8	0	0	0	170,8	0	170,8	170,8	2010

<sup>A</sup> Opgradering af det hidtidige system startede oprindeligt i 1995/96. Programmet er siden blevet ændret til det nuværende CASIMO-program, der er godkendt på FL 1999.

<sup>B</sup> Heraf vedrører reguleringen på 46,3 mio. kr. er en merbevilling givet i 2002 som følge af, at forsvaret trak sig ud af CASIMO-programmet.

<sup>C</sup> Bevillingsændringer ved aktstykker i 2007.

### 3.3. Den aktuelle situation

#### CASIMO

Der blev i CASIMO-programmet som planlagt indgået en lang række kontrakter af forskellig indhold og omfang. Alle har fulgt den fastlagte tidsplan.

For at sikre at de enkelte delelementer i projekterne kunne fungere sammen, blev der oprettet et antal tværgående "teams". Disse skulle varetage de opgaver, der lå efter, at det enkelte projekt var afsluttet og frem til, at CASIMO blev idriftsat. De tværgående "teams" opretholdes af sikkerhedsmæssige grunde i indkøringsfasen.

<sup>4</sup> Tallene i tabellerne er opgivet i løbende priser. Der er frem til FL 2005 foretaget P/L-regulering af CASIMO's restbevilling i løbet af programmets levetid på baggrund af Finansministeriets udmeldte sats. Grundet låneløftet har Naviair ikke fået bevilling til indeksregulering af CASIMO og COOPANS på FL 2007.



## **COOPANS**

Der er indgået kontrakt med den svenske flyvesikringstjeneste (LFV-Sverige), den irske flyvesikringstjeneste (IAA-Irland) og leverandøren Thales ATM, Frankrig. Den første leverance, den såkaldte Build 1 er for nuværende fem måneder foran tidsplan fra leverandørens side.

Der har været forhandlinger med leverandøren om en mindre udvidelse af Build 1, med en Build 1.1. Denne build er blevet identificeret som nødvendig for at få de tre landes systemer harmoniseret. Udvidelsen forventes at kunne holdes inden for den bevilgede budgetramme.

### **3.4. Usikkerhedsfaktorer i forbindelse med budgettering**

#### **CASIMO**

De væsentligste usikkerhedsfaktorer var relateret til de afsluttende test af systemerne. Der blev igangsat "skyggedrift"<sup>5</sup> den 1. oktober 2007, og der blev gennemført integrationstests forud for idriftsættelsen. Derudover blev der den 8.-9. december 2007 gennemført en vellykket semidrift.

Formålet med alle disse test og semidriften var at afsløre forhold, der skulle rettes inden idriftsættelsen. Alle testresultaterne var positive, så CASIMO blev som planlagt idriftsat den 28. december 2007.

Naviair modtog den 5. december 2007 Statens Luftfartsvæsen's godkendelse af det nye flyvekontrollsystem.

#### **COOPANS**

Den væsentligste usikkerhedsfaktor for COOPANS-programmet på dette tidlige tidspunkt er, hvis det bliver nødvendigt at tilføje eller ændre funktionalitet fra nu af og frem til implementering i 2010. Sådanne ændringer kan være nødvendige, f.eks. som følge af tilpasning til det svenske eller irske trafikstyringssystem eller nye krav til trafikstyringen fra ICAO, EU eller EUROCONTROL.

Den anførte usikkerhedsfaktor omkring mulige ændringer eller tilføjelser til funktionaliteten bliver løbende vurderet de tre parter imellem. Såfremt det vurderes nødvendigt at ændre funktionaliteten med deraf følgende merudgifter, vil dette blive forelagt de bevilgende myndigheder til godkendelse, inden der indgås supplerende aftaler parterne imellem.

Der er mellem de tre landes lufttrafiktjenester indgået en aftale om, at ingen af de tre vil afgive bestilling om individuelle opgraderinger efter indgåelse af aftale om den første leverance. Formålet med dette er at undgå at øge omkostningerne til harmonisering af systemerne.

---

<sup>5</sup> Skyggedrift dækker over, at alle systemer har kørt som om de er i drift, og de har været brugt til undervisning af flyveledere, men ikke til operationel drift.





### **3.5. Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter**

#### **CASIMO**

##### *Status*

CASIMO-programmet resulterer i en ny lufttrafikstyringsinfrastruktur. Programmets væsentligste dele er et integreret Air Traffic Management (ATM) System, omfattende nyt kontrolsystem, nyt tårn med udstyr samt nyt udstyr til lufthavnene i Roskilde og Billund. ATM systemets teknisk/operative platform muliggør en udvikling i takt med den europæiske udvikling. Programmet indeholder desuden simulatorer til brug ved uddannelse af flyveledere samt en række levetidsforlængende projekter, der er taget i brug.

CASIMO-programmet er påbegyndt i 1999, og alle dele blev idriftsat den 28. december 2007. Status på programmet er, at CASIMOs fremdrift er som forventet.

For at sikre at de enkelte dele af projekterne kan fungere sammen, er der oprettet et antal tværgående teams. Disse teams skal varetage de opgaver, der ligger efter, at det enkelte projekt er afsluttet og frem til idriftsættelsen af hele CASIMO-projektet. Teamene vil blive opretholdt i de første 3 måneder efter i drifttagningen for at sikre, at systemerne fungerer tilfredsstillende.

##### *Ibrugtagningsår*

CASIMO blev som planlagt idriftsat den 28. december 2007.

##### *Ændringer til FL*

Der er ingen ændringer.

##### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Totalbudgettet vil kunne overholdes.

Naviair vurderer på baggrund af den planlagte og succesfulde idriftsættelse den 28. december 2007 ikke, at der vil være behov for større ændringer, hvorfor budgetrammen på nuværende tidspunkt vurderes at kunne overholdes.

#### **COOPANS**

##### *Status*

COOPANS har til formål at opgradere og videreudvikle Naviairs lufttrafikstyringssystem DATMAS, der indgår som den centrale del af CASIMO-programmet.

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

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



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

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

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

Status er, at der er indgået kontrakt mellem de deltagende parter (Thales ATM, LfV-Sverige, IAA-Irland og Naviair-Danmark) om leveringen af COOPANS. Hvert land skal på et senere tidspunkt individuelt indgå kontrakt med Thales om integrationen af COOPANS i deres respektive systemer.

COOPANS følger de aftalte tidsplaner.

#### *Ibrugtagningsår*

De indgåede aftaler overholdes pt., og der er ikke noget, der tyder på, at COOPANS første leverance ikke kan idriftsættes i 2010.

#### *Ændringer til FL*

COOPANS er på TB 2006 optaget som en ændring til FL2006 ved Akt 117 af 21. marts 2006.

#### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Naviair har sammen med samarbejdspartnerne nøje overvejet projektets risici. Naviair vurderer på den baggrund, at den angivne totaludgift, inkl. den afsatte reserve til uforudsete udgifter på 20 pct., er tilstrækkelig til at gennemføre projektet som forudsat.

Det skal dog bemærkes, at Naviair og de øvrige i samarbejdet på grund af fælles europæiske krav kan blive pålagt at implementere nye funktionaliteter i systemet sammen med COOPANS første leverance, og at dette kan medføre, at budgettet ikke kan overholdes.

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

I fald det vurderes nødvendigt at ændre funktionaliteten, vil dette blive forelagt de bevilgende myndigheder til godkendelse, inden Naviair indgår aftaler herom.

### **3.6. Planlagte forberedelser af anlægsprojekter**

Der pågår pt. drøftelser mellem Naviair, Island og Færøerne om etablering af en såkaldt sekundær radar på Færøerne til brug for den islandske flyvesikringstjenestes styring af trafikken over Nordatlanten. Der forventes aktstykke herom i foråret 2008. Endvidere forventes behov



for etablering af ny radar i Billund Lufthavn. Bevillingsansøgning herom forventes ultimo 2008/primo 2009, evt. på finanslovsforsalget for 2009.



## **4. Status for Vejdirektoratets anlægsprojekter, 2. halvår 2007**

### **4.1. Sammenfatning**

Vejdirektoratet har i efteråret 2007 som planlagt åbnet en række projekter:

- Høgild-Brande,
- Ønslev-Sakskøbing,
- Diagonalvejen syd om Give,
- 1. etape af Brande-Riis og
- Nørresundby-Bouet.

Projekterne forventes at holde sig indenfor den godkendte totaludgift.

Vejdirektoratet meddelte medio 2007, at der foreløbig vurderet var et samlet merbevillingsbehov på 2,2 mia. kr. på 11 projekter, herunder 4 projekter overtaget fra amter i forbindelse med kommunalreformen. Det blev efterfølgende besluttet, at baggrunden for det skønnede merbevillingsbehov skulle analyseres nærmere i et samarbejde mellem Finansministeriet, Transportministeriets Departement og Vejdirektoratet.

For en række af projekterne er dette analysearbejde afsluttet, og der er ved forelæggelse af aktstykke for Finansudvalget søgt merbevilling for 4 af projekterne: Udbygningen af rute 15 til motorvej på strækningen Bording – Funder, anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen, udbygning af Motorring 3 samt anlæg af motorvej på strækningen Søften – Skejby. Aktstykkerne er i december 2007 tiltrådt af Finansudvalget, og der er med de i aktstykkerne anførte forudsætninger således skabt grundlag for projekternes fremdrift.

For de resterende 7 projekter er analyserne af baggrunden for merbevillingsbehovet ikke endeligt afsluttet. For disse projekter er det i efteråret 2007 som følge af den manglende bevillingsmæssige afklaring besluttet at stille en række forberedende aktiviteter på projekterne i bero.

Alle ovenstående projekter vil i forbindelse med finanslovsforslaget 2009 blive budgetteret i henhold til de nye budgetteringsprincipper for anlægsprojekter, jf. Akt 16 af 24. oktober 2006.

På grund af manglende afklaring af de skattemæssige forhold er OPP-projektet Kliplev-Sønderborg forsinket ca. 1 år, og projektet forventes således tidligst at blive åbnet i 2013. Der foreligger nu en model vedrørende de skattemæssige forhold, som forventes at kunne danne grundlag for et OPP-udbud.

Vejdirektoratet er pt. ved at udarbejde et beslutningsgrundlag for Funder-Låsby. Åbningstidspunktet forventes fastlagt i forbindelse med udarbejdelse af dette beslutningsgrundlag.

Bilag 1 indeholder en oversigt over den geografiske placering af planlagte og igangværende større anlægsprojekter på statsvejnettet. Bilag 2 giver et overblik over mindre anlægspuljeprojekter på § 28.21.21.30. Bilag 3 giver et overblik over status for udskiftning af forældede sikringsanlæg på privatbanerne.



I nedenstående tabel 8 gives et overblik over Vejdirektoratets nuværende anlægsportefølje for store anlægsprojekter på § 28.21.20:

Tabel 8. Igangværende vej anlægsprojekter

Projektbevillinger december 2007 (mio. kr.)								
Projekt (FL år)	Bevilling optaget 1. gang på FL/aktstykke	Indeksregulering til og med FLO7	Anden regulering før FLO7/ aktstykke	FLO7	Bevillingssændering siden FLO7	Prognose november 2007	Forventet åbningssår (ændring i forhold til FL 2007)	
<b>Hidtidig budgettering</b>								
Odense – Svendborg (FLO0)	1031	148	525	1704	0	1704	2009 (uændret)	
Herning N – Brande	1441	204	193	1838	0	1838	2008 (uændret)	
Holbæk – Vig, etape 1 (FLO0)	191	22	58	271	0	271	2006 (uændret)	
Holbæk – Vig, etape 2 og 3 (FLO0)	569	102	0	671	0	671	2013 (ændret)	
Hundige – Greve Syd (Køge Bugt) (FLO3)	276	25	59	360	0	360	2008 (uændret)	
Udbygning af Motorring 3 (FLO3)	1055	107	798	1960	170	2130	2010 (uændret)	
Fløng – Roskilde V (FLO6)	1105	32	38	1175	0	1175	2013 (ændret)	
Riis – Ølholm - Vejle (FLO4)	1169	32	0	1201	0	1201	2013 (ændret)	
Udbygning af Ønslev – Sakskøbing (FLO3)	137	15	118	270	0	270	2007 (uændret)	
Nors Omfartsvej (FLO2)	124	19	20	154		154	2006 (uændret)	
Brande – Riis, 1. etape (FLO4)	266	14	0	280	0	280	2008 (uændret)	
Bording – Funder (FLO4)	628	43	0	671	153,1	824	2012 (uændret)	
Frederikssundmotorvejen, 1. etape (FLO4)	712	63	145	920	158,8	1079	2012 (uændret)	
Udbygning af E45 Nørresundby – Bouet (FLO4)	47	1	5	53	10	63	2007 (ændret)	
Udbygning af Kongevejen Helsingør (FLO4)	45	3	0	48	0	48	2009 (ændret)	
Soften – Skejby (FLO4)	75	7	259	341	64	405	2010 (uændret)	
Skejby – Skodstrup (ÆFLO7)	211	0	0	211	0	211	2008 (uændret)	
Diagonalvej syd om Give (ÆFLO7)	52	0	0	52	0	52	2007 (uændret)	
Brande – Give N (ÆFLO7)	315	0	0	315	0	315	2012 (uændret)	
Klipleve – Sønderborg (ÆFLO7)	1142	0	0	1142	0	1142	2013 (ændret)	
<b>Ny anlægsbudgettering</b>								
Funder – Låsby (ÆFLO7)	498	0	0	498	0	498		
Gørlose omfartsvej (ÆFLO7)	86	0	0	86	0	86	2011 (ændret)	
Sunds omfartsvej (ÆFLO7)	58	0	0	58	0	58	2012 (ændret)	
Slagelse omfartsvej (ÆFLO7)	165	0	0	165	0	165	2013 (ændret)	
Bredsten – Vandel (ÆFLO7)	325	0	0	325	0	325	2013 (ændret)	

Note: Merbevillingen til Nørresundby-Bouet er givet ved fortroligt aktstykke af 21. juni 2007.

#### 4.2. Markedssituationen

Vejdirektoratet har i 2. og 3. kvartal 2007 gennemført i alt 36 udbudsforretninger med en samlet tilbudssum på ca. 75 mio. kr. Heraf har kun én entrepris en tilbudssum, der er større end 5 mio. kr. Det drejer sig om en broentrepris ved motorvejsanlægget ved Skejby nord for Århus på 14 mio. kr. For 25 entreprisers vedkommende omfatter arbejdet sort-plet- og trafikikkerhedspuljerne, hvor formålet er at ændre udformningen af trafikkanlæg således, at uheld undgås/mindskes, og trafikikkerheden højnes. De resterende entrepriser omhandler beplantnings- og tavleentrepriser. For projekter af denne type er det Vejdirektoratets vurdering, at hvor markedssituationen tidligere var meget presset, så er der i dag ikke den samme mængde anlægsopgaver for entreprenørerne at byde på.



Denne tendens giver sig blandt andet udslag i, at Vejdirektoratet oplever en lidt større interesse fra entreprenørerne for de mindre opgaver, der står over for udbud. I nedenstående tabel 9 gives et overblik over Vejdirektoratets udbud i nævnte periode:

Tabel 9. Udbudsforretninger i andet og tredje kvartal 2007

Entreprise (typer af arbejder)	Antal udbud	Volumen (mio. kr.)
Jord- og belægning	0	0,0
Belægning	0	0,0
Beplantning	2	4,1
Broarbejder	1	14,1
Hegn	1	0,6
Tavler	4	4,2
Mindre anlæg	25	47,4
Signalanlæg	3	1,3
I alt	36	74,7

Broentreprisen, jf. tabellen, er udbudt i offentlig licitation, og Vejdirektoratet modtog tilbud fra 3 entreprenører. Tilbudssummerne lå forholdsvis tæt på hinanden. De var alle lidt over bygherreoverslaget.

De øvrige mindre entrepriser under sort-plet- og puljeprogrammerne udbydes typisk ved indhentning af priser enten i underhåndsbud eller i indbudt licitation. Ved underhåndsbud retter Vejdirektoratet typisk henvendelse til entreprenør/leverandør for at modtage tilbud på mindre opgaver. Ved indbudt licitation indbyder Vejdirektoratet normalt op til 5 entreprenører til at byde på licitation. Baggrunden er, at mange af disse arbejder skal gennemføres på veje i drift, hvilket stiller store krav til entreprenørens kompetencer, bl.a. indenfor afmærkning og sikkerhed.

I andet halvår 2007 har Vejdirektoratet konstateret, at der har været et ganske lille prisspænd mellem de afgivne priser.

For de meget store entrepriser er der dog stadig få udbydere, hvilket f.eks. forventes at være tilfældet for de forestående udbud i Hovedstadsområdet.

### **4.3. Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter**

#### **Odense - Svendborg, rute 9**

##### *Status*

Projektet forløber som planlagt og følger den overordnede tidsplan.

1. etape fra Odense til Ringe og 2. etape fra Ringe til Kværndrup blev taget i brug den 16. september 2006.

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

- På deletapen fra Kværndrup til Stenstrup er de nordlige ca. 2 km frem til tilslutningsanlægget ved Trunderup forlægningen taget i brug.



- For deletapen fra Stenstrup til Svendborg er ekspropriationerne gennemført. De første tre af i alt fire broer er færdigstøbte. Jord- og belægningsentreprisen er i gang. Arbejdet skal være færdigt senest den 1. november 2009.

#### *Åbningsår*

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2009 overholdes.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 1.703,7 mio. kr. på FL2007. Det forventes, at projektets totaludgift vil ligge indenfor intervallet 1.679-1.702,2 mio. kr. med en 50 pct. sandsynlighed på 1.690,6 mio. kr., hvilket er 13 mio. kr. mindre end finanslovsbevillingen.

### **Rute 18/15 Herning N - Brande og Snejbjerg - Herning Ø**

#### *Status*

Projektet forløber som planlagt og følger den overordnede tidsplan.

- 1. etape, Gjellerup Lund - Høgild og Vardevej - Herning Ø samt 2. etape, Sinding - Gjellerup Lund. Åbnede for trafik den 7. oktober 2006
- 3. etape, Høgild – Brande. Åbnede for trafik den 8. oktober 2007. Beplantningsentreprisen pågår.
- 4. etape, Snejbjerg – Vardevej forventes åbnet i 2008. Jord- og belægningsarbejder pågår. Udstyrsarbejder udbydes henover årsskiftet 2007/2008.

#### *Åbningsår*

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2008 for det samlede anlæg overholdes.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totaludgift på 1.837,6 mio. kr. på FL2007. Der forventes på nuværende tidspunkt et samlet mindreforbrug på 70-100 mio. kr. i forhold til projektets samlede bevilling.

Den positive budgetmæssige udvikling skyldes et godt samarbejde med Herning Kommune og Ringkøbing Amt om adgang til billige grusmaterialer ved at anlægge store søer i Herning samt gode vejr- og geologiske forhold.

### **Holbæk – Vig, rute 21, etape 1**

#### *Status*

Projektet er afsluttet. Der udestår dog enkelte restarbejder mv., som vil blive færdiggjort i 2008.

#### *Åbningsår*

Åbnede for trafik i 2006.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 271,3 mio. kr. på FL2007. Der udestår arbejde vedr. en manglende kunststofmembran på en enkelt bro, som er skubbet til 2008. Derudover er der endnu forhandlinger med entreprenøren om slutregninger på arbejde udført i 2006 samt uklarheder om udgifterne til markskadeerstatninger, som er blevet anket og endnu afventer taksationskommissionens vurdering. Vejdirektoratet forventer derfor, at totaludgiften bliver 4,8 mio. kr. hø-



jere end projektets bevilling. Dette beløb finansieres over færdiggørelseskontoen, jf. § 28.21.20.70.

### **Holbæk – Vig, rute 21, etape 2 & 3**

#### *Status*

Projektet fulgte i 2007 den overordnede tidsplan. Som oplyst ved en række tidligere rapporteringer har projektet ikke en tilstrækkelig budgetsikkerhed.

De geotekniske detailundersøgelser og de arkæologiske forundersøgelser er påbegyndt, ligesom jordfordelingsprocessen er i gang. Det skal bemærkes, at det pga. Kommissarius' stramme program ikke har været muligt at gennemføre en række ekspropriationer i 2007.

#### *Åbningsår*

Under forudsætning af at projektets fordyrelse og behovet for bevillingsmæssig afklaring håndteres senest på finansloven for 2009 vurderes åbningsåret tidligst at blive 2013.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 671,1 mio. kr. på FL2007.

Vejdirektoratet har foreløbigt vurderet, at projektet bliver ca. 520 mio. kr. dyrere end den hidtil godkendte totaludgift, jf. også anlægsstatus for første halvår 2007. Denne vurdering er under ekstern granskning.

Der forventes en politisk stillingtagen til merbevillingsbehovet i forbindelse med finansloven for 2009. Opgørelsen af merbevillingsbehovet vil blive baseret på principperne i ny anlægsbudgettering, jf. akt 16. af 24. oktober 2006.

Igangværende forberedende aktiviteter afsluttes. Der igangsættes ikke nye aktiviteter, før der foreligger en afklaring af den bevillingsmæssige situation.

### **Hundige – Greve Syd (Køge Bugt)**

#### *Status*

Projektet forløber som planlagt og følger den overordnede tidsplan.

Selve anlægsarbejdet, hvoraf hovedparten gennemføres i en hovedentreprise, er i fuld gang. Alle fem krydsende broer er på nuværende tidspunkt nybygget og åbne for trafik. Sideudvidelsen inkl. ledningsarbejder for den sydlige halvdel af anlægsstrækningen er udført, og anlægsarbejdet på den nordlige del pågår. Der pågår drøftelse med entreprenøren om en evt. tidligere færdiggørelse af hovedentreprisen i 2008.

Trafikafviklingen under anlægsarbejdet har efter omstændighederne fungeret tilfredsstillende. Særligt generende arbejder, som reducerer kapaciteten på Køge Bugt Motorvejen, gennemføres primært i weekender og om natten.

#### *Åbningsår*

Den overordnede tidsplan med åbning af vejen i 2008 forventes overholdt.





#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 360,2 mio. kr. på FL2007. I april 2007 blev det vurderet, at projektets totaludgift ville ligge indenfor intervallet 356-379 mio. kr. med en 50 pct. sandsynlighed på 369 mio. kr., hvilket er ca. 9 mio. kr. mere end den nuværende bevilling.

Efterfølgende er der sket en yderligere afklaring af en række usikkerheder på projektet, hvorfor det med novemberopdateringen pt. vurderes, at projektbevillingen kan overholdes.

### **Udbygning af Motorring 3 til 6-sporet motorvej fra Jægersborg til Holbækmotorvejen**

#### *Status*

Projektet følger den overordnede tidsplan. Der udestår endnu afklaring af en række ekstrakrav fra entreprenører.

Anlægsarbejdet pågår på 3 af 4 delstrækninger af Motorring 3.

Udbygningen af delstrækningen mellem Slotsherrensvej og Roskildevej er endnu ikke igangsat i marken, idet udbygning af Motorring 3 på denne delstrækning fysisk hænger sammen med etableringen af 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Projektering af udvidelse af Motorring 3 på denne delstrækning blev sat i bero primo 2004 som følge af trafikforliget af 5. november 2003 vedr. 1. etape af Frederikssundmotorvejen.

Efter vedtagelse af anlægsloven for 1. etape af Frederikssundmotorvejen medio 2006 er projekteringen af delstrækningen mellem Slotsherrensvej og Roskildevej samt tilslutningsanlægget for Frederikssundmotorvejen (1. etape) igangsat. Vejdirektoratet har ultimo oktober 2007 udsendt udbudsmaterialet til de prækvalificerede entreprenører. Licitationen afholdes medio februar 2008 med henblik på, at anlægsarbejderne opstartes i marken juni 2008.

I forbindelse med finansloven for 2008 vil 220 mio. kr. (prisniveau 2007) blive flyttet fra bevillingen på Motorring 3 til bevillingen for Frederikssundmotorvejens 1. etape, idet ovennævnte delstrækning vil blive udført som en integreret del af Frederikssundmotorvejens 1. etape.

De igangværende anlægsarbejder gennemføres i 3 store hovedentrepriser. Generelt har fremdriften i 2007 i alle hovedentrepriser været god, på trods af til tider usædvanligt store nedbørsmængder. Dette betyder, at entreprisernes aktuelle fremdrift er bagud i forhold til kontraktforudsætningerne. Dette giver en række ekstra gener for naboerne langs projektet, idet arbejdsperioden hos den enkelte lodsejer derved forlænges.

Udlægning af støjsvagt slidlag er påbegyndt, og umiddelbart har Vejdirektoratet modtaget positive tilbagemeldinger fra både trafikanter og naboer. Ligeledes pågår montering af støjskærme, hvilket medfører betydelige forbedringer for de berørte naboer. Reetablering af nabohaver pågår ligeledes.

Entreprenørerne har rejst en række meget store ekstra krav i forbindelse med arbejdets gennemførelse. Det må forventes, at visse af entreprenørernes krav, som følge af projektmæssige og uforudsete forhold, er berettigede i et vist omfang. Der pågår pt. i samarbejde med kam-



meradvokaten en gennemgang og drøftelse med entreprenørerne om berettigelsen af disse krav.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at en betydelig årsag til de kontraktuelle konflikter skal findes i, at udbygningen af Motorring 3, hvor der skal tages hensyn til trafikken og meget snævre pladsforhold, er betydeligt mere vanskelig, end entreprenørerne har forudsat ved tilbudsgivningen. Desuden betyder den generelle markedssituation, at der er pres på priser og ressourcer.

#### *Åbningsår*

For etaperne Jægersborg-Slotsherrensvej samt Roskildevej-Holbækmotorvejen pågår der en tæt dialog mellem Vejdirektoratet og de enkelte entreprenører om, hvorledes de resterende arbejder kan gennemføres. Visse forsinkelser samt varslingen heraf skal ses i sammenhæng med den igangværende konflikthåndtering mellem Vejdirektoratet og entreprenørerne.

Arbejderne forventes, afhængigt af vejrliget, at være færdige ultimo 2008. I den ene entreprise er der, som følge af de kontraktuelle konflikter, en større usikkerhed om tidspunktet for færdiggørelse. Slidlag vil her sandsynligvis først kunne udlægges i foråret 2009. Ultimo 2008 forventes der dog at være åbnet for trafik i 2 x 3 spor på etaperne Jægersborg-Slotsherrensvej og Roskildevej-Holbækmotorvejen.

Delstrækningen mellem Slotsherrensvej og Roskildevej forventes at blive minimum 2 år forsinket pga. koordinering med Frederikssundmotorvejens 1. etape. Der er ved de halvårslige orienteringer løbende blevet oplyst om problematikken med denne sidste delstrækning.

Strækningen mellem Slotsherrensvej og Roskildevej forventes først at kunne åbnes for 2 x 3 spor i 2010. I perioden 2009-2010 må der forventes trafikgener på denne delstrækning, idet resten af Motorring 3 er åbnet med 2 x 3 spor.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har ved fortroligt aktstykke af 13. december 2007 fået ekstra bevilling udover bevilningen på 1.960 mio. kr. på FL2007. Projektet er blevet gransket eksternt inden forelæggelse af aktstykke.

### **Fløng - Roskilde V**

#### *Status*

Projektet følger den overordnede tidsplan, men har fortsat en meget lav budgetsikkerhed, som oplyst ved rapporteringen for 1. halvår af 2007.

Anlægsloven blev vedtaget den 23. maj 2006. Projektet befinder sig i begyndelsen af fase 3, dvs. projektering til besigtigelse.

Indledende projekteringsaktiviteter er igangsat, og kortlægningsaktiviteter er gennemført. Desuden pågår drøftelser med diverse myndigheder, og de første forlods ekspropriationer er gennemført.



Rådgiveraftaler er indgået og arbejderne med udarbejdelse af besigtigelsesmateriale og detailprojekt igangsat. Besigtigelse forventes gennemført i sommeren 2008.

Der er udarbejdet en risikohåndteringsplan. Som en del af den videre projektering fastlægges den optimale udbudsform for projektet, herunder antallet af hovedentrepriser.

Der foreligger en principgodkendelse, jf. naturbeskyttelseslovens § 20.

#### *Åbningsår*

I anlægsloven er det forudsat, at den udbyggede motorvej åbnes i 2012. Der er risiko for at åbningsåret forskydes til 2013, jf. nedenstående afsnit.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 1.175,0 mio. kr. på FL2007.

Vejdirektoratet har foreløbigt vurderet, at projektet bliver ca. 323 mio. kr. dyrere end den hidtil godkendte totaludgift, jf. anlægsstatus for første halvår 2007. Denne vurdering er under ekstern granskning.

Der forventes en politisk stillingtagen til merbevillingsbehovet i forbindelse med finansloven for 2009. Opgørelsen af merbevillingsbehovet vil blive baseret på principperne i ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006.

Igangværende forberedende aktiviteter afsluttes. Der igangsættes ikke nye aktiviteter, før der foreligger en afklaring af den bevillingsmæssige situation.

### ***Riis-Ølholm-Vejle***

#### *Status*

Anlægsloven blev vedtaget den 23. maj 2006.

Der er forlods eksproprieret to ejendomme i 2006 og en i 2007. Projektering pågår, og jordfordelingsforhandlingerne og de arkæologiske undersøgelser er igangsat.

#### *Åbningsår*

Under forudsætning af at projektets fordyrelse og behovet for bevillingsmæssig afklaring håndteres senest på finansloven for 2009 vurderes åbningsåret at tidligst at blive 2013.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 1.201,4 mio. kr. på FL 2007.

Vejdirektoratet har foreløbigt vurderet at projektet bliver ca. 160 mio. kr. dyrere end den hidtil godkendte totaludgift, jf. anlægsstatus for første halvår 2007. Denne vurdering er under ekstern granskning.



Der forventes en politisk stillingtagen til merbevillingsbehovet i forbindelse med finansloven for 2009. Opgørelsen af merbevillingsbehovet vil blive baseret på principperne i ny anlægsbudgettering, jf. akt 16 af 24. oktober 2006.

Igangværende forberedende aktiviteter afsluttes. Der igangsættes ikke nye aktiviteter, før der foreligger en afklaring af den bevillingsmæssige situation.

### ***Udbygning af Ønslev-Sakskøbing***

#### *Status*

Projektet er gennemført som planlagt. Kun mindre restarbejder mv. udestår.

#### *Åbningsår*

Vejen blev officielt indviet den 2. november 2007.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 269,5 mio. kr. på FL2007. Ved seneste interne usikkerhedsanalyse blev det vurderet, at projektets totaludgift forventes at blive ca. 10 mio. kr. mindre end den nuværende bevilling.

Den endelige størrelse af mindreforbruget kan fastlægges, når der er udarbejdet anlægsregnskab.

### ***Nors Omfartsvej***

#### *Status*

Projektet er gennemført som planlagt.

#### *Åbningsår*

2006.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 153,7 mio. kr. på FL2007. Der forventes et mindreforbrug på ca. 12 mio. kr. på hovedentrepriserne. Den endelige størrelse af mindreforbruget afventer anlægsregnskabet.

### ***Brande-Riis, 1. etape (Give N. - Riis)***

#### *Status*

Projektet forløber som planlagt og følger den overordnede tidsplan.

Broerne er udført bortset fra dalbroen, som blev støbt inden sommerferien 2007, men endnu mangler broisolering m.m. Jord- og belægningsarbejder pågår. Tavler, hegn og beplantning er kontraheret, hvorimod belysning endnu ikke er udbudt.

#### *Åbningsår*

Ca. 2,5 km af vejen er åbnet den 19. november 2007 samtidigt med Diagonalvejen syd om Give. Åbningsåret 2008 forventes at kunne overholdes for den resterende del.

*Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 279,7 mio. kr. på FL2007. I statusrapporten for 1. halvår af 2007 blev det forventet, at projektets totaludgift vil ligge indenfor intervallet 281-303 mio. kr. med en 50 pct. sandsynlighed på 292 mio. kr., hvilket var 12,3 mio. kr. mere end den nuværende bevilling.

Efterfølgende er der sket en yderligere afklaring af en række usikkerheder på projektet, hvorfor det nu vurderes, at projektbevillingen kan overholdes.

**Bording-Funder***Status*

Projektet følger den overordnede tidsplan.

Planlægningen af arbejdet omkring Danmarks hidtil største landskabsbro over Funder Ådal vest for Silkeborg er igangsat. Projekteringen er godt i gang, og der er gennemført linjebesigtelse i foråret 2006. Der er gennemført ekspropriationer af seks hele ejendomme og detailbesigtelse for strækningen over Funder Ådal er gennemført i november 2006. Detailbesigtelse på den resterende del af projektet forventes gennemført i foråret 2008.

Der er indgået kontrakt med bygherrerådgiver for dalbroen over Funder Ådal. Udbudsmateriale for dalbroen er udsendt primo juli, og tre tilbud er modtaget 1. november 2007. De modtagne licitationspriser spænder fra 209 mio. kr. til 302 mio. kr. De tre tilbud skal nu vurderes, og resultatet af bedømmelsen forventes at foreligge primo 2008. Ekspropriationer for strækningen over Funder Ådal gennemføres ultimo året, og detailbesigtelse for den resterende del af strækningen gennemføres primo 2008. Et mindre jordarbejde, der skal forberede adgangsforholdene til broarbejdspladsen for dalbroen over Funder Ådal fra øst, igangsættes ultimo året.

*Åbningsår*

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2012 overholdes.

*Den budgetmæssige situation*

Med Akt 69 af 13. december 2007 fik projektet øget bevillingen med 153,1 mio. kr. Projektet har hermed bevilling på 823,6 mio. kr. på FL2007.

Projektet blev forud for forelæggelsen af aktstykke gransket af eksternt sagkyndig.

Projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering primo 2008 således, at justeringerne i de bevillingsmæssige rammer i denne forbindelse forudsættes indarbejdet på finansloven for 2009.

**Frederikssundmotorvejen (1. etape)***Status*

Projektet følger den overordnede tidsplan. I februar 2008 modtages tilbud for en væsentlig hovedentreprise.

Projektet er opdelt i to delstrækninger, henholdsvis delstrækning vest og delstrækning øst. Hertil kommer rundkørslen for J.F. Willumsensvej i Frederikssund.



Delstrækning øst omfatter også udbygningen af Motorring 3 på strækningen mellem Slotherrensvej og Roskildevej, idet Motorring 3 fysisk hænger sammen med Frederikssundsmotorvejen på denne strækning. Valg af udbudsform er nøje vurderet for at reducere risikoen for kontraktuelle konflikter. Anlægsarbejdet for denne strækning er udbudt i en hovedentreprise med licitation medio februar 2008. Det forventes, at der kan skrives kontrakt i 2. kvartal 2008.

I delstrækning vest udbydes anlæg af 2 broer ved Ndr. Ringvej (Ring 3) primo 2008. Anlæg af disse broer forventes afsluttet i 2009. Projektering af den resterende strækning mellem Oxbjergvej og Motorring 4 er igangsat med henblik på gennemførelse af anlægsarbejderne i perioden 2009-2012.

Besigtigelsesforretning for både delstrækning øst og vest er gennemført i marts 2007. Ekspropriationer pågår og forventes afsluttet i december 2007.

For rundkørslen ved J.F. Willumsensvej i Frederikssund er der udarbejdet projektforslag, der indeholder, at rundkørselens midterø udbygges til 60 m i diameter. Besigtigelsen og ekspropriationerne fandt sted i juni 2007, hvor projektet blev godkendt af Ekspropriationskommissionen. Anlægsarbejdet udbydes primo 2008 med forventet færdiggørelse i 4. kvartal 2008.

#### *Åbningsår*

På delstrækning øst er færdiggørelse med hensyn til trafikafvikling på Motorring 3 forbundet med en meget kompliceret anlægslogistik. Færdiggørelse ultimo 2010 er for den del af projektet således forbundet med betydelige risici. Såfremt, der kan indgås kontrakt for arbejderne i 1. kvartal 2008, forventes det, at Motorring 3 åbnes for trafik i 6 spor i 2010 med efterfølgende færdiggørelsesarbejder (asfaltslidlag) i 2011. Delstrækning vest forventes åbnet som planlagt i 2012.

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

#### *Den budgetmæssige situation*

Med Akt 67 af 13. december 2007 fik projektet øget bevillingen med 158,8 mio. kr. Projektet har hermed bevilling på 1.079,0 mio. kr. på FL2007. Vejdirektoratets skøn lå til grund for bevillingsansøgningen til Finansudvalget. Projektet blev forud for forelæggelsen af aktstykke gransket af ekstern sagkyndig.

Medio februar 2008 afholdes licitation for en stor hovedentreprise. Resultatet heraf vil have stor indflydelse på projektets totaludgift.

Projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering primo 2008 således, at de bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse forudsættes indarbejdet på finansloven for 2009.

### ***Udbygning af E 45, Nørresundby - Bouet***

#### *Status*

Projektet er afsluttet. I foråret 2006 kollapsede stilladset under støbningen af broen ved afkørsel 22, Nørresundby C umiddelbart nord for Limfjordstunnelen.



#### *Åbningsår*

Åbnet for trafik den 15. oktober 2007.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totaludgift på 53,1 mio. kr. på FL2007. Projektet har ved aktstykke af 21. juni 2007 fået en merbevilling på 10 mio. kr. til finansiering af projektets forventede ekstra udgifter som følge af stilladskollapset.

### **Udbygning af Kongevejen i Helsingør**

#### *Status*

Udbygningen af Kongevejen i Helsingør er baseret på Trafikaftalen af 5. november 2003, hvor det blev besluttet at afsætte 45 mio. kr. til forbedring af de trafikale forhold på Kongevejen i Helsingør.

Vejdirektoratet og Helsingør Kommune har med udgangspunkt i Trafikaftalen samarbejdet om at udpege 9 delprojekter på strækningen, som kan bidrage til en forbedring af de trafikale forhold. Endvidere har Helsingør Kommune besluttet at bidrage med ca. 7. mio. kr. til projektet.

I marts 2007 blev der udarbejdet opdaterede anlægsoverslag for alle delprojekterne, hvoraf det fremgik, at der ikke kunne forventes at være bevilling til at gennemføre alle delprojekterne i sin oprindelige udstrækning.

Det er med Helsingør Kommune aftalt, at de resterende delprojekter gennemføres efter følgende prioritering:

- Lukning af Ryesvej
- Ombygning af rundkørsel ved Klostermosevej
- Udbygning af kongevejen (Hestens bakke), samt "bagvejen" og støjskærm

Denne afklaring af prioritering af delprojekterne inden for bevillingsrammen har forsinket projektets fremdrift.

Medio 2006 startede detailprojektering af projektet. Besigtigelsen for den samlede ekspropriation blev gennemført den 23. oktober 2007, og delprojektet rundkørslen ved Klostermosevej blev eksproprieret den 24. oktober 2007. Licitation for ombygning af rundkørslen ved Klostermosevej gennemføres primo 2008. Først, når resultatet heraf foreligger, vil de øvrige delprojekter blive igangsat.

#### *Åbningsår*

Da der først meget sent i projektføreløbet er blevet enighed om prioriteringen af delprojekterne, vil alle delprojekter først kunne være færdiggjort i 2009. Åbningsåret er således udskudt med et år i forhold til finansloven for 2007, hvilket er indarbejdet i finanslovsforslaget for 2008.

#### *Den budgetmæssige situation*

Der er tale om en bevillingsramme til forbedring af de trafikale forhold på Kongevejen i Helsingør. Omfanget af tiltag i forbindelse med de enkelte delprojekter vil således løbende blive afstemt i forhold til den samlede bevillingsramme.



## ***Søften-Skejby***

### *Status*

Det er i Aftale om trafik for 2007 (oktober 2006) vedtaget, at statsvejsdelen skal udbygges samlet og med åbning i 2009.

Projektet er godkendt ved besigtigelsesforretning den 14.-15. marts 2007 med en række mindre ændringer.

### *Åbningsår*

Som oplyst i status for anlægsprojekter 1. halvår 2007 forventer Vejdirektoratet, at åbningsåret for projektet bliver 2009 for den østlige del (IKEA) og 2010 for den vestlige del (E45). Ændring af åbningsåret vil blive indarbejdet på finansloven for 2008.

### *Den budgetmæssige situation*

Med Akt 68 af 13. december 2007 fik projektet øget bevillingen med 64 mio. kr. Projektet har en bevilling på 405,4 mio. kr. på FL2007. Vejdirektoratets skøn lå til grund for bevillingsansøgningen. Projektet blev forud for forelæggelsen af aktstykke gransket af ekstern sagkyndig.

Projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering primo 2008 således, at de bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse forudsættes indarbejdet på finanslovsforslaget for 2009.

## ***Skejby – Skødstrup***

### *Status*

Projektet blev overtaget fra Århus Amt den 1. januar 2007. Projektets hovedentrepriser (bro, jord og belægning) blev kontraheret af Århus Amt i 2005 og har således været under anlæg i 2½ år. De tre jord- og belægningsentrepriser følger tidsplanen. I september 2007 er der udbudt og kontraheret endnu en jord- og belægningsentreprise for tilslutning af motorvejen til Søftenvej.

Projektet følger den overordnede tidsplan med færdiggørelse i 2008.

Der er konstateret en række fordyrelser, som vil betyde, at projektets totaludgift på FL2007 ikke forventes at kunne overholdes. Projektet er anlægsmæssigt så fremskredent, at det ikke er muligt at finde kompenserende besparelser.

### *Åbningsår*

Projektet forventes åbnet i efteråret 2008.

### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totaludgift på 211,0 mio. kr. på FL2007 (Århus Amt har frem til den 31. december 2006 afholdt 361 mio. kr. af projektets estimerede totale omkostninger på i alt 572 mio. kr.). I forbindelse med færdiggørelse af projektet har Vejdirektoratet konstateret en række fordyrelser og nødvendige justeringer for i alt 26 mio. kr.

På FFL 2008 foreslås fordyrelsen finansieret ved overførsel af midler fra projektet ved Herning, Rute 15/18, hvor Vejdirektoratet forventer en samlet totaludgift, der er lavere end bevillingen til projektet.





### ***Diagonalvej syd om Give***

#### *Status*

Projektet er gennemført som planlagt. Kun mindre restarbejder udestår.

#### *Åbningsår*

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

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 52,0 mio. kr. på FL2007. Det forventes, at den nuværende bevilling kan overholdes.

### ***Brande-Riis, 2. etape (Brande-Give N)***

#### *Status*

Projektet følger den overordnede tidsplan. Projektet har sandsynligvis en mindre fordyrelse i forhold til totaludgiften, hvilket dog vil blive vurderet nærmere i forbindelse med, at projekteringen igangsættes i 2008.

Der er afholdt linjebesigtelse på strækningen i 2004 og en supplerende i 2005. Projektering af etappen påbegyndes i 2008.

#### *Åbningsår*

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2012 overholdes.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 315,0 mio. kr. på FL2007. Det forventes efter usikkerhedsanalysen (april 2007), at projektets totaludgift vil ligge indenfor intervallet 288-375 mio. kr. med en 50 pct. sandsynlighed på 322 mio. kr., hvilket er 7 mio. kr. mere end den nuværende bevilling. Der er 42 pct. sandsynlighed for, at den nuværende bevilling kan overholdes.

Projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering primo 2008 således, at eventuelle bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på finanslovsforslaget for 2009.

### ***Klipleve-Sønderborg***

#### *Status*

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

Vejdirektoratet har siden overtagelsen af projektet arbejdet med skitseprojektering, indhentning af nødvendige myndighedstilladelser og kommunikeret med lodsejere, borgere, lokale interesseorganisationer samt kommunerne om projektet. Som en del af dette arbejde er der foretaget en nøje vurdering af det af Sønderjyllands Amt udarbejdede projektforslag, hvilket har medført, at Vejdirektoratet to steder har justeret vejens linjeføring.



Der er gennemført linjebesigtigelse for hele projektet og foretaget jordfordeling for størstedelen af projektet. Der er eksproprieret ca. 20 hele ejendomme, og en del af disse er nedrevet. Der foregår endvidere en planlægning af afværgeforanstaltninger set i forhold til natur og miljø. Der er gennemført detailbesigtigelse for den østlige del af projektet i juni 2007. De resterende besigtigelser ventes gennemført i henholdsvis november 2007 og i foråret 2008.

COWI har gennemført en OPP-egnhedsanalyse af projektet, hvor forskellige OPP-modeller er analyseret. I denne analyse indgår bl.a. markedsanalyser og risikoanalyser af OPP-modellerne.

#### *Åbningsår*

Åbningstidspunktet vil afhænge af udbudsformen og tidspunktet for indgåelse af kontrakt med den private part i et OPP-projekt. Den nærmere udformning af OPP-modellens skattemæssige forhold er i øjeblikket under endelig afklaring. Det er blandt andet beskatningsforholdene i relation til den private part i en OPP-model for et vejprojekt, som har krævet en afklaring. Der foreligger nu en model vedrørende de skattemæssige forhold, som forventes at kunne danne grundlag for et OPP-udbud.

Som følge af at der pt. er brugt tid til en nærmere afklaring af OPP-modellens skattemæssige forhold, er det Vejdirektoratets vurdering, at et OPP-selskab tidligst vil kunne åbne motorvejen for trafik i 2013 og ikke som tidligere antaget i 2012.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 1.142,3 mio. kr. på FL2007. Det samlede bevillingsbehov vil fremgå af Vejdirektoratets indstilling, som forventes i foråret 2008. I COWIs OPP-egnhedsanalyse anslås det, at gennemførelse af projektet efter en traditionel OPP-model vil koste 1.884 mio. kr. (priseniveau 2006).

Den hidtil bevilgede totaludgift bygger på et anlægsoverslag udarbejdet af Sønderjyllands Amt tillagt et korrektionstillæg på 10 pct. og efterfølgende prisregulering. Vejdirektoratet er ved at gennemføre en konsolidering og kvalitetssikring af projektet med henblik på at kunne udbyde projektet som OPP-projekt. Når udbudsformen er valgt, vil Vejdirektoratet udarbejde et nyt overslag i henhold til retningslinierne for ny anlægsbudgettering. Vejdirektoratet vurderede ved anlægsstatus 1-2007, at der kan komme en fordyrelse af projektet.

### **Gørløse omfartsvej**

#### *Status*

Projektet er sat i bero, indtil den bevillingsmæssige situation er afklaret.

Projektet er bevilget på finansloven for 2007. I henhold til finansloven skal projektet i 2007 konsolideres af Vejdirektoratet med hensyn til teknik, totaløkonomi og åbningsår.

Projektet er overtaget fra Frederiksborg Amt den 1. januar 2007 i forbindelse med Kommunalreformen.



Projektet er blevet stoppet den 10. september 2007, hvilket medfører, at projektet er sat i bero indtil der foreligger en afklaring af den bevillingsmæssige situation. Der skal udarbejdes en ny tidsplan, når projektet igangsættes igen.

#### *Åbningsår*

For dette projekt indebærer en berostillelse, at åbningsåret forventes at blive udskudt fra 2009 til 2011.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totaludgift på 85,5 mio. kr. på FL2007. Projektet er omfattet af reglerne for ny anlægsbudgettering.

Projektets basisoverslag er 132,7 mio. kr., hvortil der skal lægges 10 pct., jf. ny anlægsbudgettering, hvilket giver et bevillingsbehov på 146 mio. kr. Dette er 60,5 mio. kr. mere end den nuværende bevilling på FL2007. Projektet vil blive gransket af eksternt sagkyndige, jf. reglerne i ny anlægsbudgettering.

### **Sunds omfartsvej**

#### *Status*

Projektet er sat i bero, indtil den bevillingsmæssige situation er afklaret.

Projektet er overtaget fra Ringkøbing Amt den 1. januar 2007 og er bevilget på FL2007. I henhold til FL2007 skal projektet konsolideres af Vejdirektoratet med hensyn til teknik og totaløkonomi, og åbningsåret skal afklares, hvorfor projektets endelige rammer endnu ikke er afklarede.

Der arbejdes videre med Ringkøbing Amts planlagte forslag iht. tillæg nr. 58 til Regionplan 2001-2012 dateret februar 2005, inkl. VVM-redegørelse.

Projektets tekniske løsninger er blevet gransket, og der er blevet foretaget enkelte justeringer af amtets projekt.

Projektet er blevet stoppet den 10. september 2007, hvilket medfører, at projektet er sat i bero indtil der foreligger en afklaring af den bevillingsmæssige situation. Der skal udarbejdes en ny tidsplan, når projektet igangsættes igen.

#### *Åbningsår*

For dette projekt indebærer en berostillelse, at åbningsåret forventes at blive udskudt fra 2010 til 2012.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 58,4 mio. kr. på FL2007. Projektet er omfattet af reglerne for ny anlægsbudgettering.

Projektets basisoverslag er 163,6 mio. kr., hvortil der skal lægges 10 pct., jf. ny anlægsbudgettering, hvilket giver et bevillingsbehov på 180,0 mio. kr. Dette er 121,6 mio. kr. mere end den



nuværende bevilling. Projektet vil blive gransket af eksternt sagkyndige, jf. reglerne i ny anlægsbudgettering.

### ***Slagelse omfartsvej***

#### *Status*

Projektet er sat i bero, indtil den bevillingsmæssige situation er afklaret.

Projektet er overtaget fra Vestsjællands Amt den 1. januar 2007 og er bevilget på FL2007. I henhold til FL2007 skal projektet konsolideres af Vejdirektoratet med hensyn til teknik og totaløkonomi, og åbningsåret skal afklares, hvorfor projektets endelige rammer endnu ikke er afklarede.

Der arbejdes videre med Vestsjællands Amt oprindelige forslag iht. tillæg nr. 6 til Regionplan 2001-2012, dateret februar 2005, samt udarbejdet VVM-redegørelse i december 2002. Amtet har udarbejdet projektet svarende til Vejdirektoratets fase 2 projekt VVM-redegørelse.

Projektets tekniske løsninger er blevet gransket, og der er blevet foretaget enkelte justeringer af amtets projekt.

Projektet er blevet stoppet den 10. september 2007, hvilket medfører, at projektet er sat i bero indtil der foreligger en afklaring af den bevillingsmæssige situation. Der skal udarbejdes en ny tidsplan, når projektet igangsættes igen.

#### *Åbningsår*

For dette projekt indebærer en berostillelse, at åbningsåret forventes at blive udskudt fra 2011 til 2013.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 165,0 mio. kr. på FL2007. Projektet er omfattet af reglerne for ny anlægsbudgettering.

Projektets basisoverslag er 345,5 mio. kr., hvortil der skal lægges 10 pct., jf. ny anlægsbudgettering, hvilket giver et bevillingsbehov på 380 mio. kr. Dette er 215,0 mio. kr. mere end den nuværende bevilling. Projektet vil blive gransket af eksternt sagkyndige, jf. reglerne i ny anlægsbudgettering.

### ***Bredsten-Vandel***

#### *Status*

Projektet er sat i bero, indtil den bevillingsmæssige situation er afklaret.

Pr. 1. januar 2007 overtog Vejdirektoratet projektet fra Vejle Amt. Projektet er blevet gransket internt i Vejdirektoratet, og konsolideringen er afsluttet med hensyn til teknik, totaløkonomi og åbningsår.

Projektet er blevet stoppet den 10. september 2007, hvilket medfører, at projektet er sat i bero indtil der foreligger en afklaring af den bevillingsmæssige situation. Der skal udarbejdes en ny tidsplan, når projektet igangsættes igen.



#### *Åbningsår*

For dette projekt indebærer en berostillelse, at åbningsåret forventes at blive udskudt fra 2012 til 2013. Når projektet igangsættes igen, vil der blive udarbejdet detailtidsplan for udførelsesfasen, hvorefter åbningstidspunktet vil blive fastlagt.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 324,9 mio. kr. på FL2007. Projektet er omfattet af reglerne for ny anlægsbudgettering.

Projektets basisoverslag er 381,8 mio. kr., hvortil der skal lægges 10 pct., jf. ny anlægsbudgettering, hvilket giver et bevillingsbehov på 420,0 mio. kr. Dette er 95,1 mio. kr. mere end den nuværende bevilling. Projektet vil blive gransket af eksternt sagkyndige, jf. reglerne i ny anlægsbudgettering.

### **4.4. Status vedr. planlægningsundersøgelser**

#### ***Igangværende VVM-undersøgelser***

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

*Tabel 10. Oversigt over Vejdirektoratets igangværende og planlagte VVM-undersøgelser*

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

#### ***Supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej***

Som led i udmøntningen af Trafikaftalen af 5. november 2003 er der gennemført supplerende undersøgelser med udgangspunkt i den eksisterende Frederikssundsvej således, at der efterfølgende kan træffes beslutning om den videre linjeføring fra Motorring 4 mod vest.

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



Samtidig er hovedforslag 1 og hovedforslag 2 fra VVM-undersøgelsen i 2002 blevet opdateret således, at de kan sammenlignes med de to nye udbygnings-forslag.

Hovedforslag 1 omfatter en motorvej, der forløber syd om Ballerup og gennem det åbne land syd om Stenløse og Ølstykke og videre til Frederikssund. Hovedforslag 2 er ligeledes en motorvej, der har samme linjeføring som hovedforslag 1 syd om Ballerup. Herefter har motorvejen et forløb mod nordvest til Veksø og videre mod vest et forløb gennem Stenløse og Ølstykke med udgangspunkt i den nuværende Frederikssundsvejs forløb.

Der foreligger således nu fire VVM-undersøgte vejforslag.

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

Vejdirektoratet har gennemgået og besvaret de mange høringssvar fra høringen over den supplerende VVM-undersøgelse. På baggrund af gennemgang og besvarelserne fra høringen udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat og indstilling i sagen med henblik på en politisk stillingtagen. Vejdirektoratets indstilling forventes at foreligge primo 2008.

### ***Supplerende VVM-undersøgelse af Rute 15 Funder-Låsby, Kombilinen***

På Transportministeriets anmodning udarbejder Vejdirektoratet pt. et nyt grundlag for en politisk stillingtagen til anlæg af motorvejsstrækningen Funder-Låsby med udgangspunkt i projektet for Kombilinen, som beskrevet i VVM-redegørelsen fra 2006.

Vejdirektoratet har i tæt dialog med de lokale myndigheder og berørte borgere i Silkeborg foretaget en optimering af projektet med henblik på at reducere motorvejens indgreb, barrierevirkning og støjpåvirkning på strækningen gennem Nordskoven og på bystrækningen gennem Silkeborg. På FL2007 er der afsat midler til påbegyndelse af projektering i 2008.

### ***Odense Vest - Middelfart***

VVM-undersøgelsen for en udbygning af den Fynske Motorvej E20 fra 4 til 6 spor mellem Odense Vest og Middelfart blev igangsat ultimo 2005 i henhold til Trafikaftalen af 5. november 2003. Undersøgelsen gennemføres i samarbejde med Fyns Amt og de berørte kommuner (efter 1. januar 2007: Odense, Assens og Middelfart kommuner).

Undersøgelsen omfatter en strækning på ca. 32 km, hvor der er 6 tilslutningsanlæg. Af vejtekniske og trafikikkerhedsmæssige årsager foreslås motorvejen desuden udvidet fra 4 til 6 spor på en ca. 2 km. lang strækning øst for tilslutningsanlæg 53 Odense Vest.

Der blev i december 2005 - januar 2006 gennemført en indledende offentlig høring om udbygningen. Der blev afholdt borgermøder i Vissenbjerg og i Middelfart, og Vejdirektoratet modtog i høringsperioden i alt 27 høringssvar.

Der er gennemført en screening og styrkevurdering af alle broer på strækningen, og der er foretaget undersøgelser af den eksisterende vejbelægning. Der er desuden foretaget en kortlægning af miljøforholdene og de eksisterende afvandingsystemer på strækningen. Strækningen



er analyseret mht. de landskabsmæssige og æstetiske forhold, og der er udarbejdet forslag til udformning af tilslutningsanlæggene tilpasset en udbygget 6-sporet motorvej.

Som resultat af undersøgelserne skal 3 overførte broer udskiftes, og de fleste af underføringerne breddeudvides. Der foreslås etableret et nyt tilslutningsanlæg TSA 58a Middelfart Øst, ca. 3,5 km øst for TSA 58 Middelfart, da sidstnævnte er trafikalt hårdt belastet. Der foreslås endvidere etableret 6 nye faunapassager – én stor passage (5x12,5 m) ved Gremmeløkke Å, 4 mindre passager (rør med diameter 1,5 m) og én paddeunderføring.

Der er pt. 3 dobbeltsidede sideanlæg med rastefaciliteter på strækningen. Det ene sideanlæg (Ålsbo Nord og Syd) er under afvikling, og der er kapacitetsproblemer på de øvrige sideanlæg (Kildebjerg og Lillebælt). Der er foretaget analyser af udbygningsmulighederne for Kildebjerg- og Lillebæltsanlæggene som led i VVM-undersøgelsen. Behov og muligheder for udbygning af samkørselspladser ved tilslutningsanlæggene vurderes ligeledes i undersøgelsen.

Udarbejdelse af anlægsoverslag udestår.

VVM-undersøgelsen forventes afsluttet med udsendelse af en VVM-redegørelse i en offentlig høring primo 2008.

#### ***Motorring 4, udvidelse***

VVM-undersøgelsen for en udbygning af Motorring 4 fra 4 til 6 spor blev igangsat i efteråret 2005 i henhold til Trafikaftalen af 5. november 2003.

Der har været afholdt en offentligt idé- og forslagsfase, som forløb fra den 31. maj til den 28. juni 2006. I denne periode blev der afholdt borgermøde i Albertslund. Her deltog ca. 25 personer.

Der indkom 12 høringssvar. Der var i høringssvarene fokus på støjproblematikken i området og principperne for udvidelsen. Strækningen er kendetegnet ved en meget bred midterrabat i forhold til andre tilsvarende motorvejsstrækninger i Danmark. Der er på baggrund heraf udarbejdet et høringsnotat, der er udsendt til de borgere, som har indsendt høringssvar, lokale myndigheder og øvrige høringsberettigede. Høringssvaret er ligeledes tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside.

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

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

VVM-undersøgelsen afsluttes med udsendelse af en VVM-redegørelse til offentlig høring primo 2008.



### ***E45, Skærup-Vejle Nord, udvidelse***

Ifølge trafikaftalen fra november 2003 skal der udarbejdes beslutningsgrundlag (VVM-redegørelse) for udbygning af E45, Østjyske Motorvej mellem Skærup og Hornstrup via Vejle fjord broen i perioden 2005-2007. Udbygning af strækningen mellem Vejle Nord og Hornstrup indgår imidlertid i anlægsloven for motorvej Riis-Ølholm-Vejle (rute 18) og vil derfor ikke indgå i den igangværende VVM-undersøgelse.

Der har været afholdt en offentligt ide- og forslagsfase, som forløb fra den 19. juni til den 31. juli 2006. I denne periode blev der afholdt borgermøde i Vejle, og Vejdirektoratet modtog i høringsperioden i alt 34 høringsvar. Det primære emne i høringsvarene var støjubredelsen fra motorvejen, herunder Vejle fjord broen og forslag/ønsker til reduktion af støjen.

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

Strækningen er analyseret mht. de landskabsmæssige og æstetiske forhold, og der er udarbejdet forslag til udbygning af den 13 km lange motorvej til 6 spor og til udbygning af serviceanlæggene Skærup Øst og Vest og tilslutningsanlæggene. Herunder indgår en udbygning af afvandingsystemet, af alle underføringer og etablering af 4 km støjafskærmning, vindskærm på Vejle fjord broen, en ny bro til overføring af Horstedvej og en mindre fauna-passage (diameter på 1½ m) ved Svinholt Skov. Dertil kommer et trafikledelsessystem, der både skal anvendes under og efter udbygningen.

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

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

VVM-undersøgelsen afsluttes med udsendelse af en VVM-redegørelse til offentlig høring primo 2008.

### ***E47 Isterød-Øverødvej, udvidelse***

VVM-undersøgelsen for en udbygning af E47, Isterød-Øverødvej, fra 4 til 6 spor er igangsat i 2006 i henhold til Trafikaftalen af 5. november 2003. Undersøgelsen omfatter endvidere strækningen mellem Kokkedal og Isterød vedr. eventuel udbygning med nødspor.

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

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





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

Strækningen er analyseret med hensyn til de landskabsmæssige og æstetiske forhold, og der er udarbejdet forslag til udbygning af den ca. 7 km lange strækning til 6 spor og anlæg af nødspor på den 3 km lange strækning mellem Kokkedal og Isterød. Herunder indgår en udbygning af afvandingsystemet. Det påregnes, at en stor del af tilslutningsanlæggene skal ombygges, hvilket også gælder det ret omfattende Isterød-anlæg. Det forventes, at 8 over- og underføringer skal erstattes med nye bygværker. Der påtænkes endvidere etableret et trafikledelsessystem, som både anvendes under og efter udbygningen.

Arbejdet forventes afsluttet med udsendelse af en VVM-redegørelse til offentlig høring medio 2008.

### ***Rute 18, Brande omfartsvej***

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

VVM-arbejdet er igangsat og forløber planmæssigt. Vejdirektoratet er i gang med at planlægge projektets gennemførelse og den første offentlige VVM-høring, hvor der indkaldes til idéer og forslag til VVM-undersøgelsen.

De første feltundersøgelser af padder og flora er gennemført, og en kortlægningsrapport forventes at kunne foreligge ved udgangen af 2007. Trafikberegninger og skitseprojektet for vejudvidelse til motorvej, ombygning af 7 broer og tre tunneler er igangsat.

VVM-undersøgelsen forventes afsluttet med udsendelse af en VVM-redegørelse til offentlig høring medio 2008.

### ***E47/E55/E20 Køge Bugt Motorvejen, udvidelse***

VVM-undersøgelsen for en udvidelse af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og sammenfletningen ved Køge fra 6 til 8 spor er en udmøntning af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006. Undersøgelsen er igangsat og gennemføres i perioden 2007-2009.

Der har været afholdt en offentligt idé- og forslagsfase, som forløb fra den 18. september 2007 til den 31. oktober 2007.

Der er afholdt to borgermøder, hhv. i Ølsemagle den 2. oktober og Solrød Strand den 3. oktober 2007. Der deltog ca. 70-80 borgere i begge møder.



Efterfølgende har Vejdirektoratet modtaget 36 hørings svar. Der er på baggrund heraf ved at blive udarbejdet et høringsnotat. Størstedelen af hørings svarene omhandler støjudbredelsen fra motorvejen.

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

VVM-undersøgelsen koordineres med Trafikstyrelsens projekt "København – Ringsted", idet den ene linieføring "Nybygningsløsningen", der omfatter en dobbeltsporet jernbane fra København over Køge til Ringsted, forløber tæt på Køge Bugt Motorvejen.

### ***Ny forbindelse ved Roskilde Fjord***

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

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

VVM-arbejdet er igangsat og forløber planmæssigt. Vejdirektoratet er i gang med at gennemgå det foreliggende baggrundsmateriale fra de forundersøgelser, som Frederiksborg Amt har gennemført, og planlægge projektets gennemførelse.

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

Den første offentlige VVM-høring, hvor der indkaldes til idéer og forslag til VVM-undersøgelsen, gennemføres i november-december 2007.

## ***4.5. Status for igangværende forundersøgelser***

### ***Rute 23 Skovvejen***

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

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

Der er gennemført en erhvervsanalyse, der fastlægger det lokale erhvervslivs behov for og ønsker til transportmulighederne i fremtiden. Erhvervsanalysen vil indgå som en del af grundlaget for den egentlige fase 1-undersøgelse.



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

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

Kalundborg Kommune udarbejder i øjeblikket en miljøundersøgelse af mulighederne for en sydlig udbygning af Kalundborg Havn. Kommunen og Vejdirektoratet forsøger at afklare i hvilket omfang, at dette vil få betydning for en udbygning af Skovvejen.

Undersøgelsen skal danne grundlag for den kommunale fysiske planlægning og evt. en politisk beslutning om at igangsætte en VVM-undersøgelse. Arbejdet afsluttes med Vejdirektoratets udgivelse af en sammenfattende rapport. Afrapporteringen forventes at ske primo 2008.

#### **4.6. Planlagte VVM-undersøgelser**

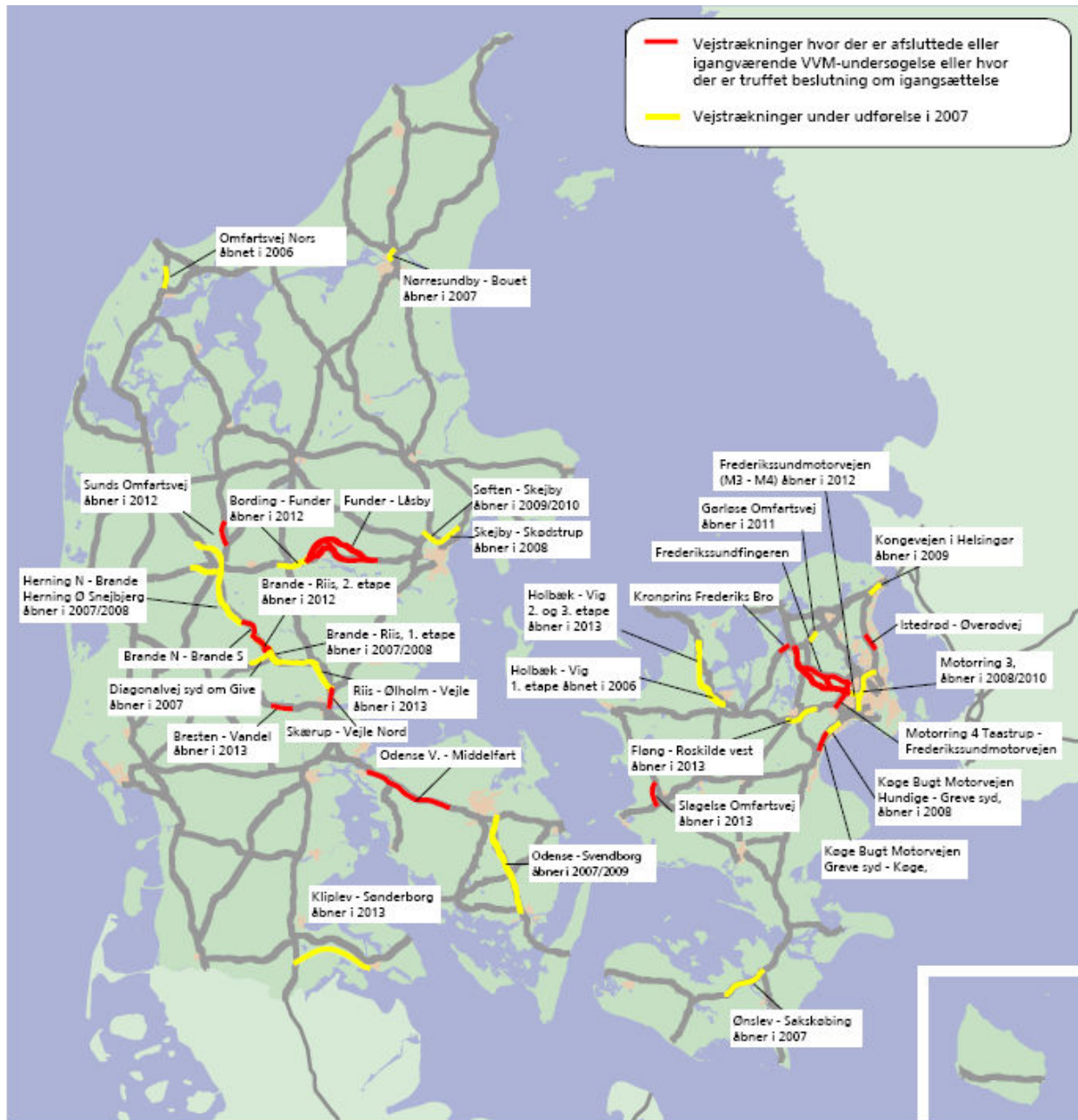
Ved Trafikaftalen af 5. november 2003 blev det besluttet at igangsætte en række VVM-undersøgelser i de kommende år. I tabellen nedenfor er angivet de projekter, hvor VVM-undersøgelsen endnu ikke er igangsat med angivelse af undersøgelsesperiode:

*Table 11. Planlagte VVM-undersøgelser Trafikaftalen 2003*

<b>Planlagte VVM-undersøgelser Trafikaftalen 2003</b>	
Planlagte VVM-undersøgelser Trafikaftalen 2003	Udføres
E20 Odense SØ – Odense V, udvidelse	2009-2011
E45 Fredericia – Kolding, udvidelse	2009-2011



## Bilag 1: Placering af planlagte og igangværende større anlægsprojekter





## Bilag 2: Status for anlægspuljeprojekter

Tabel 12. Status for anlægspuljeprojekter 2. halvår 2007 ( tusinde kroner).

Status for anlægspuljeprojekter 2. halvår 2007							
Projekt	Påbegyndt	Bevilling <sup>1</sup>	Forbrug pr. 22. oktober 2007	Skønnet restforbrug	Forventet forbrug i alt	Mer- / mindreforbrug	Status
2. etape af Videbæk omfartsvej	2004	18.677	13.357	550	13.908	4.769	Afsluttet
Krydsombygning ved Vium	2004	30.700	-4.044	34.744	30.700	0	Under forberedelse - afsluttes 2009
Bro over Hillerødmotorvejen (Vadstrupvej)	2004	30.049	31.588	384	31.971	-1.922	Åbnet medio 2006 - Udestående krav under forhandling
Autoværn i midterrabatter	2004	4.000	3.937	0	3.937	63	Afsluttet
Rampekryds, Odense	2004	5.000	4.623	0	4.623	377	Afsluttet
Rundkørsel Viborg	2004	1.000	1.778	-24	1.754	-754	Afsluttet
Støjskærm Maribo	2004	3.500	3.976	0	3.976	-476	Afsluttet
Støjskærm Lyngbyvej	2004	6.500	6.294	61	6.356	144	Afsluttet - beplantningspleje udestår
Støjskærm Ring 4	2004	1.000	1.121	0	1.121	-121	Afsluttet
Støjskærme ved Hareskovby	2005	49.498	35.903	12.811	48.714	784	1., 2. og 3. etape pågår - afsluttes 2008
Støjskærm Vindeby Vest	2005	5.250	5.078	-1	5.077	173	Afsluttet
Støjskærm Vindeby Øst	2006	3.500	3.072	-8	3.064	436	Afsluttet
Støjskærm Nr. Sundby/Bouet	2005	3.750	4.577	-12	4.566	-816	Afsluttet
Støjskærm ved Gug sydsiden	2006	6.500	5.910	202	6.112	388	Afsluttes 2007
Signalregulering ved frakørsel 12 Holbækmotorvejen	2005	2.500	2.705	-7	2.697	-197	Afsluttet
Samkørselsplads ved Eskilstrup	2005	2.000	2.365	-22	2.344	-344	Afsluttet
Krydsombygning ved frakørsel 65 Sønderjyske Motorvej	2005	3.100	2.836	10	2.846	254	Afsluttet
Facadeisolering ved Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	2005	1.500	880	100	980	520	Afsluttes 2007
Facadeisolering ved Bispeengbuen	2005	4.500	853	292	1.144	3.356	Afsluttes 2007
Suppl. facadeisolering ved Randersvej	2006	700	37	585	622	78	Afsluttes 2007
Facadeisolering Lyngbyvej 341-351	2007	800	13	737	750	50	Afsluttes 2007
Støjskærm ved Fiskebækbroen	2007	7.500	642	5.630	6.272	1.228	Afsluttes 2007
Facadeisolering Randersvej, etape 2	2007	1.300	15	1.135	1.150	150	Afsluttes 2007
Cykelstier øst for Mollerup	2007	11.000	245	10.755	11.000	0	Under forberedelse - afsluttes 2008
Udgifter på afsluttede arbejder		0	5	4.995	5.000	-5.000	
<b>I alt</b>		<b>203.824</b>	<b>127.766</b>	<b>72.916</b>	<b>200.682</b>	<b>3.142</b>	

1) Bevilling iflg. aktstykke/finanslov+indeksregulering til og med 2007



### **Bilag 3: Udskiftning af overkørselsanlæg mellem privatbane og veje**

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

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

Nedenfor er der en skematisk oversigt over de planlagte aktiviteter i 2007. Det med grønt markerede angiver, hvilke anlæg der arbejdes med samt det forventede forbrug for året 2007. I den 4-årige periode skal i alt 114 anlæg moderniseres eller nedlægges. Heraf er arbejdet med 22 anlæg færdigt, 35 anlæg arbejdes der med i øjeblikket, mens 57 anlæg udestår heraf er 28 uafklaret.

Ekspropriationskommissionen har i september 2007 besluttet at nedlægge 9 jernbaneoverkørsler på Lemvigbanen. Nedlæggelserne effektueres i 2008.

I forbindelse med udnævnelsen af en ny kommissarius for Jylland blev ekspropriationsforretningerne på Lemvigbanen udskudt til januar/februar 2008.



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 33 92 33 55  
Telefax 33 12 38 93  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)