



# Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område **1. halvår 2008**





**Status for anlægsprojekter  
på Transportministeriets område  
1. halvår 2008**



# Indhold

<b>1. INDLEDNING</b> .....	<b>7</b>
<b>2. BANEDANMARK OG TRAFIKSTYRELSENS ANLÆGSPROGRAM</b> .....	<b>9</b>
2.1. Sammenfatning for anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen .....	9
2.2. Sammenfatning for projekter under gennemførelse i Banedanmark .....	9
2.3. Økonomioversigter .....	10
2.4. Den aktuelle markedsmæssige situation.....	13
2.5. Afholdte licitationer .....	14
2.6. Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen § 28.62.01.....	15
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet) .....	15
Kapacitetsudvidelse København-Ringsted.....	16
Nordvestbanen (Lejre og Vipperød).....	17
Modernisering af Nørreport Station.....	17
Niveaufri skæring i Taulov.....	18
Sydbanen.....	19
2.7. Større anlægsprojekter i Banedanmark § 28.63.02.....	20
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet) .....	20
Forberedelse af togkontrolsystem (STM).....	21
Perrontilpasninger IC4-tog.....	21
Nye togradioer (GSM-R).....	22
Århus Havnespor .....	23
Nærbaneprojektet .....	24
Forlods ekspropriation København-Ringsted.....	25
Ringbanen .....	25
Nye S-tog, infrastruktur.....	26
Tabel over ibrugtagne anlægsprojekter med beskeden risiko. ....	27
2.8. Større fornyelsesprojekter i Banedanmark § 28.63.05.....	27
Hellerup-Klampenborg.....	27
Skærmbaseret trafikinformation.....	28
Hundige stationsbro .....	28
S-togspor København H - Dybbølsbro.....	29
Sporfornyelse Holbæk-Kalundborg.....	29
Sporfornyelse Fredericia-Århus .....	30
Sporfornyelse mv. Farumbanen .....	30
Sporfornyelse Køge Bugt Banen .....	30
Sporfornyelse København-Helsingør (Kystbanen) .....	31
Sporombygning Hellerup-Hillerød og København H-Høje Tåstrup.....	32
Renovering af Københavns Hovedbanegård.....	32
Tabel over ibrugtagne fornyelsesprojekter med beskeden risiko.....	33
<b>3. NAVIAIRS ANLÆGSPROGRAM</b> .....	<b>34</b>
3.1. Sammenfatning for anlægsprogrammer i Naviair .....	34
3.2. Økonomioversigt.....	35
3.3. Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter .....	35
CASIMO.....	35
COOPANS.....	36



3.4.	Planlagte forberedelser af anlægsprojekter.....	37
<b>4.</b>	<b>VEJDIREKTORATETS ANLÆGSPROJEKTER .....</b>	<b>38</b>
4.1.	Sammenfatning.....	38
4.2.	Økonomioversigt.....	42
4.3.	Den aktuelle markedssituation.....	43
4.4.	Uddybende oplysninger vedrørende de enkelte anlægsprojekter .....	45
	Motorvejen Odense-Svendborg, rute 9 .....	45
	Motorvejen Herning N-Brande og Snebjerg-Herning Ø, rute 15/18 .....	46
	Motortrafikvej Holbæk-Vig, rute 21 etape 2 & 3 .....	47
	Udbygningen af motorvejen Hundige-Greve Syd (Køge Bugt) .....	47
	Udbygningen af Motorring 3 fra Jægersborg til Holbækmotorvejen.....	48
	Udbygningen af motorvejen Fløng-Roskilde V (Holbækmotorvejen) .....	49
	Motorvejen Riis-Ølholm-Vejle .....	50
	Udbygning af motorvejen Ønslev-Sakskøbing.....	51
	Motorvejen Brande-Riis, 1. etape (Vibjerg – Givevej) .....	51
	Motorvejen Bording-Funder .....	52
	Frederikssundmotorvejen (1. etape) .....	52
	Udbygning af motorvej E 45, Nørresundby-Bouet .....	53
	Udbygning af Kongevejen i Helsingør.....	54
	Motorvejen Søften-Skejby (statens del af Søften-Skødstrup) .....	55
	Motorvejen Skejby- Skødstrup (amtslig del af Søften-Skødstrup).....	55
	Diagonalvej syd om Give.....	56
	Motorvejen Brande-Riis, 2. etape (Brande-Give N) .....	56
	Motorvejen Kliplev-Sønderborg (OPP-projekt).....	57
	Gørløse omfartsvej, rute 6 (Hillerød-Roskilde) .....	58
	Sunds omfartsvej, rute 34 (Herning-Skive) .....	59
	Slagelse omfartsvej, rute 22 ved Slagelse. ....	59
	Motortrafik Bredsten-Vandel, rute 28 (Billund-Vejle).....	60
	Udskiftning af Vestbroen, Skovdiget-Hillerødmotorvejen.....	61
	Grenåvej, niveaufri skæring (Rute 15 Århus-Grenå) .....	61
	Modulvogntogsforsøget .....	61
4.5.	Status vedr. planlægningsundersøgelser.....	63
	Igangværende VVM-undersøgelser .....	63
	Supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej.....	64
	Supplerende VVM-undersøgelse af Rute 15 Funder-Låsby, Kombilinjen .....	65
	Udbygning af motorvejen mellem Odense Vest-Middelfart.....	65
	Udbygning af motorvejen på Motorring 4 (Ballerup).....	66
	Udbygning af motorvejen mellem Skærup-Vejle Nord .....	66
	Udbygning af motorvejen Isterød-Øverød (Helsingørmotorvejen).....	67
	Rute 18, Brande Omfartsvej.....	68
	Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen .....	68
	Ny forbindelse ved Roskilde Fjord .....	69
4.6.	Status for igangværende forundersøgelser.....	70
	Rute 23 Skovvejen.....	70



4.7.	Planlagte VVM-undersøgelser .....	70
<b>5.</b>	<b>CITYRINGEN .....</b>	<b>71</b>
5.1.	Baggrund .....	71
5.2.	Økonomi.....	72
5.3.	Status og hovedtidsplan.....	73
<b>BILAG.....</b>	<b>.....</b>	<b>75</b>
5.4.	Bilag 1 .....	75
5.5.	Bilag 2 .....	76
5.6.	Bilag 3.....	78



## 1. Indledning

Dette notat giver en orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Trafikudvalg om status og udviklingen i de store anlægsprojekter på Transportministeriets område finansieret via en bevilling på finansloven. Status er opgjort pr. april/maj 2008. Orientering for 2. halvår 2007 blev fremsendt til Folketinget i januar 2008.

Den samlede bevilling til de igangværende projekter er på ca. 26,2 mia. kr. og fordelt på 59 projekter, eksklusiv fortrolige projekter samt anlægget af Cityringen. De store vejprojekter har en godkendt totalbevilling på ca. 15,9 mia. kr. fordelt på 25 projekter. Lufttrafikken tegner sig for ca. 1,4 mia. kr. fordelt på 2 projekter, mens anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet har en samlet bevilling på ca. 8,9 mia. kr. fordelt på 32 projekter. Herudover er der fem fortrolige projekter, der ikke er medregnet i den samlede bevilling.

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

### *Merbevillingsbehov/fordyrelser på Vejområdet*

Som nævnt i *Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område 1. og 2. halvår 2007* var der medio 2007 vurderet et samlet merbevillingsbehov på 2,2 mia. kr. på 11 projekter, herunder fire projekter overtaget fra amterne i forbindelse med kommunalreformen. I den forbindelse blev det besluttet, at baggrunden for det skønnede merbevillingsbehov skulle analyseres nærmere af konsulenter i et tæt samarbejde mellem Finansministeriet, Transportministeriet og Vejdirektoratet.

Der blev på den baggrund søgt om merbevilling for fire af projekterne ved forelæggelse af aktstykke for Finansudvalget. Aktstykkerne er i december 2007 tiltrådt af Finansudvalget, og der er med aktstykkerne skabt grundlag for projekternes fremdrift.

For så vidt angår de resterende syv projekter er analyserne af baggrunden for merbevillingsbehovet og rebudgetteringerne endnu ikke endeligt afsluttet. Eventuelle bevillingsmæssige konsekvenser forventes indarbejdet på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

### *Stålpriser*

I Banedanmarks og Vejdirektoratets afsnit om markedssituationen fremgår det, at der tilsyneladende er en forskel i markedsudviklingen for stålpriser på henholdsvis bane- og vejområdet. Banedanmark bemærker, at prisen på stål har været relativ stabil, mens Vejdirektoratet bemærker, at stålprisen er steget med 20 pct. Denne tilsyneladende forskel vil blive søgt belyst nærmere.

### *Inddragelse af Metroselskabet i status for anlægsprojekter på Transportministeriets område*

Den 6. juni 2007 vedtog V, S, DF, K, RV og SF *Forslag til lov om en Cityring*. Loven bemyndiger transportministeren til at træffe dispositioner til projektering og anlæg af en Cityring som en metro.

Anlægget af Cityringen varetages af Metroselskabet I/S. Metroselskabet blev stiftet den 26. oktober 2007 som følge af en deling af det daværende Ørestadsselskab i Metroselskabet I/S og Arealudviklings-selskabet I/S.



Metroselskabet inddrages derfor fra nu af i status for anlægsprojekter på Transportministeriets område. Rapporteringen er ikke fremstillet på samme måde, som projekterne på bane-, luft- eller vejområdet, idet bygningen af metroen ikke er på finansloven.





## **2. Banedanmark og Trafikstyrelsens anlægsprogram**

Statusnotatet for Banedanmarks og Trafikstyrelsens anlægsprogram indeholder en oversigt over alle igangværende anlægsprojekter og fornyelsesprojekter, der overstiger forelæggelsesgrænsen på 30 mio. kr.

I sammenfatningen gives en kort samlet vurdering af status for de omfattede projekter samt en beskrivelse af de væsentligste afvigelser og usikkerhedselementer 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***

Trafikstyrelsen forbereder i øjeblikket to anlægsprojekter: Kapacitetsforbedringer på strækningen København-Ringsted og modernisering af Nørreport Station.

Derudover har Trafikstyrelsen afsluttet forprojektering af fem anlægsprojekter. Det drejer sig om kapacitetsforbedringer vest for København (KØR), forbedringer af Århus Havnespor, etablering af niveaufri skæring i Taulov, udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød og opgradering af hastigheden på Sydbanen. Der er truffet politisk beslutning om igangsættelse af de tre førstnævnte. Projektet vedr. Århus havnespor afrapporteres fra denne anlægsstatus under afsnit 2.7 om Banedanmarks anlægsprojekter.

Endelig er det i Aftale om trafik for 2008 besluttet, at anlægsprojektet vedr. overhalingsspor for godstog på Vestfyn stilles i bero indtil videre, hvorfor denne ikke er medtaget i denne status for anlægsprojekter på Transportministeriets område.

#### *Åbningsår*

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at anlægsprojekterne vedr. modernisering af Nørreport Station og etablering af niveaufri skæring i Taulov vil blive forsinket i forhold til forventningerne ved projekternes opstart. Forsinkelserne skyldes bl.a. koordinering i forhold til andre projekter samt ændrede ønsker fra interessenter og tilvejebringelse af ekstern finansiering.

#### *Den budgetmæssige situation*

Trafikstyrelsens udgifter til projekteringsarbejdet forventes at kunne afholdes inden for de gældende bevillinger. På baggrund af de udarbejdede anlægsoverslag forventes projekterne at kunne gennemføres inden for den budgetmæssige ramme.

### ***2.2. Sammenfatning for projekter under gennemførelse i Banedanmark***

#### *Åbningsår*

Overordnet set sker gennemførelsen af Banedanmarks anlægs- og fornyelsesprojekter som planlagt. Der er for nogle anlægsprojekter tale om mindre udskydelser/forsinkelser, som dog ikke har trafikale konsekvenser.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

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

- 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.

Både Trafikstyrelsen og Banedanmark har oplyst, at det er sikkert at køre på strækningen ved Lyngby med de nuværende hastighedsbestemmelser. Som konsekvens af ulykken planlægger Banedanmark tilpasninger i infrastrukturen, som forventes gennemført 2009, så sikkerhedsafstanden mellem togene på strækningen Lyngby-Hillerød øges.

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. Det vil muliggøre hastighedsopgradering på strækningerne Lyngby-Holte og Holte-Hillerød. Der er planlagt et endeligt beslutningsoplæg om det samlede signalprojekt i efteråret 2008.

- I forbindelse med udarbejdelsen af Aftale om trafik for 2007 blev der udpeget ni store IC4-stationer, hvor der ville være særligt store problemer med skiltningen, idet der skiltes med standsningsmønster i hvert af de fem perronafsnit A, B, C, D og E, hvilket er et problem fordi IC4-togene har en anden længde end IC3-togene. Der blev udarbejdet en samlet løsning for disse ni stationer til i alt ca. 10 mio. kr., og der blev politisk bevilget midler til at gennemføre denne løsning i løbet af 2007. Det har imidlertid efterfølgende vist sig, at der kan opnås en række yderligere serviceforbedringer ved at etablere tilpassede perronafsnit på en række yderligere stationer. På den baggrund pågår i øjeblikket revurdering af hele projektet, herunder af om der findes en teknisk mindre kompliceret løsning end den oprindeligt forudsatte. Det nye projekt vil opfylde trafikaftalens forudsætninger og være gennemført inden IC-4 togene indsættes i ordinær drift.
- Der forventes en billiggørelse i forhold til bevillingerne i forbindelse med sporfornyelse på Farumbanen, Køge Bugt banen, Hellerup-Hillerød, København H-Høje Tåstrup samt Hundige stationsbro.

### **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 2008, er de særskilt omtalt i den efterfølgende uddybende beskrivelse af anlægsprojekterne.

Tabel 1. Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen (mio. kr.)

Projekt (FL-år / Aktstykke)	1) Bevil- ling op- taget 1. gang på FL/akts- tykke	2) In- deksre- gule- ring til og med FL 2008	3) An- den re- gule- ring før FL 2008	4) An- den re- gule- ring på FL 2008	5) = 1+2+3+ 4 Total- bevil- ling på FL 2008	6) Be- villings- æn- dringer siden FL 2008	7) = 5+6 Total- bevil- ling pr. juni 2008	8) For- ventet total- udgift	9) Forventet åbningsår (antal års afvigelse ift. det forudsat- te)
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet) (FL2004)	800,0	80,8	8,5	0,0	889,3	0,0	889,3	889,3	2010/11 (+2) <sup>A</sup>
Kapacitetsudvidelse København – Ringsted- VVM-undersøgelse (FL2007)	234,0	4,7	0,0	0,0	238,7	0,0	238,7	-]	2016/2017
Nordvestbanen (Lejre og Vipperød) (FL2004)	20,0	0,5	5,4	0,0	25,9	0,0	25,9	656,5/ 1178,3 <sup>B</sup>	Beslattes
Modernisering af Nørreport station (FL2004)	7,0	0,2	0,0	0,0	7,2	0,0	7,2	187,0	2014 (+5) <sup>C</sup>
Niveaufri skæring i Taulov (FL2006)	1,0	0,0	14,5	25,3	40,8	0,0	40,8 <sup>D</sup>	41,8	2010 (+2)
Sydbanen (FL2004)	2,6	0,0	2,6 <sup>E</sup>	0,0	5,2	0,0	5,2	-	Beslattes

<sup>A</sup> Nyt spor ved Ringsted forventes ibrugtaget i 2010. De to spor mellem København H og Ny Ellebjerg forventes ibrugtaget i 2011.

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

<sup>C</sup> Det forventede åbningsår er afhængig af, hvornår Københavns Kommunes helhedsplan foreligger.

<sup>D</sup> Der er, jf. Aftale om trafik 2008, tilført projektet 14,0 mio. kr. på Finansloven for 2008, således at statens andel af finansieringen er fastlagt. Hertil kommer et tilskud fra Fredericia Kommune på 1,0 mio. kr. i 2008. Endvidere bidrager Banedanmark med 11,3 mio. kr. i 2008.

<sup>E</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 tillægsbevillingsloven for 2007, jf. anmærkningerne til § 28.62.01.

<sup>1</sup> Tallene i tabellerne er opgivet i løbende priser. Der er foretaget PL-regulering af projekternes restbevilling i løbet af deres levetid på baggrund af den af Finansministeriet udmeldte sats.

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

Anlægsprojekter § 28.63.02. (FL-år / Akt-stykke)	1) Bevilling op-taget 1. gang på FL/aktstykke	2) Indeksregulering til og med FL 2008	3) Anden regulering før FL 2008	4) Anden regulering på FL 2008	5) Totalbevilling FL 2008 (1+2+3+4)	6) Anden regulering siden FL 2008 (aktstykke)	7) Totalbevilling april 2008 (5+6)	8) Forventet totaludgift	9) Forventet åbningssår (antal års afvigelse ift. det forudsatte)
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet) (FL04)	791,0 <sup>A</sup>	89,8	8,5	0	889,3	0	889,3	889,3	2011 <sup>B</sup>
Forberedelse af togkontrolsystem (STM) (FL05)	30,7	2,6	0	0	33,3	0	33,3	32,1	2010 (+1)
Perrontilpasning IC4-tog (Akt 9 27/10 2005)	35,2	0	0	0	35,2	0	35,2	35,2	2007 (-1)
Nye togradioer (GSM-R) (FL07)	428,6	25,7	0	2,2	456,5	0	456,5	456,5	2012
Århus Havnespor (FL04) <sup>C</sup>	65,0	4,4	65,0	13,4 <sup>D</sup>	147,8	0	147,8	147,8	2008 (+2)
Nærbaneprojektet (FL01 + Akt 15 14/12 2006) <sup>E</sup>	170,0	9,9	43,1	0	223,0	0	223,0	222,9	2004
Forlods ekspropriation København-Ringsted (Akt 182 18/6 2004 + Akt 90 10/1 2006 + FL07)	20,0	0	70,0	0	90,0	0	90,0	90,0	2009
Ringbanen (FL00) <sup>F</sup>	909,7	59,0	337,1	0	1.305,8	0	1.305,8	1.332,4	2006
Nye S-tog, infrastruktur (FL00)	962,2	40,0	-167,0	0	835,2	0	835,2	831,7	2007 (+2)
Fjernstyringscentral til S-banen (Ny DIC-S) (FL04) <sup>G</sup>	344,1	9,9	0	0	354,0	0	354,0	352,5	2007 (+1)
Ballerup-Frederikssund (FL98) <sup>G</sup>	763,2	17,6	237,0	0	1.017,8	0	1.017,8	1.031,4	2002
Odense-Svendborg (FL00) <sup>G</sup>	176,1	5,2	20,0	0	201,3	0	201,3	202,1	2003
Tilgængelighed for handicappede (Akt 141 5/5 2004) <sup>G</sup>	23,3 <sup>G</sup>	0	0	0	23,3	0	23,3	21,4	2007 (+2)
Jernbanesikkerhed (FL01) <sup>G</sup>	71,2	2,4	33,0	0	106,6	0	106,6	107,7	2006 (+2)
Ringsted banetekniske anlæg (FL00 + Akt 68 11/1 2007) <sup>G</sup>	106,0	9,5	11,1	0	126,6	0	126,6	128,5	2007 (+1)
Kapacitet København H-Østerport, LOKO (FL00) <sup>G</sup>	600,0	38,1	1,5	0	639,6	0	639,6	635,9	2007 (+2)

<sup>A</sup> Bevilling til KØR svarer til den anlægsbevilling, der fremgår af anlægsskema på finansloven for 2004. Bevillingen anført i tabel 1 (Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen) på 800,0 mio. kr. er inklusiv Trafikstyrelsens bevilling til forberedelse af projektet.

<sup>B</sup> Nyt spor ved Ringsted forventes ibrugtaget i 2010. De to spor mellem København H og Ny Ellebjerg forudsættes ibrugtaget i 2011.

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

<sup>D</sup> Der er opnået TEN støtte til projektet på 13,4 mio. kr., som på finansloven for 2008 har forhøjet bevillingen.

<sup>E</sup> Nærbaneprojektet indgår som et projekt under puljen for funktionalitetsfremme.

<sup>F</sup> Der blev i 2007 konstateret en brutto fordyrelse på 26,7 mio. kr. i forhold til den for Banedanmark disponible bevilling på 1.305,8 mio. kr. (inkl. Ringbane-reserven på 12,4 mio. kr.). 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 brutto 1.332,4 mio. kr. og netto 1.324,7 mio. kr.

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

<sup>H</sup> I akt 141 5/5 2005 er puljen angivet til 24,0 mio. kr. På tillægsbevillingsloven for 2004 er der overført 23,3 mio. kr. til Banedanmark, mens de resterende 0,7 mio. kr. er overført til Trafikstyrelsen.

Tabel 3. Større fornyelsesprojekter godkendt og under gennemførelse i Banedanmark (mio. kr.).

Fornyelsesprojekter § 28.63.05. (FL-år / Aktstykke)	1) Bevilling optaget 1. gang på FL/aktstykke	2) Inddeksregulering til og med FL 2008	3) Anden regulering før FL 2008	4) Anden regulering på FL 2008	5) Totalbevilling FL 2008 (1+2+3+4)	6) Anden regulering siden FL 2008 (aktstykke)	7) Totalbevilling april 2008 (5+6)	8) Forventet totaludgift	9) Forventet åbningsår (antal års afvigelse ift. det forudsatte)
Hellerup - Klampenborg (Akt K 24/4 2008) <b>fortroligt</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Skærm baseret trafikinformation (Akt F 27/3 2008) <b>fortroligt</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hundige stationsbro (Akt 192 27/3 2008) <sup>A</sup>	35,0	0	0	0	35,0	0	35,0	25,0	2008
S-togspor København H-Dybbølsbro (Akt E 27/3 2008) <b>fortroligt</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sporfornyelse Holbæk-Kalundborg (Akt H 9/4 2008) <b>fortroligt</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sporfornyelse Fredericia-Århus (Akt 121 6/12 2007)	400,0	0	0	0	400,0	0	400,0	400,0	2008
Sporfornyelse mv. Farumbanen (Akt 120 11/10 2007)	373,0	0	0	0	373,0	0	373,0	333,0	2008
Sporfornyelse Køge Bugt banen (Akt 69 7/12 2006)	244,0	0	0	0	244,0	0	244,0	227,2	2007
Sporfornyelse København-Helsingør (Kystbanen) spor (Akt 191 13/12 2007) <sup>B</sup>	214,0	0	105,0	0	319,0	0	319,0	319,0	2008 (+1)
Sporombygning Hellerup-Hillerød (Akt 170 9/2 2006)	207,0	0	0	0	207,0	0	207,0	164,6	2007
København-Høje Taastrup (Akt 171 2/3 2006) <sup>D</sup>	72,0	0	0	0	72,0	0	72,0	55,8	2007 (+1)
Renovering af Københavns Hovedbanegård (Akt B 13/2 2006) <b>fortroligt</b> <sup>C</sup> (Projektet omfatter både § 28.63.02. og § 28.63.05.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strandmøllebroen (Akt 199 23/2 2006) <sup>B, D</sup>	35,0	0	0	0	35,0	0	35,0	41,7	
Sporombygning Herning-Vejle (Akt 115 11/5 2005 + Akt 7 3/10 2006) <sup>D</sup>	280,0	0	-30,0		250,0	0	250,0	250,4	2005
Sporombygning Fredericia-Lunderskov (Akt 113 20/4 2005) <sup>D</sup>	108,0	0	0	0	108,0	0	108,0	94,1	2005
Fornyelse sikringsanlæg Århus-Grenå (Akt 15 14/12 2006) <sup>D</sup>	43,3	0	0	0	43,3	0	43,3	46,0	2006

Evt. afvigelser i tabellens summerede beløb skyldes afrundinger.

<sup>A</sup> Fortroligheden er ophævet 3. juni 2008 og aktstykket har fået nummer 192.

<sup>B</sup> Kystbanebevillingen er ved akt 143 af 14. maj 2007 forøget med 31 mio. kr. Nyt aktstykke med en yderligere forøgelse på 74 mio. kr. er tiltrådt af Finansudvalget som fortroligt aktstykke D 2007. Fortroligheden er ophævet den 3. juni 2008 og aktstykket har fået nr. 191.

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

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

## 2.4. Den aktuelle markedsmæssige situation

Gennem konkurrenceudsættelse sikrer Banedanmark, at opgaverne løses til markedsprisen. Markedsprisen er påvirket af mange faktorer, herunder råvarepriser, som følger af den globale markedssituati-



on, 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.

Det er Banedanmarks vurdering, at de igangsatte initiativer vedr. en forbedret planlægning af Banedanmarks opgaver virker efter hensigten. Det vurderes at være af væsentlig betydning, at Banedanmark fastholder den forbedrede planlægning af opgaverne, så udbud kan foretages betydeligt tidligere, end det generelt set har været muligt hidtil.

Banedanmark konstaterer pt., at rådgiverkapaciteten er udnyttet til det yderste vedrørende jernbantekniske ressourcer. Ved udbud af rådgiverydelser vedrørende brorenovering er der flere rådgivende ingeniørfirmaer end tidligere, som har afstået fra at give bud på grund af manglende kapacitet. Rådgiverkapaciteten vurderes således for tiden at være en kritisk ressource. Banedanmark lægger flere opgaver ud til svenske rådgivere, ligesom der er overvejelser omkring bedre udnyttelse af entreprenørernes viden, eksempelvis ved anvendelse af totalentrepriser.

På entreprenørområdet vurderer Banedanmark generelt konkurrencesituationen som stort set uændret i forhold til 2. halvår 2007 vedrørende jernbantekniske opgaver. Der er stor interesse for Banedanmarks udbud af opgaver og udenlandske entreprenører deltager aktivt i konkurrencen. Inden for de seneste år har tre tyske entreprenørvirksomheder - Spitzke, Leonhard Weiss og Willke - således etableret sig i Danmark. Køge Bugt-banen blev fornyet af svenske Banverket i 2007, og i 2008 fornyes Farumbanen af hollandske Strukton. Den sydlige del af strækningen Fredericia-Århus fornyes af tyske Wiebe/Willke J:V.

Vedrørende kørestrøm er konkurrencesituationen lidt 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.

Vedrørende sikringstekniske arbejder i forbindelse med andre fornyelsesopgaver – eksempelvis sporombygninger - er der i dag tre eksterne virksomheder, der er i stand til at løse mindre opgaver i konkurrence med Banedanmark Entreprise. På de større opgaver er der to virksomheder, der har den fornødne kapacitet. De seneste års pilotprojekter har således lukket markedet noget op.

For almindelige entreprenørarbejder (som f.eks. arbejde vedrørende broer og overkørsler) er Banedanmark en smule bekymret for konkurrencesituationen. Der skal renoveres mange broer 2008-2010, og det forventes, at kapaciteten i markedet vil være fuldt udnyttet på såvel rådgiver- som entreprenørsiden. Nedgang i byggebranchen kan muligvis frigøre ressourcer til brorenovering.

## **2.5. Afholdte licitationer**

Ved Banedanmarks udbud af projekter er indholdet af aktstykkerne fortroligt frem til den endelige kontraktindgåelse. Dette er af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projekter. Siden *Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område for 2. halvår 2007* er fortroligheden ophævet for følgende aktstykker, idet der er indgået endelige kontrakter:

- Hundige stationsbro  
Akt G af 27/3 2008. Fortroligheden er ophævet den 3. juni 2008 – herefter Akt 192.

- Sporfornyelse København-Helsingør (Kystbanen)  
Akt D af 13/12 2007, Fortroligheden er ophævet den 3/6 2008 – herefter Akt 191.
- Sporfornyelse Fredericia-Århus  
Akt B af 6/12 2007, hvor fortroligheden er ophævet 1/4 2008 – herefter Akt 121
- Sporfornyelse mv. af Farumbanen  
Akt A af 11/10 2007, hvor fortroligheden er ophævet 1/4 2008 – herefter Akt 120

Der har været afholdt nedenstående licitationer i forbindelse med de nævnte aktstykker:

Tabel 4. Afholdte licitationer (mio. kr.)

Aktstykke	Projekt / entreprise	Licitationsdato	Kontrakt tildelt	Kontraktsum
Akt 192	Hundige stationsbro	4. april 2008	Pihl & Søn	20,8
Akt 191	Sporfornyelse København-Helsingør (Kystbanen) Afvandingsarbejder mv. 2008	6. maj 2008	Spitzke Scandinavia A/S	26,0
Akt 121	Sporfornyelse Fredericia-Århus Etape: Skanderborg – Århus	20. december 2007	Banedanmark Entreprise	81,7
	Sikringsentreprise. Etape: Skanderborg – Århus	20. december 2007	Banedanmark Entreprise	4,3
	Sporfornyelse Fredericia-Århus Etape: Fredericia – Horsens	23. januar 2008	Wiebe/Willke J:V	141,5
	Sikringsentreprise. Etape: Fredericia – Horsens	30. januar 2008	Banedanmark Entreprise	5,8
Akt 120	Sporfornyelse mv. af Farumbanen: Forårsentreprisen	6. november 2007	Spitzke Scandinavia A/S	28,2
	Sporfornyelse mv. af Farumbanen: Sommerentreprisen	4. december 2007	Strukton Railinfra bv	95,8
	Sporfornyelse mv. af Farumbanen: Sikringsentreprisen	15. januar 2008	Bravida	13,6

## 2.6. Større anlægsprojekter under forberedelse i Trafikstyrelsen § 28.62.01.

### Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet)

#### Status

Projektet har til formål at sikre en kapacitetsudvidelse på strækningen Østerport-Ringsted, som svarer til enten to persontogskanaler eller en godstogskanal pr. retning pr. time.

I forbindelse med Aftale om trafik for 2007 blev 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. Anlægslov nr. 243 for sporet ved Ringsted blev vedtaget i februar 2007. Projekt for nye spor mellem København H og Ny Ellebjerg blev godkendt af forligskredsen i september 2007. De to projekter vil indgå i den langsigtede udbygning af banekapaciteten København-Ringsted og vil desuden kunne opfylde det samlede kapacitetsmål, hvorfor de øvrige delprojekter i KØR-komplekset er blevet nedlagt.





Projektet for overhalingsspor ved Ringsted er overdraget fra Trafikstyrelsen til Banedanmark til udførelse. Udbud af rådgiverydelser pågår.

Projektet for to nye spor mellem København H og Ny Ellebjerg er under overdragelse fra Trafikstyrelsen til Banedanmark.

Det forventes, 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.

Banedanmark afrapporterer yderligere på projektet, og projektet udgår fra næste status af Trafikstyrelsens rapportering.

#### *Åbningsår*

Sporet vest for Ringsted forventes ibrugtaget i 2010, og de to spor mellem København H og Ny Ellebjerg forventes ibrugtaget i 2011.

#### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer til den oprindelige bevilling på 800 mio. kr., hvoraf 9,0 mio. kr. er gået til Trafikstyrelsens forberedelse af projektet.

#### *Den budgetmæssige situation*

Der er ingen ændringer til bevillingen.

### ***Kapacitetsudvidelse København-Ringsted***

#### *Status*

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

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

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

VVM-undersøgelsen indeholder en samlet miljøredegørelse og ni geografisk, opdeltede redegørelser, som vil ligge til grund for den offentlige høring, der finder sted i september-november 2008. På nuværende tidspunkt er der planlagt afholdelse af 12 borgermøder langs de to strækninger.

Endvidere er der i de første måneder af 2008 afholdt en ny runde møder med kommuner og statslige miljømyndigheder med henblik på at afklare holdninger til løsningsmuligheder. I nogle kommuner fortsætter dialogen på teknikerniveau.





Der er enighed med Køge Kommune om placering af en ny station nord for byen, hvor der kan skabes forbindelse til S-banen og Køge Bugt Motorvejen. Kommunen planlægger at udvikle området med erhverv og boliger.

Desuden er der udarbejdet et dispositionsforslag for ombygning af Ny Ellebjerg Station til knudepunktstation med henblik på at muliggøre omstigning til fjerntogsbanen til København H, S-banenettets Ringbane og Køge Bugt Banen.

Ligeledes er der udarbejdet et skitseforslag til en modulopbygget støjskærm. Der projekteres nu videre med en detaljeret udformning af det nye skærmkoncept, som forventes anvendt forskellige steder på strækningen København-Ringsted.

Kapacitetsudvidelsen København-Ringsted kan få betydning for strækningen Ringsted-Odense samt terminalkapaciteten i Københavnsområdet. Derfor er der i tilknytning til projektet sat supplerende undersøgelser i gang vedrørende dels opgradering af strækningen Ringsted-Odense til 200 km/t samt udvidelse af terminalkapaciteten ved Københavns Hovedbanegård og Ørestad/Kastrup.

På Trafikstyrelsens hjemmeside findes desuden opdaterede nyheder og analyseresultater om projektet samt et dynamisk kort, hvor borgere kan få konkrete arealoplysninger på matrikelniveau samt informationer om naturforhold m.m. i forhold til de projekterede banestrækninger.

#### *Åbningsår*

Der afleveres beslutningsgrundlag til brug for politisk behandling i efteråret 2009. I overensstemmelse med tidsplanen forventes det færdige anlæg taget i brug i årene 2016-2017, idet gennemførelsestiden for de to løsninger er nogenlunde den samme.

#### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer til Trafikstyrelsens bevilling på 234,0 mio. kr.

#### *Den budgetmæssige situation*

Trafikstyrelsens udgifter til projekteringsarbejdet forventes gennemført inden for den afsatte bevilling. Et samlet anlægsoverslag er under udarbejdelse og kan derfor ikke anslås endnu.

### ***Nordvestbanen (Lejre og Vipperød)***

#### *Status*

Projektet har til formål at undersøge en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Trafikstyrelsen har afsluttet undersøgelser af udbygningen og afleveret beslutningsgrundlag i 2007.

### ***Modernisering af Nørreport Station***

#### *Status*

Projektet skal resultere i et projektforslag for modernisering af Nørreport Station på baggrund af et fælles udredningsarbejde mellem staten og Københavns Kommune. Det fælles udredningsarbejde skal sikre sammenhæng mellem den renovering, der 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.



Trafikstyrelsen fremlagde i februar 2007 et idékatalog til projektets styregruppe<sup>2</sup>, som indeholdte forslag til modernisering af Nørreport Station. Idékataloget blev tiltrådt af arbejdsgruppens medlemmer med undtagelse af Københavns Kommune. Kommunen accepterede idékatalogets forslag, hvad angår forbedring af luftkvaliteten, men fandt ventilationsbygværkerne for dominerende i gadebilledet. Fremdriften i projektet er indtil nu blevet sinket af, at kommunen ikke har kunnet melde deres ønsker til placering og principiel udformning af de nødvendige ventilationsbygværker ud, men dette er sket den 20. juni 2008.

Trafikstyrelsens arbejde med udarbejdelse af beslutningsgrundlaget for modernisering af stationen vil derfor blive genoptaget.

Banedanmark har gennemført undersøgelser, der bl.a. viser et behov for at udskifte topmembranen over Nørreport Station, hvilket vil medføre en blotlæggelse af oversiden af stationen. Af økonomiske og praktiske hensyn søges moderniseringen af Nørreport Station derfor koordineret med udskiftningen af membranen.

Københavns Kommune er i gang med at planlægge en arkitektkonkurrence for udformning af overfladen, og her vil placeringen af ventilationsbygværkerne være givet.

Trafikstyrelsens videre arbejde med udarbejdelse af beslutningsgrundlaget for modernisering af stationen er derfor sat i bero indtil videre.

#### *Åbningsår*

På nuværende tidspunkt anses det for realistisk, at udredningsarbejdet kan være afsluttet i 2009/2010. Tidspunktet afhænger dog af, hvornår Københavns Kommunes helhedsplan foreligger. Det forventes, at moderniseringen af Nørreport Station senest er gennemført i 2014.

#### *Ændringer til finansloven*

Der er endnu ikke søgt og afsat bevilling til gennemførelse af projektet.

#### *Den budgetmæssige situation*

Der er i juni 2005 indgået aftale mellem staten og Københavns Kommune om at anvende 175 mio. kr. til anlægsarbejder vedrørende modernisering af Nørreport Station, ekskl. eventuelt bidrag fra DSB.

#### ***Niveaufri skæring i Taulov***

##### *Status*

Projektet har til formål at etablere en vejbro ved Taulov som erstatning for en tidligere overkørsel, der blev lukket i år 2000. Projektet gennemføres i samarbejde med Fredericia kommune, der finansierer de tilsluttende vejanlæg.

Forprojekteringen blev afsluttet i marts 2007, og Trafikstyrelsen overdrager i øjeblikket projektet vedr. opførelse af vejbroen til Banedanmark. Fredericia Kommune er i gang med at forberede det videre projekteringsarbejde i samarbejde med Banedanmark.

---

<sup>2</sup> Styregruppen består af repræsentanter fra Københavns Kommune, Banedanmark, DSB, Transportministeriet og Trafikstyrelsen.



### *Åbningsår*

Projektet forventes færdigt i 2010, hvilket er to år senere end forudsat. Det skyldes projektfordyrelse og en længere anlægsperiode. Anlægsperioden er blevet forlænget med et år på grund af bløde jordbundsforhold, som kræver en forbelastning af jorden, inden vejbroen kan bygges.

### *Ændringer til finansloven*

På finansloven for 2008 er der afsat yderligere 14,0 mio. kr. til projektet. Hertil kommer et aftalt økonomisk bidrag fra Banedanmark på 11,3 mio. kr. i 2008 og et på forhånd aftalt tilskud fra Fredericia Kommune på 1,0 mio. kr. i 2008.

### *Den budgetmæssige situation*

Der er ingen ændringer til bevillingen.

## **Sydbanen**

### *Status*

Projektet har til formål at udarbejde et beslutningsgrundlag for opgradering af Sydbanen med henblik på at øge hastigheden og reducere rejsetiden.

Trafikstyrelsens undersøgelser afsluttes i juni 2008. Undersøgelserne viser, at hastigheden på Sydbanen mellem Ringsted og Vordingborg kan øges fra 140 til 160 km/t, hvilket giver en rejsetidsgevinst på 2 minutter og 20 sekunder. Beregningen er for IC3-tog i forhold til den rejsetid, der gives med disse tog uden gennemførelse af hastighedsopgraderingen. Sideløbende hermed undersøges en hensigtsmæssig udførelseskoordinering mellem opgraderingen og Banedanmarks svelleudvekslingsarbejder mellem Ringsted og Næstved.

Hastighedsforøgelsen mellem Ringsted - Vordingborg vurderes at være en samfundsøkonomisk rentabel investering. Endvidere betyder investeringerne på Glumsø Station og Lundby Station – nødvendiggjort af den højere hastighed – en forbedring af adgangsforholdene for handicappede samt en sikkerhedsmæssig positiv effekt for alle passagererne, idet de nuværende perronovergange erstattes med gangbroer med elevatorer.

Projektet er en rentabel investering, bl.a. fordi det koordineres med udskiftning af svellerne på banestrækningen Ringsted – Næstved, som Banedanmark skal gennemføre i sommeren 2009. Herved reduceres den samlede periode, som anlægsarbejdet vil genere trafikken, med tre måneder – sammenlignet med gennemførelse af arbejdet i to adskilte perioder. Endvidere vil hastighedsforøgelsen mellem Ringsted og Vordingborg komme en eventuel fast forbindelse over Femern Bælt til gode, idet arbejdet ellers skulle udføres som forberedelse hertil.

### *Åbningsår*

Åbningsåret forventes at blive i 2010 under forudsætning af, at der træffes beslutning om projektets videre forløb i løbet af 2008.

### *Ændringer til finansloven*

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

### *Den budgetmæssige situation*

Projektet er omtalt i trafikaftalen fra 2003 som opgradering af hastigheden på Sydbanen med henblik på at reducere rejsetiden. Der blev på investeringsprogrammet fra 2003 reserveret 140 mio. kr. til formålet. Trafikstyrelsen forventer, at projektet holder sig inden for rammen.

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

### ***Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet)***

#### *Status*

I trafikaftalen fra 2003 blev det aftalt at sikre en kapacitetsudvidelse på strækningen Østerport-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 med færdiggørelse i 2009 samt at undersøge muligheden for etablering af to spor mellem København H og Ny Ellebjerg til ibrugtagning senest 2011. På baggrund af denne undersøgelse har forligskredsen (V, K, DF + RV) godkendt etablering af to nye spor mellem København H og Ny Ellebjerg i september 2007. De to projekter vil kunne opfylde det samlede kapacitetsmål for KØR-projektet, hvorfor de øvrige delprojekter i KØR-projektet aflyses.

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

Projektet for overhalingsspor ved Ringsted er overdraget fra Trafikstyrelsen til Banedanmark til udførelse. Udbud af rådgiverydelser pågår.

Projektet for to nye spor mellem København H og Ny Ellebjerg er under overdragelse fra Trafikstyrelsen til Banedanmark.

#### *Åbningsår*

Et nyt spor ved Ringsted forventes ibrugtaget i 2010, hvilket er et år senere, end oprindeligt forudsat. Udskydelsen skyldes ekstra sagsbehandlingstid på grund af, at der i projektet er behov for dispensation fra gældende normkrav.

De to spor mellem København H og Ny Ellebjerg forudsættes ibrugtaget i 2011.

#### *Ændringer til finansloven*

Projektet er på finansloven for 2008 blevet reperiodiseret. Herudover er der ingen ændringer til bevilningen på 889,3 mio. kr.

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

Projektet forventes at kunne gennemføres inden for budgetrammen.



## ***Forberedelse af togkontrolsystem (STM)***

### *Status*

Banedanmark er i gang med at udvikle et modul, der kan oversætte fra det nuværende togkontrolsystem (ATC) til det fremtidige togkontrolsystem (ETCS). Modulet kaldes "Specific Transmissions Module" (STM).

Behovet for udviklingen af modulet er et EU-krav. Det er endvidere en central forudsætning for totaludskiftningen af Banedanmarks signalanlæg samt for åbningen af Malmø Citytunnel.

Som bekendt har svenskerne fremrykket åbningen af Malmø Citytunnel fra 2011 til ultimo 2010, hvilket har gjort STM-projektet til et tidskritisk projekt. Derfor arbejder Banedanmark på en løsning, således at der kan stilles en prototype til rådighed for operatørerne til installation tidstnok til, at Øresundstogene kan være udstyret med STM'en inden åbningen af Malmø Citytunnel.

Banedanmark forventer at have en konsolideret tidsplan medio 2008. Der pågår endvidere løbende koordinering med godkendelsesmyndighederne (Trafikstyrelsen og Järnvägsstyrelsen) samt Banverket om opnåelse af fælles godkendelsesproces i forbindelse med indbygning af dansk-STM, svensk-STM samt ETCS i Øresundstogene.

### *Åbningsår*

Målet er færdiggørelse senest medio 2010.

### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer til bevillingen på 33,3 mio. kr.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Der er tale om et udviklingsprojekt, hvortil der stadig mangler fuld afklaring vedrørende vurdering af udgifter og færdiggørelsestidspunkt. Disse forhold forventes nærmere afklaret medio 2008, hvor endelig kravspecifikation og kontrakt med Siemens for udvikling af prototype foreligger. Der tegner sig fortsat en del usikkerheder med hensyn til tidsplanen. Disse usikkerheder vil blive yderligere afdækket i perioden frem til medio 2008. Sideløbende hermed undersøges en tilbagefaldsstrategi i samarbejde med Banverket, hvis tidsplanen ikke kan overholdes.

## ***Perrontilpasninger IC4-tog***

### *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, der er længere end de hidtil anvendte togsæt. Ud over perronforlængelser udføres mindre sikringstekniske ændringer (opstilling af standsningsmærker og i enkelte tilfælde signalflytninger). 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. Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område for 2. halvår 2007, ønsket at revurdere behovet for at bevare stationen med den mulige konsekvens, at den forudsatte perronforlængelse på Vejle Sygehus Station ikke skulle gennemføres. Status er nu, at Vejle Sygehus Station bevares, 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 følgende stationer: Høje Tåstrup, Ringsted, Sorø, Korsør, Nyborg, Middelfart og Fredericia, mens der udestår perronforlængelser på Vejle Station samt Vejle Sygehus Station, jf. ovenfor.

Derudover er der opsat standsningsmærker på en række stationer af hensyn til IC4 togenes standsning.

#### *Åbningsår*

Alle aktiviteter er afsluttet i 2007, på nær perronforlængelserne på hhv. Vejle Station og Vejle Sygehus Station. Perronforlængelse ved Vejle Sygehus Station udføres 2. halvår 2008. Den mindre perronforlængelse på Vejle Station afventer afklaring af perronforhøjelsen, jf. Trafikaftale af 22. februar 2008. Der forventes at være skabt afklaring om den eventuelle flytning af signal på Esbjerg Station i løbet af 2. halvår 2008.

#### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer til bevillingen på 35,2 mio. kr. på aktstykke 9 af 27. oktober 2005.

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

Ud fra det foreløbige projektforsløb forventes budgettet overholdt.

#### ***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.

Der er blevet gennemført radioplanlægning for Banedanmarks net. På baggrund heraf forventes gennemført udbud af etableringen af GSM-R Voice radiosystemet ultimo 2008.

Der er med Aftale om Trafik for 2007 endvidere afsat midler til etablering af GSM-R Data på Signalprojektets "Early Deployment Lines". Planlægningen heraf er igangsat.

Det er efterfølgende blevet besluttet at udvide radioplanlægningen med privatbanernes net. Radioplanlægningen heraf forventes afsluttet medio 2008. Der gennemføres endvidere en undersøgelse af, om det vil være nødvendigt at udskifte privatbanernes radiosystem med et GSM-R baseret system, eller om privatbanernes system alene skal suppleres af et GSM-R baseret system.

På baggrund af disse to undersøgelser kan det vurderes, om det vil være nødvendigt at etablere et GSM-R baseret radiosystem på privatbanernes infrastruktur.

#### *Åbningsår*

Udskiftningen forventes gennemført i 2012.

### *Ændringer til finansloven*

Der er med finansloven for 2008 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 på i alt 456,5 mio. kr. 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 og har karakter af et udviklingsprojekt, hvorfor der er en vis usikkerhed ved såvel pris som færdiggørelsestidspunkt. Disse usikkerheder vil blive yderligere afdækket i forbindelse med udbud og kontrahering af systemleverancerne. Indtil videre er budgettet dog i god overensstemmelse med den business case, der er udarbejdet for projektet.

## **Århus Havnespor**

### *Status*

Projektet Århus Havnebane har til formål at forbedre adgangsforholdene til Århus Havn, fordi aktiviteterne på havnen er i kraftig vækst. 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 Hovedbanegård, der er foranlediget af etableringen af den nye havnebane. Delprojekt A varetages af Banedanmark. Delprojekt B omfatter etablering af havnebanen fra udkørslen af Århus Hovedbanegård til havneterminalerne i den nye Århus Østhavn. Delprojekt B varetages af Århus Havn.

Projekterne 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.

### *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. I forhold til spordelen har der været afholdt licitation, og der forventes indgået kontrakt med Banedanmark Entreprisen inden sommerferien.

### *Status delprojekt B*

Status på delprojekt B er, at konstruktion af bro og dæmning samt etablering af spor, overkørselsanlæg, vejoplægning og vejsignalanlæg skrider planmæssigt frem.

Konstruktion af bro og dæmning samt sporentreprisen 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.

Delprojektet forventes afsluttet i henhold til tidsplanen, som er koordineret og aftalt med delprojekt A.



### *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 finansloven*

Bevillingen er på finansloven for 2008 forhøjet med TEN-støtte til projektet på 13,4 mio. kr. (1,8 mio. €), så projektets samlede bevilling nu er 147,8 mio. kr.

### *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. TEN-støtten fordeles forholdsmæssigt på begge delprojekter med udgangspunkt i delprojekternes oprindelige bevilling.

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 udførelsesmæssige 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 merudgifter for staten, idet risikoen for merudgifter efter aftale bæres af Århus Havn.

### **Nærbaneprojektet**

#### *Status*

Projektet er tæt på at være afsluttet. De største restopgaver knytter sig til Århus-Ryomgaard (Grenåbanen) samt Skanderborg-Silkeborg, hvor begge strækninger har 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 finansloven*

Der er ingen ændringer til bevillingen på 223,00 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.

- 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.

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

#### *Status*

I forbindelse med arealreservationer til et eventuelt jernbaneanlæg mellem København og Ringsted er der indtil nu eksproprieret i alt 32 ejendomme efter reglerne om forlods ekspropriation. Der er pt. planlagt én yderligere 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 finansloven*

Der er med Aftale om trafik for 2007 afsat en ny pulje på 55 mio. kr. i årene 2007-2009 til forlods ekspropriation København-Ringsted, således at der samlet er afsat 90 mio. kr. til formålet. Eventuelle ubrugte beløb vedrørende forlods ekspropriationer overføres til de kommende år.

#### *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
- Opretning af dokumentation
- Matrikulær berigtigelse

#### *Åbningsår*

Restarbejderne forventes i al væsentlighed at blive afsluttet i 2008.

#### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer i forhold til bevillingen på 1.305,8 mio. kr.

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

Projektet forventes at kunne gennemføres inden for den nuværende budgetramme.



## ***Nye S-tog, infrastruktur***

### *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 strækningen Vanløse-Ballerup i september 2007 er strækningsopgraderingerne gennemført. Der resterer nu kun opgradering/færdiggørelse af dokumentation vedr. et par mindre lokale udeståender.

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.

Både Trafikstyrelsen og Banedanmark har oplyst, at det er sikkert at køre på strækningen ved Lyngby med de nuværende hastighedsbestemmelser. Som konsekvens af ulykken planlægger Banedanmark tilpasninger i infrastrukturen, som forventes gennemført i 2009, så sikkerhedsafstanden mellem togene på strækningen Lyngby-Hillerød øges. Disse tilpasninger er ikke en del af projektet "Nye S-tog, infrastruktur", men finansieres over Banedanmarks bevilling til fornyelse og vedligeholdelse på § 28.63.05. Såfremt infrastrukturtilpasningerne overstiger forelæggelsesgrænsen vil der blive forelagt aktstykke for Finansudvalget.

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-toginfrastrukturændringer, 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 resterer kun færdiggørelse af dokumentationsmateriale samt opgradering/færdiggørelse af dokumentation vedr. et par mindre lokale udeståender, hvor udførelse til dels er afhængig af omkodninger i forbindelse med naboprojekter, og derfor først forventes afsluttet i 2008.

### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer til projektets samlede bevilling på 835,2 mio. kr.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

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

### **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 (mio. kr.)*

Projekt	Projektbeskrivelse	Åbningsår	Restprognose	Forventet totaludgift
Fjernstyringscentral S-banen (ny DIC-S) (FL04)	Fornyelse af S-banens fjernstyringssystem samt udvidelse af det fjernstyrede område med strækningen Hellerup – Hillerød	2007	6,5*	352,5
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	0,3	202,1
Tilgængelighed for handicappede (Akt 141 5/5 2004)	Etablering af elevatorer på Bramming, Vedbæk, Rungsted Kyst og Espergærde stationer	2007	0,0	21,4
Jernbanesikkerhed (FL01)	Etablering af ATC-togstop, inkl. ATP mobil samt forbedret sikkerhed for krydsende trafikanter	2006	2,5	107,7
Ringsted banetekniske anlæg (FL00 + Akt 68 11/1 2007)	Etablering af nyt sikringsanlæg til Ringsted station	2007 (+1)	1,2	128,5
Kapacitet København H – Østerport, LOKO (FL00)	Udvidelse af kapaciteten mellem København H og Østerport	2007 (+2)	0,7	635,9

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

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

### **Hellerup-Klampenborg**

#### *Status*

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 har Banedanmark iværksat fornyelse af spor og sporskifter på strækningen mellem Hellerup og Klampenborg og fornyelse af køreledningsanlægget på Klampenborg Station. Fornyelsen gennemføres for fremadrettet at kunne opretholde det nuværende trafikomfang på strækningen, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift.

Sporfornyelsen omfatter hele strækningen mellem Hellerup og Klampenborg samt fornyelse af sporskifter på Hellerup og Klampenborg Station. Desuden fornyes køreledningsanlægget på Klampenborg Station.

#### *Åbningsår*

I henhold til tidsplanen ibrugtages hele anlægget i 2008 med enkelte restarbejder i 2009.

#### *Ændringer til finansloven*

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt K af 24. april 2008.

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

Der er for nærværende ingen væsentlig usikkerhed.

## **Skærbaseret trafikinformation**

### *Status*

Som følge af Aftale om trafik for 2007 afvikles efterslæbet for skærbaseret trafikinformation på de i aftalen definerede "røde baner" på fjernbanen, der omfatter de mest trafikerede strækninger: København H-Helsingør, København H-Fredericia-Århus samt Fredericia-Lunderskov.

Afvikling af efterslæbet sker i perioden 2008-2010. I 2008 gennemføres EU-udbud for indkøb af skærme. I 2008 påbegyndes ligeledes EU-udbud for montering og installation af skærmene.

### *Åbningsår*

Udskiftningen forventes gennemført i 2010.

### *Ændringer til finansloven*

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt F af 27. marts 2008.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Budgettet er baseret på en detaljeret oversigt over trafikinformationsudstyrets alder, levetid og pris for udskiftning. Det forventes, at afviklingen af efterslæbet kan gennemføres indenfor budgettet.

## **Hundige stationsbro**

### *Status*

Som følge af Aftale om trafik for 2007 udfører Banedanmark en fornyelse af Hundige stationsbro. Broen giver adgang til Hundige Station fra såvel øst som vest og indgår i Greve kommunes centersti-, gang- og cykelforbindelse. Broens tilstand er kritisk grundet omfattende nedbrydning af betonen i konstruktionen. Formålet med projektet er således, at få gennemført nødvendige foranstaltninger til sikring af bærende konstruktioner og dermed minimering af fremtidige vedligeholdelsesudgifter.

Der er indgået kontrakt på selve broentreprisen med en udførende entreprenør. Der er udført et indledende kørestrømsarbejde med henblik på at frigøre køreledningerne fra broen og forberede reetablering af nye ophæng på den nye bro. Banedanmark Entreprise har udført dette indledende arbejde. Aktiviteten er afsluttet i henhold til tidsplanen og broentreprenøren har således kunne påbegynde fornyelsen af broen til forudsat tidspunkt.

### *Åbningsår*

I henhold til tidsplanen forventes Hundige stationsbro genåbnet til december 2008.

### *Ændringer til finansloven*

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt G af 27. marts 2008. Fortroligheden er ophævet med skrivelse til Finansudvalget den 3. juni 2008, da Banedanmark nu har indgået de nødvendige entreprisekontrakter. Aktstykket har nr. 192.

Med baggrund i de indgåede kontrakter forventes der nu en billiggørelse i projektet på ca. 10 mio. kr. ud af den samlede bevilling på 35 mio. kr.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Aktstykket er baseret på programfasens økonomiske overslag, der er forbundet med en vis usikkerhed.

## ***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 den tekniske station Skelbæk vest for Dybbølsbro.

Samtidig med etablering af det nye hovedspor gennemfører Banedanmark fornyelsesarbejder vedrørende renovering og ombygning af S-togsdepotet øst for Dybbølsbro samt fornyelse af kørestrømsanlægget mellem København H og Valby (S-bane).

### *Åbningsår*

Det var forudsat, at det nye S-togsspor kunne ibrugtages ultimo 2010. På grund af en mindre forsinkelse i forbindelse med detailprojekteringen forventes det nye S-togsspor først at kunne ibrugtages medio 2011.

### *Ændringer til finansloven*

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget den 27. marts 2008. I forbindelse med aktstykket er den hidtidige bevilling på § 28.63.02. flyttet til § 28.63.05., for at samle bevillingen på én konto.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet forventes at kunne gennemføres inden for den samlede budgetramme, som ikke kan oplyses, da bevillingen er givet med fortroligt aktstykke.

## ***Sporfornyelse Holbæk-Kalundborg***

### *Status*

Som følge af Aftale om trafik for 2007 har Banedanmark iværksat et projekt omfattende fornyelse af spor, sporskifter og sidespor på dele af strækningen mellem Holbæk og Kalundborg. Arbejderne gennemføres bl.a. for at sikre overhalings- og krydsningsmuligheder, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser, hvilket medfører forlængelse af rejsetiden og forringet regularitet.

Sporfornyelsen udbydes i to entrepriser, hvor entreprisen for spor, jord og afvanding udbydes som tidligt udbud, og entreprisen for sikringsteknik udbydes på baggrund af et detailprojekt. Begrundelsen for at udbyde spor, jord og afvanding som tidligt udbud er at sikre en optimal udførelse af projektet inden for tidsrammen. Det forudsætter bl.a., at entreprenøren kan reservere materiel og mandskab parallelt med, at detailprojekt udarbejdes.

### *Åbningsår*

Udførelsesperioden er fastlagt til august - december 2008. Den afsluttende sporjustering og skinneslibning foretages ultimo 2009.

### *Ændringer til finansloven*

Fortroligt aktstykke for projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved Akt H af 9. april 2008.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Projektet forventes at kunne gennemføres inden for den samlede budgetramme.



## ***Sporfornyelse Fredericia-Århus***

### *Status*

På grund af nedslidte skinner og sveller på strækningen mellem Fredericia og Århus udskiftes 40 km skinner og 87 km sveller. Herudover vil grøfter og øvrigt afvandingssystem i nødvendigt omfang blive udbedret. De eksisterende nedslidte skinner og sveller medfører betydelig risiko for hastighedsnedsættelser, og sporfornyelsen er nødvendig for at kunne opretholde det nuværende omfang af togdrift. Som følge af sporfornyelsen foretages sporspæringer i hensigtsmæssige etaper, således at togdriften generes mindst mulig.

### *Åbningsår*

Udførelsen er påbegyndt den 30. marts 2008 og hovedparten af sporarbejdet forventes afsluttet 30. juni 2008. Den resterende del af sporarbejdet forventes afsluttet inden udgangen af 2008.

### *Ændringer til finansloven*

Der forventes på nuværende tidspunkt ingen ændringer til finanslovsbevillingen på 400 mio. kr.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Der er for nærværende ingen væsentlig usikkerhed.

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

### *Status*

Sporombygningen på Farumbanen omfatter 45 km sporfornyelse, ballastrensning i nødvendigt omfang samt udveksling af 29 sporskifter og tre skæringer. Sporombygningen er planlagt til udførelse i 2008.

Spæringsforholdene blev fastlagt i august 2007 i samarbejde med DSB S-tog som en kombinationsløsning mellem totalspærring og enkeltsporsdrift. Kombinationsløsningen betyder, at spor- og kørestrømsentreprisen opdeles i en forårs- og sommerentreprisen med to selvstændige udbud.

### *Åbningsår*

Arbejdet gik i gang medio marts 2008, og projektet forventes afsluttet primo oktober 2008.

### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer til bevillingen på 373 mio. kr.

### *Den budgetmæssige situation og projektets gennemførelse*

Der forventes på nuværende tidspunkt en billiggørelse i størrelsesordenen ca. 40 mio. kr. i forhold til bevillingen på 373 mio. kr. på aktstykke 120 af 11. oktober 2007. Billiggørelsen forventes med baggrund i licitationsresultatet på sommerentreprisen.

Hvorvidt billiggørelsen kan realiseres er dog forbundet med en betydelig usikkerhed, idet en stor del af den relativt komplekse sporombygning fortsat udestår.

## ***Sporfornyelse Køge Bugt Banen***

### *Status*

Projektet består af ca. 32 km sporombygning og udskiftning af 20 sporskifter på Køge Bugt banen mellem Skelbæk og Køge. Den gamle sporkonstruktion var nedslidt og medførte risiko for hastighedsned-



sættelser. 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 ultimo november 2007. Der vil i løbet af 2008 foregå restarbejder bl.a. vedr. reetablering af sikringstekniske emner. Disse restarbejder udføres i togfri intervaller og forventes afsluttet ultimo 2008.

#### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer til bevillingen på 244 mio. kr.

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

Endelig afregning med entreprenøren forventes gennemført i 2008, og der er for nærværende en forventning om en mindre billiggørelse på ca. 17 mio. kr. i forhold til projektets bevilling.

### ***Sporfornyelse København-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.

Projektet er i udførelsesfasen, som startede den 7. maj 2007 og forventes afsluttet ultimo september 2008. Ud af de 16 delstrækninger er de 15 udført. Der udestår en etape på ca. 3,6 km, som det af hensyn til passagererne 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 finansloven*

Finansudvalget har den 13. december 2007 tiltrådt fortroligt Akt D, hvormed projektets samlede bevilling hæves i forhold til de tidligere bevilligede 245 mio. kr. Fortroligheden er ophævet med skrivelse til Finansudvalget den 3. juni 2008, da Banedanmark nu har indgået de nødvendige entreprisekontrakter. Aktstykket har nr. 191.

#### *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 yderligere fordyrende forhold, primært pga. div. jordarbejder, som gør, at projektet ikke kan holdes indenfor den hidtidige bevilling på 245 mio. kr.

Finansudvalget har derfor jf. ovenfor tiltrådt Akt 191 den 13. december 2007, hvor totaludgiften forhøjes med 74 mio. kr. til i alt 319 mio. kr. 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.

### ***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. Muligvis vil der blive udført et mindre sporarbejde ved Enghave.

#### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer til bevillingerne. Hellerup-Hillerød har en bevilling på 207 mio. kr. og København H-Høje Tåstrup en bevilling på 72 mio. kr.

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

Fremdriftsmæssigt er de kritiske milepæle passeret til den planlagte tid. Samlet forventes for nuværende en billiggørelse i forhold til bevillingen. Størrelsen af den endelige billiggørelse vil afhænge af, hvorvidt sporarbejderne ved Enghave skal udføres. Beslutningen herom forventes at foreligge juli 2008.

### ***Renovering af Københavns Hovedbanegård***

#### *Status*

I forbindelse med DSB's renovering af Københavns Hovedbanegård er perronen mellem spor 3 og 4 (perron 2) blevet forlænget med 70 m og perronen mellem spor 5 og 6 (perron 3) med 30 m. Begge perroner er blevet sænket til 55 cm svarende til den internationale standard. Perronerne er ibrugtaget primo maj 2008.

Herudover er der foretaget en gennemgribende renovering af parallelgadebroernes konstruktioner, der var stærk nedslidte og ved at miste deres bæreevne. Dette arbejde er ved at være tilendebragt, og broerne forventes ibrugtaget ultimo juni som planlagt.



Herefter udestår færdiggørelse af diverse mindre restarbejder, dokumentation og udfærdigelse af overdragelsesprotokoller.

Ovenstående renoveringsarbejder er udført i henhold til indgået bygherreoverenskomst af juli 2005. Af aftalen fremgår det, at DSB har bygherre- og projektlederrollen for ovenstående ydelser, som udgør en mindre del af de totale renoveringsarbejder, som DSB gennemfører på Hovedbanegården.

#### *Åbningsår*

Jf. ovenfor forventes projektet afsluttet i 2008.

#### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer til bevillingen. 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. Budgettet kan ikke oplyses, da bevillingen er givet med fortroligt aktstykke. Aktstykkets fortrolighed forventes ophævet inden næste anlægsstatus.

#### ***Tabel over ibrugtagne fornyelsesprojekter med beskeden risiko.***

Nedenfor angives ibrugtagne fornyelsesprojekter, hvor der kun udestår mindre restarbejder, matrikulær berigtigelse 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 (mio. kr.)*

Projekt	Projektbeskrivelse	Åbningsår	Restprognose	Forventet totalprognose
København-Høje Taastrup (Akt 171 13/2 2006)	Sporombygning af ca. 12,4 km spor	Ibrugtaget 2007. I 2007-2008 udføres mindre restarbejder og dokumentationsarbejder	1,3	55,8
Strandmøllebroen (Akt 199 23/2 2006)	Fornyelse af brodækket mv. på Strandmøllebroen	Ibrugtaget i 2007, et år tidligere end forudsat.	0,2	41,7
Sporombygning Herning-Vejle (Akt 115 18/4 2005 + Akt 7 3/10 2006)	Sporombygning Herning-Give-Vejle, i alt 73 km	Ibrugtaget i 2005. I 2006-2008 udføres sporjustering og mindre oprydning/dokumentationsarbejder.	0,3	250,4
Sporombygning Fredericia-Lunderskov (Akt 113 20/4 2005)	Sporombygning Fredericia-Lunderskov 23 km + spor-skifter	Ibrugtaget i 2005. I 2006-2008 udført sporjustering og mindre oprydning- og dokumentationsarbejder.	0,0	94,1
Fornyelse af sikringsanlæg Århus-Grenå (Akt 15 14/12 2006)	Fornyelse af sikringsanlæg, jf. Nærbane projektet	Ibrugtaget i 2006. I 2007 - 2008 udføres dokumentations/restarbejder.	1,3	46,0

### 3. Naviairs anlægsprogram

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>3</sup> og COOPANS.<sup>4</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 finansloven for 2008 og bevilling optaget 1. gang på finansloven i det enkelte program.

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

#### 3.1. Sammenfatning for anlægsprogrammer i Naviair

CASIMO blev godkendt ved finansloven for 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 og er indkørt efter fire måneder.

CASIMO er således i den afsluttende fase. De første fire måneder efter idriftsætningen var en indkøringsperiode, hvor der af hensyn til flyvesikkerheden blev opereret med en nedsat kapacitet. Dette gav forsinkelser af trafikken. Der var oprindeligt planlagt med en tre måneders indkøringsperiode. Det blev nødvendigt at forlænge den med en måned på grund af tiltag til afhjælpning af fejl i funktionaliteten. Hændringer af denne situation skete i tæt samarbejde med luftfartsselskaber og lufthavne.

COOPANS forløber generelt som planlagt, jf. dog nedenfor under budgetsikkerhed.

##### *Budgetsikkerhed*

På finansloven for 2006 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, og det forventes, at den samlede budgetramme vil blive overholdt.

I lyset af erfaringerne med indkøringen af CASIMO og under hensyntagen til den udvikling, der er initieret af EU's SES<sup>5</sup> Implementing Rules og EU's SESAR program har Naviair besluttet sig for at gennemføre et review af såvel budget som tidsplan for COOPANS (Leverance 1). Reviewet gennemføres hurtigst muligt og vil blive koordineret med COOPANS partnerne

---

<sup>3</sup> Forklaring på betegnelsen CASIMO: CATCAS/SIMU Modernisering (CASIMO); Copenhagen Air Traffic Control Automated System (CATCAS); Radar – og tårnsimulator (SIMU).

<sup>4</sup> Forklaring på betegnelsen COOPANS: Cooperation in the Procurement of Air Navigation Systems.

<sup>5</sup> SES: Single European Sky.



### 3.2. Økonomioversigt

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>6</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 2008, er de særskilt omtalt i den efterfølgende uddybende beskrivelse af anlægsprojekterne.

Det bemærkes, at begge programmer finansieres af brugerne i takt med, at de afskrives.

Tabel 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 FL 2008	3) Anden regulering før FL 2008 fra FL / Aktstykke <sup>B)</sup>	4) Anden regulering på FL 2008	5) = 1+2+3+4 Totalbevilling FL 2008	6) Bevillingssændringer siden FL 2008 <sup>C)</sup>	7) = 5+6 Totalbevilling pr. april 2008	8) Forventet totaludgift pr. december 2008	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 1995/1996. Programmet er siden blevet ændret til det nuværende CASIMO-program, der er godkendt på finansloven for 1999.

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

<sup>C)</sup> Bevillingssændringer ved aktstykker i 2008.

### 3.3. 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.

<sup>6</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 hhv. finansloven for 2007 og finansloven for 2008.



CASIMO-programmet er påbegyndt i 1999, og alle dele blev idriftsat den 28. december 2007.

#### *Ibrugtagningsår*

CASIMO blev som planlagt idriftsat den 28. december 2007 og er indkørt efter fire måneder. Der udestår dog endnu en række finjusteringer, der vil blive gennemført i den resterende del af året.

#### *Ændringer til finansloven*

Der er ingen ændringer.

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

Totalbudgettet vil kunne overholdes. Naviair vurderer på baggrund af idriftsættelsen 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.

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 lufttrafikstyringssystemet DATMAS for Danmarks vedkommende.

COOPANS er delt op i leverancer, hvor investeringen i første leverance, kaldet leverance et, 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, leverance et (build 1 og Build 1.1). Hvert land skal på et senere tidspunkt individuelt indgå kontrakt med Thales om integrationen af COOPANS i deres respektive systemer.



#### *Ibrugtagningsår*

De indgåede aftaler overholdes pt., men der er, på baggrund af erfaringerne fra CASIMO indkøringsperiode og udviklingen i EU's SES Implementing Rules og EU's SESAR program, vurderet et behov for et review af programmets budget og tidsplan. Dette review skal gennemføres i samarbejde med COOPANS partnerne.

#### *Ændringer til finansloven*

COOPANS er på tillægsbevillingsloven for 2006 optaget som en ændring til finansloven for 2006 ved Akt 117 af 21. marts 2006. Der er ikke ændringer herefter.

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

Naviair har ved programmets start sammen med samarbejdspartnerne overvejet projektets risici. Naviair vurderede på den baggrund, at den angivne totaludgift, inkl. den afsatte reserve til uforudsete udgifter på 20 pct., var tilstrækkelig til at gennemføre projektet som forudsat. Samtidig bemærkede Naviair, at man og de øvrige partnere i samarbejdet på grund af internationale 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 videre blive behov for ændringer, som de tre partnere 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 partnere.

I lyset af erfaringerne fra indkøringen af CASIMO og under hensyntagen til den udvikling, der er initieret af EU's SES Implementing Rules og EU's SESAR program, har Naviair besluttet sig for at gennemføre et review af såvel budget som tidsplan for COOPANS (leverance et (build 1)).

Såfremt reviewet medfører, at det bliver nødvendigt at ændre funktionaliteten med deraf følgende merudgifter, vil det blive forelagt de bevilgende myndigheder til godkendelse, inden der indgås supplerende aftaler parterne imellem.

### **3.4. Planlagte forberedelser af anlægsprojekter**

Der er behov for etablering af ny radar i Billund Lufthavn. Bevillingsanmodning på 56,4 mio. kr. forventes optaget på finanslovsforslaget for 2009.

Der pågår forberedelse af leverance to af COOPANS.



## 4. Vejdirektoratets anlægsprojekter

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

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

### 4.1. Sammenfatning

Vejdirektoratet forventer at indvie en række projekter i 2008. Der er tale om følgende projekter:

- Motortrafikvej Snejbjerg-Vardevej, som er sidste etape af det store Rute 15/18-projekt ved Herning Ø
- Motorvej Skejby-Skødstrup, som er den tidligere amtslige del af motorvejsprojektet Søften-Skødstrup nord for Århus
- Motorvej Brande-Riis, den resterende del af etape 1 (Vibjerg-Givevej)
- Udvidelse af Motorring 3, hvor tre af fire delstrækninger forventes åbnet for tre spor i hver retning i år. Den 4. delstrækning mellem Slotsherrensvej og Roskildevej integreres med og overgår til 1. etape af Frederikssundmotorvejen
- Hundige-Greve Syd (Køge Bugt)
- Motorvej Kværndrup-Stenstrup, som er 1. del af den 3. etape af motorvejen Odense-Svendborg

#### *Mindreudgift på tre anlægsprojekter*

På tre anlægsprojekter (Odense-Svendborg, Herning N-Brande og Herning Ø-Snejbjerg samt Ønslev-Sakskøbing) forventer Vejdirektoratet et mindreforbrug i forhold til projekternes totaludgift. Der er tale om projekter, der er tæt på åbning. Vejdirektoratet forventer en samlet besparelse på ca. 150 mio. kr. Mindreforbruget kan først opgøres endeligt, når projektregnskabet er afsluttet.

#### *Ændrede åbningsår i forhold til FL 2008:*

- Frederikssundmotorvejen, 1. etape: Åbningsåret er ændret fra 2012 til 2013.

Vejdirektoratet har i februar 2008 afholdt licitation for en stor hovedentreprise, der omfatter forbindelses anlægget mellem Motorring 3 og Frederikssundmotorvejens 1. etape. De indkomne tilbud var væsentligt højere end forventet. Årsagen skyldes sandsynligvis, at potentielle tilbudsgivere finder, at der er tale om store og komplekse entrepriser. Konsekvensen har været, at antallet af entreprenører, der ønskede at give tilbud på opgaven var begrænset til to bydende entreprenører. Som følge heraf er det besluttet, at annullere licitationen, og at



der gennemføres et nyt udbud med en ændret opdeling af arbejdet med henblik på at øge konkurrencen.

Ovennævnte betyder, at færdiggørelsen af Frederikssundmotorvejens 1. etape må udskydes fra 2012 til 2013, samt at færdiggørelsen på den berørte delstrækning på Motorring 3 først vil kunne åbnes for tre spor i hver retning i 2011 og ikke som tidligere forventet i 2010. Trafikudvalget er med brev af 6. maj 2008 orienteret om ændringen.

- Skovdiget, Vestbroen på Hillerødmotorvejen (nyt projekt på finansloven for 2008): Åbningsåret forventes ændret fra 2011 til 2010.
- Niveaufri skæring ved Grenåvej/Grenåbanen nord for Århus: Åbningsåret forventes ændret til 2010.

Vejdirektoratet har overtaget projektet fra Trafikstyrelsen primo 2008. I finansloven for 2008 er åbningsåret sat til 2009. Vejdirektoratets foreløbige granskning af projektet underbygger, at projektet først kan være færdigt i 2010.

- Motorvejen Funder-Låsby: Forslag til anlægslov for projektet forventes på nuværende tidspunkt fremsat i Folketinget inden udgangen af 2008. Åbningstidspunktet forventes fastlagt i forbindelse med anlægslovens behandling.

#### *Status for projekter med merbevillingsbehov*

Vejdirektoratet meddelte medio 2007, at der foreløbig var vurderet et samlet merbevillingsbehov på 2,2 mia. kr. på 11 projekter, herunder fire projekter overtaget fra amterne i forbindelse med kommunalreformen. I den forbindelse blev det besluttet, at baggrunden for det skønnede merbevillingsbehov skulle analyseres nærmere af konsulenter i et tæt samarbejde mellem Finansministeriet, Transportministeriet og Vejdirektoratet.

For en række af de pågældende projekter er analysearbejdet afsluttet, og der er ved forelæggelse af aktstykke for Finansudvalget søgt merbevilling for fire af projekterne:

- Motorvejen Bording-Funder
- Frederikssundmotorvejen, 1. etape
- Udbygning af motorvejen på Motorring 3
- Motorvejen Søften-Skejby, dvs. den statslige del af motorvejsprojektet Søften-Skødstrup

Aktstykkerne er i december 2007 tiltrådt af Finansudvalget, og der er med aktstykkerne skabt grundlag for projekternes fremdrift.



For Frederikssundmotorvejens 1. etape har der som nævnt været et licitationsresultat, der ligger væsentlig højere end forudsat. Arbejdet genudbydes således med det sigte at tiltrække flere bydende entreprenører.

For Motorring 3 udestår endvidere en afklaring af berettigelsen af en række ekstrakrav fra entreprenører, hvilket kan betyde yderligere bevillingsbehov.

For så vidt angår de resterende syv projekter er analyserne af baggrunden for merbevillingsbehovet og rebudgetteringerne ikke endeligt afsluttet. Det drejer sig om projekterne:

- Motortrafikvejen Holbæk-Vig, etape 2 (Tune-Herrestrup) og etape 3 (Herrestrup-Vig)
- Motorvejsudvidelse Fløng-Roskilde (Holbæk-motorvejen)
- Motorvejen Riis-Ølholm-Vejle, del af motorvejsprojektet Herning-Vejle
- Gørløse omfartsvej (tidligere amtsprojekt)
- Slagelse omfartsvej (tidligere amtsprojekt)
- Sunds omfartsvej (tidligere amtsprojekt)
- Motortrafikvejen Bredsten-Vandel (tidligere amtsprojekt)

Som følge af den manglende bevillingsmæssige afklaring har det været nødvendigt at stille en række forberedende aktiviteter på projekterne i bero.

Projektet Skejby-Skødstrup har på finansloven for 2008 fået en merbevilling finansieret gennem en tilsvarende bevillingsreduktion på projektet "Herning N-Brande, Herning Ø-Snejbjerg, rute 15/18", idet Vejdirektoratet forventer en mindreudgift på projektet.

#### *OPP-udbud for motorvejen mellem Kliplev og Sønderborg*

Udbud af anlæg og drift af motorvejsstrækningen mellem Kliplev og Sønderborg i en OPP-kontrakt (Offentligt Privat Partnerskab) forløber som planlagt. Der er primo 2008 valgt en model, hvor staten formelt er ejer af vejanlægget i hele anlægs- og driftsperioden. Udsendelse af udbudsmateriale forventes at kunne ske i efteråret 2008, og tilbud forventes modtaget i efteråret 2009. Projektet har en totalbevilling på 1.190,7 mio. kr. Vejdirektoratet har i 2006 lavet en analyse, der viser, at et OPP-projekt forventes at koste ca. 2,1 mia. kr. (2008-pl).

Vejdirektoratet er ved at forberede det oprindelige projekt modtaget fra Sønderjyllands Amt til udbud i en OPP-kontrakt. I den forbindelse har direktoratet foretaget en række ændringer af projektet som følge af bl.a. nye myndighedskrav. Samlet set forøger dette overslaget som Sønderjyllands Amt udarbejdede for projektet.





Vejdirektoratet har i 2006 fået lavet en analyse, der viser, at OPP-projektet kan forventes at koste 1.884 mio. kr. i 2006 priser (ca. 2,1 mia. kr. i 2008-pl). Når der foreligger en endelig beskrivelse af betingelserne i en OPP-kontrakt, herunder en betalingsplan for anlæg og drift i den ca. 30-årige kontraktperiode, vil der jf. Akt 86 21/12 2005 blive udarbejdet et kontroloverslag efter retningslinjerne i ny budgettering for at gennemføre projektet som i et traditionelt udbud (totalentreprise).

#### *Ny budgettering*

Vejdirektoratet har i 2008 i et tæt samarbejde med Transportministeriet og eksterne konsulenter arbejdet på at få beskrevet de konkrete retningslinjer til udmøntning af ny anlægsbudgettering, jf. Akt 24/12 2006, herunder hvorledes der løbende kan udarbejdes valide prognoser for anlægsudgifter gennem alle projektets faser med anvendelse af efterkalkulerede priser som erfaringsgrundlag. I forbindelse med ændringsforslaget til finanslov 2009 vil en række projekter blive budgetteret i henhold til de nye budgetteringsprincipper for anlægsprojekter, jf. Aftale om Trafik for 2008 af 22. februar 2008. Det drejer sig om følgende projekter:

- Motorvejen Bording-Funder
- Frederikssundmotorvejen, 1. etape
- Motorvejen Søften-Skejby
- Motortrafikvejen Holbæk-Vig, etape 2 og 3
- Motorvejsudvidelsen Fløng-Roskilde
- Motorvejen Riis-Ølholm-Vejle
- Motorvejen Brande- Givevej
- Gørløse omfartsvej
- Slagelse omfartsvej
- Sunds omfartsvej
- Motortrafikvejen Bredsten-Vandel
- Skovdiget, Vestbroen på Hillerødmotorvejen (nyt projekt på Finansloven for 2008).
- Motorvejen Kliplev-Sønderborg (OPP-projekt)
- Niveaufri skæring Grenåvej.



Det bemærkes, at anlægsprojektet "Niveaufri skæring Grenåvej" i henhold til finansloven for 2008 er budgetteret i henhold til den hidtidige budgettering.

#### 4.2. Økonomioversigt

I nedenstående gives et overblik over Vejdirektoratets nuværende anlægsportefølje for store anlægsprojekter på § 28.21.20. Anlægs af hovedveje mv. (*Anlægsbev.*):

Tabel 8. Igangværende vejanlægsprojekter med udgiftsbevilling (mio. kr.)

Forventet totalbudget	1. gang på FL	Prisregulering til og med FL 2008	Anden regulering til og med FL 2008	FL 2008	Bevillingsregulering siden FL 2008	Apr. 2008	Forventet åbningsår (ændring i forhold til FL 2008)
<b>Hidtidig budgettering</b>							
Odense-Svendborg (FL00)	1.031	193	525	1.749	0	1.749	2009
Herning N-Brande	1.441	246	166	1.853	0	1.853	2008
Holbæk-Vig, etape 2 og 3 (FL00)	569	154	0	723	0	723	2013
Hundige-Greve Syd (Køge Bugt) (FL03)	276	41	59	376	0	376	2008
Udbygning af Motorring 3 (FL03)	1.055	185	741	1.981	0	1.981	2010
Fløng-Roskilde V (FL06)	1.105	128	38	1.271	0	1.271	2013
Riis-Ølholm-Vejle (FL04)	1.169	132	0	1.301	0	1.301	2013
Udbygning af Ønslev-Sakskøbing (FL03)	137	26	118	281	0	281	2007
Brande-Riis, 1. etape (FL04)	266	26	0	292	0	292	2008
Bording-Funder (FL04)	628	104	153	885	0	885	2012
Frederikssundmotorvejen, 1. etape (FL04)	712	136	534	1.382	0	1.382	2013 (ændret fra 2012)
Udbygning af E45 Nørresundby-Bouet (FL04)	47	6	10	63	0	63	2007
Udbygning af Kongevejen Helsingør (FL04)	45	6	0	51	0	51	2009
Søften-Skejby (FL04)	75	28	323	426	0	426	2010
Skejby-Skødstrup (ÆFL07)	211	3	27	241	0	241	2008
Diagonalvej syd om Give (ÆFL07)	52	0	0	52	0	52	2007
Brande-Give N (ÆFL07)	315	15	0	330	0	330	2012
Klipleve-Sønderborg (ÆFL07)	1.142	49	0	1.191	0	1.191	2013
Grenåvej, niveaufri skæring (ÆFL08)	70	0	0	70	0	70	2010 (forventes ændret fra 2009)
<b>Ny budgettering</b>							
Funder-Låsby (ÆFL07)	498	24	0	522	0	522	
Gørlose omfartsvej (ÆFL07)	86	3	0	89	0	89	2011
Sunds omfartsvej (ÆFL07)	58	3	0	61	0	61	2012
Slagelse omfartsvej (ÆFL07)	165	8	0	173	0	173	2013
Bredsten-Vandel (ÆFL07)	325	15	0	340	0	340	2013
Skovdiget, Vestbroen (ÆFL08)	206	0	0	206	0	206	2010 (forventes ændret fra 2011)

Note: åbningsåret for Funder-Låsby forventes fastlagt i anlægsloven.



### **4.3. Den aktuelle markedssituation**

Vejdirektoratet har i 4. kvartal 2007 og 1. kvartal 2008 gennemført i alt otte udbudsforretninger med en samlet tilbudssum på ca. 1.131 mio. kr. Udbudsforretningerne dækker over følgende typer udbud:

- En udvidelses-/ombygningsentreprise på Frederikssundmotorvejen/Motorring 3 med jord-, bro- og belægningsarbejder samt store trafikreguleringsarbejder, der skal udføres mens motorvejen er i drift. Der var to bydende. Det laveste tilbud var på 786 mio. kr. og ligger prismæssigt væsentligt over, hvad der var forventet.
- Et stort broarbejde ved Funder Ådal vest for Silkeborg med en tilbudssum på ca. 209 mio. kroner.
- En jord-, bro- og belægnings-entreprise ved motorvejstilslutningen ved Skejby nord for Århus med en tilbudssum på 92,4 mio. kroner.
- Et broarbejde ved Skejby nord for Århus på ca. 34,5 mio. kr.
- Yderligere to entrepriser er mindre arbejder med sort-pletarbejder, hvor formålet er at ændre udformningen af trafikkanlæg således, at trafikikkerheden højnes.
- De to sidste entrepriser omhandler en beplantnings- og en tavleentreprise.

Perioden dækker over et relativt beskedent antal udbud, hvilket til dels skyldes, at finansloven for 2008 først blev vedtaget primo 2008.

#### *Særligt om udvidelses-/ombygningsentreprisen på Frederikssundmotorvejen/Motorring 3*

Vejdirektoratet har som bygherre besluttet at annullere licitationen på opgaven med at etablere et stort forbindelsesanlæg mellem Motorring 3 og Frederikssundmotorvejen, samt udbygning af Motorring 3 på en ca. 3 km strækning mellem Slotsherrensvej og Roskildevej.

Licitationen blev afholdt i februar og havde kun to bydende. Efter en grundig gennemgang af de to bud, kan Vejdirektoratet konstatere, at begge bud ligger væsentligt højere end forventet. Budene ligger ca. 30 pct. over Vejdirektoratets overslag.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at den aktuelle markedssituation kombineret med kun to tilbudsgivere er en væsentlig årsag til de høje priser. Det lave antal bydende bekræfter den tendens, der er set i de seneste år, at antallet af bydende på de store entrepriser er faldende.

Vejdirektoratet vil nu gennemføre tiltag, der gør det mere attraktivt for flere entreprenører at byde på opgaverne, således at konkurrencen skærpes. Bl.a. vil den samlede entreprise blive udbudt i mindre delopgaver. Vejdirektoratet forventer at kunne afholde nye licitationer i løbet af efteråret 2008.



### *Dalbroen ved Funder Å*

I forbindelse med broentreprisen ved Funder Å (motorvejsprojektet Bording-Funder) var der en god opmærksomhed fra entreprenørerne ved tilbudsgivningen. Således var fire firmaer – to danske og to udenlandske – prækvalificerede til at afgive tilbud på broen. Det viste sig imidlertid ved tilbudsafgivelsen, at der kun var tre bydende, idet det ene udenlandske firma valgte ikke at afgive tilbud.

Licitationen blev vundet af et tysk entreprenørfirma, Züblin. Det lavestbydende tilbud ligger under Vejdirektoratets bygherreoverslag.

### *Øvrige udbud*

Opmærksomheden fra entreprenørerne i forhold til de mindre og større projekter op til 80 - 100 mio. kr. vurderes tilfredsstillende, og der kan konstateres en god deltagelse af tilbudsgivere. Dette medfører en højere grad af konkurrence blandt de bydende.

Licitationsresultatet på broentreprisen på Søften-Skejby projektet samt jord-, bro- og belægningsentreprisen samme sted var bedre end forventet. For broentreprisen indkom der forventeligt tre tilbud med en begrænset forskel i forhold til hinanden. For den anden entreprise indkom fem tilbud indenfor et spænd på ca. 10-12 pct.

Derudover kom de henholdsvis syv og tolv tilbud på de to mindre sort-plet-arbejder med en lille forskel mellem lavest- og højestbydende. Dette antal tilbudsgivere er lidt over det sædvanlige på denne type opgaver.

Disse mindre og mere traditionelle fag- og hovedentrepriser uden væsentlige trafikregulerende foranstaltninger er lettere at byde på. Baggrunden er, at de indeholder relativt enkle fagdiscipliner som nybygning af mindre betonbroer sammen med jord- og belægningsarbejder - arbejder som traditionelt ikke frembyder de store koordineringsindsatser mellem de enkelte fagentrepriser på pladsen.

I nedenstående tabel gives et overblik over Vejdirektoratets udbud i nævnte periode.

*Tabel 9. Udbudsforretninger i 4. kvartal 2007 og 1. kvartal 2008*

<b>Entreprise (typer af arbejder)</b>	<b>Antal udbud</b>	<b>Volumen (mio. kr.)</b>
Jord- og belægning	2	878,4
Belægning	0	0,0
Bepantning	1	0,8
Broarbejder	2	243,5
Hegn	0	0
Tavler	1	3,6
Mindre anlæg	2	5,4
Signalanlæg	0	0
<b>I alt</b>	<b>8</b>	<b>1.131,7</b>

Indeksene for betonkonstruktioner, jernkonstruktioner, jordarbejder og vejarbejder har de foregående kvartaler udvist en afdæmpet stigningstakt. Det 1. kvartal i 2008 viser



derimod en stigende tendens indenfor alle områder. Det er de stigende energipriser, der udgør en væsentlig faktor, men også ressourceknaphed på råstoffer påvirker materialepriserne i opadgående retning. Ikke mindst stålprisen, der er steget med ca. 20 pct. siden nytår og forventes at stige yderligere 10 pct. til 2. kvartal 2008.

Samlet vurderes det, at den stigende interesse for Vejdirektoratets arbejder, som var tendensen i 2. og 3. kvartal i 2007, fortsat er til stede. Aktivitetsniveauet for anlægsarbejder udvikler sig i retning af et mere normalt niveau kendetegnet af en højere grad af konkurrence.

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

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. Anlægspuljeprojekter (*Anlægsbev.*).

I bilag 3 findes en oversigt over planlagte aktiviteter i forbindelse med udskiftning af overkørselsanlæg mellem privatbaner og veje.

#### **Motorvejen 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:

Denne motorvejsstrækning blev taget i brug i efteråret 2006. Hovedentrepriserne er således afsluttet, og der resterer blot få arbejder. Vejanlægget er overdraget til drift. Ekspropriationskommissionen gennemfører enkelte forretninger vedrørende støjforhold mv.

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

- På deletapen fra Kværndrup til Stenstrup er strækningen frem til tilslutningsanlægget ved Assensvej taget i brug uden slidlag og med en hastighedsbegrænsning på 90 km/t. Slidlagsarbejderne gennemføres i foråret 2008.

Syd for Assensvej (ca. 1½ km) er jordarbejdet og afvandingsarbejder i gang. På den gl. rute 9 anlægges tre rundkørsler. Hertil kommer at der skal udføres slidlag på motorvejen, opsættes hegn og beplantes.

- For deletapen fra Stenstrup til Svendborg er de tre af i alt fire broer færdige. Jord- og belægningsentreprisen er i gang og Heldagervej er omlagt. Der gennemføres en supplerende besigtigelse og ekspropriationer vedrø-



rende ombygning af krydset Odensevej/Ring Nord, samt tre broombygninger: Gyldenbjergvej, Mølmarksvej samt Høje Bøge Vej.

#### *Åbningsår*

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2009 overholdes.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 1.748,9 mio. kr. på finansloven for 2008. Vejdirektoratet forventer et samlet mindreforbrug i størrelsesordenen 10 mio. kr. i forhold til projektets samlede bevilling på finansloven for 2008.

### **Motorvejen Herning N-Brande og Snebjerg-Herning Ø, rute 15/18**

#### *Status*

Projektet forløber som planlagt og følger den overordnede tidsplan.

#### *Åbningsår*

- 1. etape, Gjellerup Lund-Høgild og Vardevej-Herning Ø samt 2. etape, Sinding - Gjellerup Lund er åbne for trafik den 7. oktober 2006.

- 3. etape, Høgild-Brande

Etapen åbnede for trafik den 8. oktober 2007. Kun mindre restarbejder udestår (jf. rapporteringen vedr. Diagonalvej syd om Give).

- 4. etape, Snebjerg-Vardevej (motortrafikvej)

Jord- og belægningsarbejder pågår, og beplantnings- og udstyrsarbejder er udbudt. Etapen forventes åbnet i efteråret 2008.

Resterende arbejder i øvrigt:

- Niveaufri skæring ved Fejerskovvej gennemføres i samarbejde med Herning Kommune og Banedanmark.
- Vejplads til politiets færdselskontrol etableres ved Arnborg.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 1.852,6 mio. kr. på finansloven for 2008, inkl. overførsel på 27,2 mio. kr. til anlægsprojektet Skejby-Skødstrup.

Vejdirektoratet forventer nu et samlet mindreforbrug i størrelsesordenen ca. 115 mio. kr. i forhold til projektets samlede bevilling på finansloven for 2008.

Den positive budgetmæssige udvikling skyldes et godt samarbejde med Herning Kommune og Ringkøbing Amt, blandt andet vedr. adgang til billige grusmaterialer ved at anlægge store søer i Herning samt forventede geologiske forhold og gode vejrforhold i an-



lægsfasen. På etappen mellem Høgild og Brande er bro- og belægningsentrepriser samt arealerhvervelse blevet billigere end budgetteret.

### ***Motortrafikvej Holbæk-Vig, rute 21 etape 2 & 3***

#### *Status*

Der er gennemført detailbesigtigelse på de første ca. 12 km. De første ekspropriationer af hele ejendomme er planlagt og gennemføres. Delekspropriationer vil først ske i 2009.

De geotekniske detailundersøgelser er afsluttet i marken, og de foreløbige rapporter forventes fremsendt til Vejdirektoratet inden længe. Vandsynsprotokol for de første 12 km færdiggøres nu.

Den videre projektering er sat i bero indtil der er foretaget en afklaring af projektets forventede totaludgift.

#### *Åbningsår*

På grund af en uafklaret bevillingsmæssig situation med hensyn til projektets forventede totaludgift er projektet stillet i bero med undtagelse af ganske få aktiviteter. På finansloven for 2008 er åbningsåret udskudt fra 2012 til 2013.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 723,3 mio. kr. på finansloven for 2008.

Projektet har fortsat en meget lav budgetsikkerhed, hvilket blev oplyst i forbindelse med *Status for anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område 1. halvår 2007*. Som følge heraf er projektet blevet gransket af et konsulentfirma, der har analyseret de bagvedliggende årsager til merbevillingsbehovet.

Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at de bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

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

### ***Udbygningen af motorvejen Hundige-Greve Syd (Køge Bugt)***

#### *Status*

Udbygningen af motorvejen til otte sporet motorvej 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 er udført. For tiden udføres montage af autoværn og belysning på den nordlige del af anlægsstrækningen, ligesom der på hele strækningen forberedes opsætning af de permanente trafiktavler. Udlægning af asfaltslidlag er påbegyndt i maj 2008.



Der pågår drøftelse med entreprenøren om en evt. tidligere færdiggørelse af hovedentreprisen i 2008.

Der er indgået kontrakter om bygherreleverance og montage af ca. 2,2 km støjskærm, og der genbruges godt 800 m træskærm fra Motorring 3 ved Buddingevej på to lokaliteter. Etableringen af 9 m høje støjvolde er næsten færdig. Arbejdet er udført i en selvstændig entrepris med tilført overskudsjord fra andre bygge- og anlægsaktiviteter i Hovedstadsområdet.

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

#### *Åbningsår*

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

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 375,7 mio. kr. på finansloven for 2008. Det forventes, at projektets totaludgift vil ligge indenfor bevillingen.

### **Udbygningen af Motorring 3 fra Jægersborg til Holbækmotorvejen**

#### *Status*

Udbygningen af motorvejen til seks sporet motorvej følger den overordnede tidsplan. Projektet har i 2007 fået øget bevillingen. Der udestår endnu afklaring af dokumentation og berettigelse af en række ekstrakrav fra entreprenører.

Anlægsarbejdet pågår på tre af fire delstrækninger af Motorring 3.

Udbygningen af delstrækningen mellem Slotsherrensvej og Roskildevej er i forbindelse med finansloven for 2008 overgået til at være en integreret del af 1. etape af Frederikssundmotorvejen. I forbindelse med finansloven for 2008 er der derfor blevet flyttet 230,2 mio. kr. fra bevillingen på Motorring 3 til bevillingen for Frederikssundmotorvejens 1. etape.

De igangværende anlægsarbejder gennemføres i tre store hovedentrepriser. Generelt har fremdriften i 2007 og starten af 2008 i alle hovedentrepriser været god.

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 store ekstra krav i forbindelse med arbejdets gennemførelse. Der pågår pt. i samarbejde med kammeradvokaten 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 har den generelle markedssituation foranlediget, at der gennem anlægsperioden har været pres på både priser og ressourcer.

Delstrækningen mellem Slotsherrensvej og Roskildevej er som tidligere nævnt i forbindelse med finansloven for 2008 overgået til at være en integreret del af 1. etape af Frederikssundmotorvejen. Der henvises til rapporteringen herfor.

#### *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. På strækningen Herlev Hovedgade-Slotsherrensvej vil slidlaget sandsynligvis først kunne udlægges i foråret 2009. Ultimo 2008 forventes der at være åbnet for trafik i to gange tre spor på strækningerne Jægersborg-Herlev Hovedgade og Roskildevej-Holbækmotorvejen.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 1.980,6 mio. kr. på finansloven for 2008. Der er tilført tillægsbevilling i 2007, og projektbevillingen er på finansloven for 2008 reduceret med 230,2 mio. kr., som er overført til Frederikssundmotorvejens 1. etape, idet ovennævnte delstrækning vil blive udført som en integreret del af Frederikssundmotorvejens 1. etape. Som anført ovenfor udestår derudover en afklaring af en række ekstrakrav fra entreprenører, hvilket kan få betydning for projektets totaludgift.

### ***Udbygningen af motorvejen Fløng-Roskilde V (Holbækmotorvejen)***

#### *Status*

Anlægsloven blev vedtaget den 23. maj 2006. Indledende projekteringsaktiviteter er igangsat, kortlægningsaktiviteter er gennemført og forprojekt er under færdiggørelse. Der pågår fortsat drøftelser med diverse myndigheder og den sidste forlods ekspropriation er til behandling.

Rådgiveraftaler er indgået og arbejderne med udarbejdelse af besigtigelsesmateriale og detailprojekt igangsat. Besigtigelse er planlagt afholdt august/september 2008.

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

Der foreligger en principgodkendelse af projektet, jf. naturbeskyttelseslovens § 20.



### *Åbningsår*

I forbindelse med finansloven for 2008 er åbningsåret fastsat til 2013.

### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 1.270,6 mio. kr. på finansloven for 2008.

Projektet har fortsat en meget lav budgetsikkerhed, hvilket blev oplyst i forbindelse med *Status for anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område 1. halvår 2007*. Som følge heraf er projektet blevet gransket af et konsulentfirma, der har analyseret de bagvedliggende årsager til merbevillingsbehovet.

Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at de bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

Projektet vil på baggrund af erfaringerne fra de senest indkomne licitationsresultater i hovedstadsområdet blive revurderet mht. prisniveau, og resultatet heraf vil indgå ved overgangen til "ny budgettering".

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

### ***Motorvejen Riis-Ølholm-Vejle***

#### *Status*

Folketinget har den 23. maj 2006 vedtaget anlægsloven for motorvejen Ølholm-Vejle og udbygning af motortrafikvejen Riis-Ølholm til motorvej (rute 18).

Projektet følger indtil videre den overordnede tidsplan, men på grund af det forventede merbevillingsbehov bliver der i 2008 kun udført arbejde på begrænsede aktiviteter. Det betyder eksempelvis, at der kun gennemføres ekspropriationer i et begrænset omfang.

Der er forlods eksproprieret to ejendomme i 2006, en i 2007 og to i 2008. Linjebesigtigelsen er gennemført i maj 2007. Projektering pågår med henblik på detailbesigtigelser i foråret/sommeren 2008. Jordfordelingsforhandlingerne er afsluttet, og de arkæologiske undersøgelser er igangsat. Der forventes totaleksproprieret yderligere to hele ejendomme i 2008.

### *Åbningsår*

På grund af en uafklaret bevillingsmæssig situation med hensyn til projektets forventede totaludgift er projektet stillet i bero med undtagelse af ganske få aktiviteter. På finansloven for 2008 er åbningsåret fastsat til 2013.

### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 1.301,0 mio. kr. på finansloven for 2008.

Projektet har fortsat en meget lav budgetsikkerhed, hvilket blev oplyst i forbindelse med *Status for anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område 1. halvår*



2007. Som følge heraf er projektet blevet gransket af et konsulentfirma, der har analyseret de bagvedliggende årsager til merbevillingsbehovet.

Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at de bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

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

#### *Status*

Projektet, der via Guldborgsundtunnelen forbinder de nuværende motorvejsstrækninger på Lolland og Falster, er gennemført som planlagt. Kun mindre restarbejder udestår.

Den 23. oktober 2007 blev trafikken ledt ind på de nye spor, efter at den 2-sporede motortrafikvej er blevet udvidet til en 4-sporet motorvej.

Slutopgørelse/-regninger fra entreprenører er endnu ikke forhandlet færdig. Beplantningsarbejder færdiggøres foråret 2008.

#### *Åbningsår*

Vejen blev officielt indviet den 2. november 2007.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 281,4 mio. kr. på finansloven for 2008.

Projektet har haft en gunstig budgetmæssig udvikling, som primært skyldes, at det er lykkedes at anvende en metode til kalkstabilisering af lerjorden, som har reduceret behovet for (og udgifterne til) tilførsel af grusgravsmaterialer, og som har reduceret jord- og belægningsarbejdet væsentligt.

Entreprenøren har i forbindelse med fremsendelse af slutregning fremsat en række ekstrakrav, som stadig er til forhandling. Med forbehold for resultatet heraf forventes der et samlet mindreforbrug i størrelsesordenen ca. 25 mio. kr. i forhold til projektets samlede bevilling på finansloven for 2008.

### ***Motorvejen Brande-Riis, 1. etape (Vibjerg – Givevej)***

#### *Status*

Projektet forløber som planlagt og følger den overordnede tidsplan.

Broerne er udført bortset fra dalbroen, der mangler broisolering på den ene halvdel. Jord- og belægningsarbejder på 2. del pågår. Tavler, hegn og beplantning er kontraheret, hvorimod belysning endnu mangler at blive udbudt.

#### *Åbningsår*

Vejdirektoratet har åbnet ca. 2,5 km af etappen sammen med Diagonalvejen syd om Give den 19. november 2007 og forventer, at åbningsåret 2008 overholdes for den resterende del. Der vil først efter åbningen blive anlagt rundkørsel på den eksisterende vej.



### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 292,1 mio. kr. på finansloven for 2008. Det forventes, at projektets totaludgift vil ligge indenfor bevillingen.

### **Motorvejen Bording-Funder**

#### *Status*

Projektet følger tidsplanen.

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 linjebesigtigelse i foråret 2006. Der er gennemført ekspropriationer af seks hele ejendomme og detailbesigtigelse for strækningen over Funder Ådal er gennemført i november 2006.

Der er indgået kontrakt med bygherrerådgiver for dalbroen over Funder Ådal primo 2007. I foråret 2007 blev der prækvalificeret fire konsortier til udførelse af dalbroen over Funder Ådal. Tre af disse konsortier afleverede deres tilbud primo november 2007. Efterfølgende er der primo marts 2008 indgået kontrakt.

Entreprenørkonsortiet, der blev nummer to, har klaget til 'Klageretten for Udbud'. Klageretten har i en kendelse ikke givet entreprenørkonsortiet medhold i klagen.

Ekspropriationer for strækningen over Funder Ådal er gennemført ultimo 2007, og detailbesigtigelse for den resterende del af strækningen er gennemført i april 2008. Et mindre jordarbejde, som skal forberede adgangsforholdene til broarbejdspladsen for dalbroen over Funder Ådal fra øst, er igangsat ultimo 2007 og afsluttet i foråret 2008.

#### *Åbningsår*

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2012 overholdes.

### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 884,6 mio. kr. på finansloven for 2008, inklusiv Akt 69 13/12 2007.

Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at de bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

### **Frederikssundmotorvejen (1. etape)**

#### *Status*

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 Frederikssundmotorvejen på denne strækning. Anlægsarbejdet for denne strækning er udbudt i



en hovedentreprise, og der er modtaget to tilbud ved licitation 15. februar 2008. Resultatet af licitationen for hovedentreprisen, ligger væsentligt højere end forudsat.

Vejdirektoratet har derfor valgt at annullere licitationen og udbyde projektet i en række mindre dele med det formål at påvirke konkurrencesituationen og dermed påvirke projektøkonomien i positiv retning. Annulleringen og det efterfølgende genudbud har den konsekvens, at åbning af dels Motorring 3 på den pågældende strækning og dels Frederikssundmotorvejen 1. etape bliver udskudt et år.

I delstrækning vest udbydes anlæg af to 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 pågår.

Ekspropriationer er afsluttet i december 2007.

For rundkørslen ved J.F. Willumsensvej i Frederikssund er der udarbejdet et detailprojekt, der indeholder, at rundkørselens midterø udbygges til 60 m i diameter. Anlægsarbejdet er udbudt i april 2008 med forventet færdiggørelse i 4. kvartal 2008.

#### *Åbningsår*

En annullering og efterfølgende genudbud af delstrækning øst har den konsekvens, at åbning af Motorring 3 i tre spor i hver retning må forventes at blive udskudt i 10-12 måneder fra ultimo 2010 til november 2011. Den efterfølgende udlægning af slidlag udskydes et år fra sommeren 2011 til sommeren 2012.

Den planlagte åbning af Frederikssundmotorvejens 1. etape udskydes 12 måneder fra ultimo 2012 til ultimo 2013.

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

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en bevilling på 1.381,7 mio. kr. på finansloven for 2008, inkl. Akt 67 13/12 2007. I aktstykket oplyses, at projektets totaludgift på finansloven for 2009 vil blive revideret på baggrund af den afholdte licitation i februar og på baggrund af overgang til ny anlægsbudgettering. De bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse forventes indarbejdet på ændringsforslaget til finansloven for 2009. De økonomiske konsekvenser for annullering og efterfølgende genudbud af delstrækning øst analyseres parallelt hermed.

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

##### *Status*

I foråret 2006 kollapsede stilladset under støbning af en bro ved afkørsel 22 (Nørresundby C.) umiddelbart nord for Limfjordstunellen. Projektet er afsluttet. Kun mindre restarbejder udestår.



### *Åbningsår*

Broen er støbt primo juli 2007 og er afleveret medio oktober 2007. Åbning for trafik skete den 15. oktober 2007.

### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totaludgift på 63,4 mio. kr. på finansloven for 2008. Projektet har ved aktstykke af 21. juni 2007 fået en merbevilling på 10 mio. kr. til finansiering af projektets forventede ekstraudgifter som følge af stilladskollapset. Totalbevillingen forventes overholdt.

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

### *Status*

Udbygningen af Kongevejen i Helsingør er baseret på trafikaftalen af 5. november 2003 med det formål at forbedre de trafikale forhold på Kongevejen i Helsingør. Vejdirektoratet og Helsingør Kommune har med udgangspunkt i dette forlig indgået aftale om at tilpasse omfanget af projektet i forhold til budgettet, således at følgende delprojekter udføres:

1. Ombygning af rundkørsel ved Klostermosevej
2. Lukning af Ryesvej
3. Etablering af "Bagvejen"
4. Udbygning af kongevejen mellem Klostermosevej og Rønnebær Allé (Hestens Bakke)
5. Etablering af støjskærm på samme strækning
6. Udførelse af stitunnel ved Nyruphus

Besigtigelsen for den samlede ekspropriation blev gennemført den 23. oktober 2007 og den sidste ekspropriationsforretning blev afsluttet den 2. april 2008.

Det første delprojekt *ombygningen af rundkørslen ved Klostermosevej* blev påbegyndt i marken den 1. april 2008.

Detailprojekteringen af de resterende delprojekter pågår planmæssigt.

### *Åbningsår*

Projektet forventes i sin helhed afsluttet ultimo 2009.

### *Den budgetmæssige situation*

Omfanget af de enkelte delprojekter vil løbende blive afstemt i forhold til den samlede bevillingsramme. Der er på finansloven for 2008 afsat 51,4 mio. kr. til projektet. Herudover bidrager Helsingør Kommune med ca. 7,4 mio. kr. til bl.a. forskønnelse af projektet



samt – hvis nødvendigt – med yderligere ca. 3,7 mio. kr. til fuld dækning af udgifterne til etablering af stitunnelen ved Nyruphus.

### ***Motorvejen Søften-Skejby (statens del af Søften-Skødstrup)***

#### *Status*

Det er i Aftale om trafik for 2007 (oktober 2006) vedtaget, at statsvejen fra motorvej E 45 skal bygges sammen med det tidligere amtslige motorvejsprojekt Skejby-Skødstrup med henblik på en samlet motorvejsforbindelse fra Søften til Skødstrup umiddelbart nord for Århus.

Projektet har pt. kontraheret to større entrepriser. Resultatet af den 1. broentreprise ved Østjyske Motorvej E45 blev et tilbud på 34,5 mio. kr., hvilket svarer til bygherreoverslaget. I marts 2008 er der afholdt licitation på den østlige hovedentreprise (bro, jord og belægning), hvor licitationsresultatet var på 92 mio. kr. Det var bedre end forventet. Projektet har nu kontraheret ca. 50 pct. af den samlede entreprisesum. Der udestår én større licitation, der afholdes i august 2008.

#### *Åbningsår*

Som det fremgår af en for 2008 forventer Vejdirektoratet, at åbningsåret for projektet er 2009 for den østlige del (Ikea) og 2010 for den vestlige del (E45).

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 426,0 mio. kr. på finansloven for 2008 inklusiv Akt 68 13/12 2007.

Ved ekspropriationsforretningen i november 2007 fastlagde ekspropriationskommissionen jordpriserne til 275 kr./m<sup>2</sup>, mod forventet 100-120 kr./m<sup>2</sup>. Kendelsen vil, hvis den stadfæstes, give projektet en merudgift på 22 mio. kr. i forhold til Vejdirektoratets budget for opgaven. Kendelsen er af Vejdirektoratet anket til taksationskommissionen. Udfaldet af denne anke vil have betydning for projektets overholdelse af bevillingen.

Det forventes, at Taksationskommissionen kommer med en kendelse i år, som imidlertid kan ankes til højere instans. Sagens endelige afslutning kan derfor tage længere tid.

Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at de bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

### ***Motorvejen Skejby- Skødstrup (amtslig del af Søften-Skødstrup)***

#### *Status*

Projektet er overtaget fra Århus Amt den 1. januar 2007. Det er i Aftale om trafik for 2007 (oktober 2006) vedtaget, at statsvejen fra motorvej E 45 skal bygges sammen med det tidligere amtslige motorvejsprojekt Skejby-Skødstrup med henblik på en samlet motorvejsforbindelse fra Søften til Skødstrup umiddelbart nord for Århus.

Projektets hovedentrepriser (bro, jord og belægning) er 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.

#### *Åbningsår*

Projektet forventes åbnet i september 2008.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 240,8 mio. kr. på finansloven for 2008 (Århus Amt har frem til den 31. december 2006 afholdt 361 mio. kr. af projektets estimerede totale omkostninger på i alt 601,8 mio. kr.).

Projektet har via finansloven for 2008 fået tilført 27,2 mio. kr. til dækning af en række specifikke fordyrelser. Merbevillingen blev finansieret gennem tilsvarende reduktion af bevillingen på "Herning N-Brande, Herning Ø-Snebjerg, rute 15/18". Projektet forventes gennemført inden for totalbevillingen på finansloven for 2008.

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

##### *Status*

Vejdirektoratet har overtaget vejprojektet fra Vejle Amt pr. 1. januar 2007. 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 totalbevilling på 52,0 mio. kr. på finansloven for 2008. Det forventes, at projektets totaludgift vil ligge indenfor bevillingen.

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

##### *Status*

Projektet følger den overordnede tidsplan. Det er konstateret, at dele af projektet vil blive dyrere end tidligere forventet. Dette vil blive vurderet nærmere i forbindelse med ny anlægsbudgettering i foråret 2008. Der vil blive søgt kompenserende besparelser i det videre projektførløb, således at totalbevillingen kan overholdes.

Der er afholdt linjebesigtigelse på strækningen i 2004 og en supplerende i 2005. Projektering af etappen har ligget stille til 2008, og der er planlagt afholdt detailbesigtigelse i august 2008.

##### *Åbningsår*

Vejdirektoratet forventer, at åbningsåret 2012 overholdes.

##### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 329,6 mio. kr. på finansloven for 2008.





Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at eventuelle bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

### ***Motorvejen Kliplev-Sønderborg (OPP-projekt)***

#### *Status*

Motorvejsprojektet Kliplev-Sønderborg omfatter anlæg af motorvej mellem motorvej E45 ved Kliplev og Sønderborg. Projektet er overdraget fra Sønderjyllands Amt til staten, jf. Akt af den 21. december 2005 (tiltrådt af Finansudvalget den 26. januar 2006). Projektet skal i henhold til aktstykket gennemføres som et OPP-projekt (Offentligt Privat Partnerskab).

Vejdirektoratet har siden overtagelsen af projektet arbejdet med skitseprojektering, indhentning af nødvendige myndighedstilladelser og kommunikeret med lodsejere, borgere, lokale interesse-organisationer og kommunerne om projektet. Som en del af dette arbejde er der foretaget en nøje vurdering af det af Sønderjyllands Amt udarbejdede projektforslag. Det vurderes på baggrund af denne analyse, at projektforslaget på en række punkter ændres, så projektet kan gennemføres i overensstemmelse med gældende standarder og myndighedskrav. Endvidere har det på en række områder været nødvendigt at justere prisforudsætningerne i forhold til markedets udvikling.

Vejdirektoratet har afholdt et OPP-informationsmøde med deltagelse af mulige bydende entreprenør- og finansieringsselskaber. På mødet præsenterede Vejdirektoratet overvejelser om ejerskab, udbudsform, tidsplan og lignende med relation til OPP-udbuddet. Mødedeltagerne har efterfølgende fået tilsendt høringskemaer, hvor de har haft mulighed for skriftligt at afgive kommentarer.

Der er foretaget en planlægning af placering og udformning af faunapassager, erstatningsbiotoper, ledelinjer og lignende set i forhold til natur og miljø. Planlægningen er sket gennem en møderække med repræsentanter for Aabenraa og Sønderborg kommuners naturafdelinger, By- og Landskabsstyrelsen, Gråsten Statskovdistrikt og Danmarks Naturfredningsforening, Sønderborg afdelingen.

Der er gennemført linjebesigtigelse og udarbejdet planer for jordfordeling for projektet. Der er i 2007 gennemført detailbesigtigelse for den østlige og midterste del af projektet. Den sidste detailbesigtigelse for den vestlige del af projektet ventes gennemført i maj 2008.

Der er indtil nu eksproprieret 33 hele ejendomme og en del af disse er nedrevet.

Tidsplan for udbuddet er:

Forhåndsbekendtgørelse	maj 2008
Udbudsbekendtgørelse	juli 2008



Prækvalifikation	oktober 2008
Udsendelse af udbudsmateriale	november 2008
Konkurrencepræget dialog påbegyndes	februar 2008
Valg af tilbudsgiver	2. halvdel 2009
Anlægget forventes åbnet	2013

Europa-Kommissionen har på baggrund af en klage over mangelfuld vurdering af virkninger på miljøet den 6. juni 2008 fremsendt en åbningsskrivelse om sagen. Dette forventes ikke at påvirke tidsplanen for udbuddet, og dermed heller ikke det forventede åbningsår.

#### *Åbningsår*

Som følge af, at det har taget længere tid at få afklaret en række principielle forhold for et OPP-projekt, herunder offentlig eller privat ejerskab af selve anlægsaktivet, vurderes det, at et OPP-selskab vil kunne åbne vejen for trafik i 2013.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 1.190,7 mio. kr.

Den anførte totalbevilling bygger på et anlægsoverslag udarbejdet af Sønderjyllands Amt tillagt et tillæg på 10 pct. og efterfølgende prisregulering.

Vejdirektoratet er ved at forberede det oprindelige projekt modtaget fra Sønderjyllands Amt til udbud i en OPP-kontrakt. I den forbindelse er der konstateret en række nødvendige ændringer, jf. ovenstående, som samlet set fordyrer projektet.

Vejdirektoratet har i 2006 fået lavet en analyse, der viser, at et OPP-projekt forventes at koste ca. 2,1 mia.kr. (2008-pl). Når der foreligger en endelig udformning af betingelserne i en OPP-kontrakt, herunder en betalingsplan for anlæg og drift i den ca. 30-årige kontraktperiode, vil, der blive udarbejdet et fornyet overslag. Tilsvarende vil der, jf. akt 86 bilag "Aftale vedr. overdragelsen af motorvejsprojektet Kliplev-Sønderborg fra Sønderjyllands Amt til staten v/ Transport og Energiministeriet", blive udarbejdet et kontroloverslag for at gennemføre projektet som efter et traditionelt udbud.

#### ***Gørløse omfartsvej, rute 6 (Hillerød-Roskilde)***

##### *Status*

Projektet er overtaget fra Frederiksborg Amt den 1. januar 2007 i forbindelse med Kommunal-reformen og er bevilget på finansloven for 2007. I henhold til finansloven for 2007 skal projektet konsolideres af Vejdirektoratet med hensyn til teknik, totaløkonomi og åbningsår. Projektet har fortsat en meget lav budgetsikkerhed, hvilket blev oplyst i forbindelse med *Status for anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område 1. halvår 2007*.



Projektet er blevet sat i bero den 10. september 2007, 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 88,9 mio. kr. på finansloven for 2008. Der er endnu ikke tilført merbevilling.

Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at eventuelle bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

### ***Sunds omfartsvej, rute 34 (Herning-Skive)***

#### *Status*

Projektet er overtaget fra Ringkøbing Amt den 1. januar 2007 og er bevilget på finansloven for 2007. I henhold til finansloven for 2007 skal projektet konsolideres af Vejdirektoratet med hensyn til teknik, totaløkonomi og åbningsår. Projektet har fortsat en meget lav budgetsikkerhed, hvilket blev oplyst i forbindelse med *Status for anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område 1. halvår 2007*.

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 60,7 mio. kr. på finansloven for 2008. Der er endnu ikke tilført merbevilling.

Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at eventuelle bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

### ***Slagelse omfartsvej, rute 22 ved Slagelse.***

#### *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 finansloven for 2007. I henhold til finansloven for 2007 skal projektet konsolideres af Vejdirektoratet med hensyn til teknik og totaløkonomi og åbningsår. Projektet har fortsat en



meget lav budgetsikkerhed, hvilket blev oplyst i forbindelse med *Status for anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område 1. halvår 2007*.

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 172,6 mio. kr. på finansloven for 2008. Der er endnu ikke tilført merbevilling.

Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at eventuelle bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.

### ***Motortrafik Bredsten-Vandel, rute 28 (Billund-Vejle)***

#### *Status*

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

Projektet er overtaget fra Vejle Amt den 1. januar 2007 og er bevilget på finansloven for 2007. I henhold til finansloven for 2007 skal projektet konsolideres af Vejdirektoratet med hensyn til teknik og totaløkonomi og åbningsår. Projektet har fortsat en meget lav budgetsikkerhed, hvilket blev oplyst i forbindelse med *Status for anlægsprojekter på Transport- og Energiministeriets område 1. halvår 2007*.

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 340,0 mio. kr. på finansloven for 2008. Der er endnu ikke tilført merbevilling.

Det er besluttet, at projektet skal overgå til ny anlægsbudgettering medio 2008, således at eventuelle bevillingsmæssige konsekvenser i denne forbindelse kan indarbejdes på ændringsforslaget til finansloven for 2009.



### ***Udskiftning af Vestbroen, Skovdiget-Hillerød motorvejen.***

#### *Status*

Projektet er for første gang på Finansloven i 2008. Udarbejdelsen baserer sig på et skitseprojekt for den såkaldte stålløsning, hvor lukningen af den ene brohalvdel begrænser sig til ca. en måned.

I 2008 er afsat 10,6 mio. kr. Det forventes, at der i 2008 gennemføres detailprojektering, besigtigelse samt udarbejdes udbudsmateriale. Udbudsstrategien vil blive fastlagt i løbet af foråret 2008.

#### *Åbningsår*

Det forventes, at broen kan åbnes i 2010 og ikke som tidligere i 2011.

#### *Den budgetmæssige situation*

Vejdirektoratets bevilling til projektet udgør 206 mio. kr. på finansloven for 2008. Derudover er der afsat 37 mio. kr. på den centrale anlægsreserve i Transportministeriet i overensstemmelse med principperne i ny anlægsbudgettering. De to beløb svarer samlet til de 243 mio. kr., der blev afsat til projektet i Aftale om trafik for 2008.

### ***Grenåvej, niveaufri skæring (Rute 15 Århus-Grenå)***

#### *Status*

Projektet er primo 2008 overtaget fra Trafikstyrelsen. Der skal etableres en niveaufri skæring mellem Grenåvej og Grenåbanen i Århus, idet Grenåvej skal føres over Grenåbanen på en bro. Når projektet er gennemført, overdrages Grenåvej til Århus Kommune.

Vejdirektoratet har efter modtagelse af projektet iværksat en granskning af projektet. Vejdirektoratet forventer, at den endelige granskning og vurdering af projektets udgift er afsluttet ultimo juni måned.

#### *Åbningsår*

I finansloven for 2008 er åbningsåret sat til 2009. Vejdirektoratets granskning af projektet underbygger, at projektet først kan være færdigt i 2010, som nu er det forventede åbningsår.

#### *Den budgetmæssige situation*

Projektet har en totalbevilling på 70,3 mio. kr. på finansloven for 2008. Vejdirektoratet arbejder for øjeblikket med at granske økonomien i det overslag, som er modtaget fra Trafikstyrelsen. Foreløbige vurderinger indikerer, at en række elementer som eksempelvis ledninger, forurenede jord og en busbane ikke er medtaget i overslaget. Der er i sagens natur tale om fordyrende elementer. Vejdirektoratet forventer, at den endelige granskning og vurdering af projektets udgift er afsluttet medio 2008.

### ***Modulvogntogsforsøget***

#### *Status vedr. Aftale om trafik for 2007*

Som led i Aftale om trafik for 2007 blev det besluttet, at afsætte en reserve på 85. mio. kr. til et landsdækkende forsøg med kørsel med modulvogntog på udvalgte dele af det



overordnede vejnet, herunder det sammenhængende motorvejsnet. Projektet omfatter både § 28.21.10. Vejsektoropgaver, styring og samordning (*Driftsbev.*) og § 28.21.21. Anlæg til fremme af sikkerhed og miljø (*Anlægsbev.*)

Nedenstående havne og transportcentre er omfattet af aftalen.

- Havnene: Hirtshals, Frederikshavn, Aalborg Ø. (Grønlandshavnen), Esbjerg, Fredericia, Århus, Kalundborg, København, Helsingør og Rødby.
- Transportcentre: Køge, Slagelse, Vejle og Padborg samt kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov.

Derudover må modulvogntogene køre til transportcentrene Stop39 i Slagelse, Gateway E45 i Vejle og til Taulov. Rasteplasserne Karlslunde, Tuelsø og Kildebjerg på E20, Ustrup, Skærup, Ejer Bavnehøj, Himmerland og Hjallerup Vest på E45 samt Tappernøje på E47 må benyttes af modulvogntogene i forsøgsperioden.

Der foretages tilpasninger af det relevante vejnet i 2007-2008. Efter tilpasninger af vejnettet gennemføres forsøget i tre år i 2008-11. Ordningen analyseres og evalueres efter en passende indkøringsperiode, bl.a. med henblik på at tage stilling til muligheden for en eventuel forlængelse af ordningen. Hensynet til trafikikkerheden vil indgå i evalueringen.

Projekteringen af forsøgsnettet i det oprindelige forsøg (jf. Aftale om trafik for 2007) er ved at være afsluttet, og der afholdes licitation den 12. juni 2008.

#### *Status vedr. Aftale om trafik for 2008*

Som led i finanslovsforhandlingerne for 2008 blev det besluttet at afsætte 60 mio. kr. til en udvidelse af forsøgsordningen. Ved udmøntningen den 22. april 2008 blev det besluttet, at følgende transportcentre og havne tilbydes at indgå i forsøgsordningen:

- Havne: Aabenraa Havn, Gedser Havn, Grenå Havn, Hanstholm Havn, Hundested Havn, Kolding Havn, Køge Havn, Odense Havn, Vordingborg Havn (Mashedø).
- Transportcentre: Tietgenbyen Erhvervsområde (v. Odense), Herning-Ikast Transportcenter (HI Park), Horsens (Logistik Center Vest), Ringsted (Kærup Erhvervspark), Årslev Erhvervsområde (Århus), Brøndby (Priorparken, Industriparken og Park Allé), Uldum Erhvervsområde (vest for Horsens), Hammelev Erhvervsområde (v. Haderslev).

Med udmøntningsaftalen sikres også, at de såkaldte svenske linktrailers kan anvendes i forsøget. Aftalen om at udvide forsøget supplerer den oprindelige aftale om forsøg med modulvogntog.



Projekteringen af forsøgsnettet i det udvidede forsøg (jf. Aftale om trafik for 2008) påbegyndes i år og forventes at være afsluttet i efteråret. Der vil kunne afholdes licitation umiddelbart efter.

Der forudsættes såvel på de oprindelige som på de udvidede forsøgsstrækninger fri og lige adgang for alle transportører. Det oprindelige forsøg påbegyndes i november 2008. Det nye udvidede forsøg vil blive gennemført og gradvist åbnet, således at det i hovedsagen er klar ca. et år efter åbningen af det oprindelige forsøg.

#### *Åbningsår*

Forsøget træder i kraft medio november 2008 for så vidt angår forsøgsnettet, jf. Aftale om trafik for 2007. Det nye udvidede forsøg vil blive gennemført og gradvist åbnet, således at det i hovedsagen er klar ca. et år efter åbningen af det oprindelige forsøg. Visse lokaliteter vil dog først kunne inddrages medio 2010.

Der vil ske en samordning af forsøgsperioderne, evaluering mv. for de to dele af modulvogtogsforsøget.

#### *Den budgetmæssige situation*

Der er med finansloven for 2007 afsat 85 mio. kr. til det oprindelige forsøg med modulvogtog, mens de 60 mio. kr. til det udvidede forsøg indarbejdes på finansloven for 2009-10. Den samlede bevilling er således på 145 mio. kr.

Bevillingen til anlæg udgør 128,7 mio. kr., heraf er der brugt 2,2 mio. kr. i 2007. Bevillingen fordeler sig med 61,5 mio. kr. i 2008, 43,0 mio. kr. i 2009 og 22,0 mio. kr. i 2010.

De ændrede projekteringsforudsætninger (valget af linktrailereren) kan give anledning til forøgede anlægsomkostninger, der er derfor overført yderligere 18,0 mio. kr. fra rådighedspuljen fra mindre anlæg til dækning af merudgifter i 2008. Udgifterne til linktrailereren er indeholdt i bevillingerne for 2009 og 2010.

Udover bevillingen til anlægsarbejderne er der med vedtagelsen i 2006 afsat 15,8 mio. kr. til evalueringen af forsøget. Denne bevilling er optaget på § 28.21.10.20. Vejsektoropgaver.

### **4.5. Status vedr. planlægningsundersøgelser**

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

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

*Tabel 10. Igangværende VVM-undersøgelser*

<b>Igangværende VVM-undersøgelser</b>	<b>Udføres</b>
Supplerende VVM-undersøgelse af en udbygning af Frederikssundsvej	2004-2008
Rute 15 Funder-Låsby, udarbejdelse af nyt beslutningsgrundlag for motorvej i Kombilinjen	2008



E20 Odense Vest - Middelfart, udvidelse	2005-2008
Motorring 4, udvidelse	2006-2008
E45, Skærup – Vejle Nord, udvidelse	2006-2008
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 Højklaset 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 et og Hovedforslag to fra VVM-undersøgelsen i 2002 blevet opdateret, således at de kan sammenlignes med de to nye udbygningsforslag.

Hovedforslag et omfatter en motorvej, der forløber syd om Ballerup og gennem det åbne land syd om Stenløse og Ølstykke og videre til Frederikssund. Hovedforslag to er ligeledes en motorvej, der har samme linjeføring som Hovedforslag et 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 inden sommerferien 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.

Der er tale om et vanskeligt og meget omfattende projekt, som der stadig arbejdes på at få klargjort et beslutningsgrundlag for.

En supplerende VVM-redegørelse for det nye projekt for Kombilinen vil blive offentliggjort, når Vejdirektoratet er færdig med at vurdere projektet, og der er gennemført en ekstern kvalitetssikring af projektet, jf. principperne i ny budgettering.

Det forventes nu, at et lovforslag om projektet fremsættes inden udgangen af 2008.

### ***Udbygning af motorvejen mellem Odense Vest-Middelfart***

VVM-undersøgelsen for en udbygning af Den Fynske Motorvej E20 fra fire til seks 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 seks tilslutningsanlæg. Af vejtekniske og trafikikkerhedsmæssige årsager foreslås motorvejen desuden udvidet fra fire til seks 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 høringsvar.

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



Der er pt. tre 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 i henhold til nye budgetteringsprincipper pågår.

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

### ***Udbygning af motorvejen på Motorring 4 (Ballerup)***

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

Der har været afholdt en offentlig idé- og forslagsfase i sommeren 2006. Der indkom 12 høringssvar. Der er på baggrund heraf udarbejdet et høringsnotat, der er udsendt til de borgere, der har indsendt høringssvar samt lokale myndigheder og øvrige høringsberettigede. Høringssvaret er ligeledes tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside.

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.

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

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

Udarbejdelsen af anlægsoverslag vil ske i henhold til de nye budgetteringsprincipper.

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

### ***Udbygning af motorvejen mellem Skærup-Vejle Nord***

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.

I sommeren 2006 gennemførte Vejdirektoratet en indledende offentlig høring om udbygningen. Det primære emne i høringssvarene var støjubredelsen fra motorvejen herunder Vejlefjordbroen 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 støjdbredelsen.

Strækningen er analyseret mht. de landskabsmæssige og æstetiske forhold, og der er udarbejdet forslag til udbygning af den 13 km lange motorvej til seks spor og til udbygning af serviceanlæggene Skærup Øst og Vest samt tilslutningsanlæggene. Herunder indgår en udbygning af afvandingssystemet, af alle underføringer og gen- og nyetablering af 6 km støjafskærmning, vindskærm på Vejlefjordbroen, en ny bro til overføring af Horstedvej og en mindre faunapassage (diameter på 1½ m) ved Svinholt Skov. Dertil kommer et trafikledelsessystem, der skal anvendes både 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 vejprojekter i Midt- og Vestjylland.

Udarbejdelsen af anlægsoverslag vil ske i henhold til de nye budgetteringsprincipper.

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

### ***Udbygning af motorvejen Isterød-Øverød (Helsingørmotorvejen)***

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 hørings svar. Der er på baggrund heraf udarbejdet et høringsnotat. En stor del af henvendelserne omhandlede støjforhold og udformning 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 støjdbredelsen. 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 mht. de landskabsmæssige og æstetiske forhold, og der er udarbejdet forslag til udbygning af den ca. 7 km lange strækning til seks 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 otte over- og underføringer skal erstattes med nye bygværker.

Udarbejdelsen af anlægsoverslag vil ske i henhold til de nye budgetteringsprincipper.

Arbejdet forventes afsluttet med udsendelse af en VVM-redegørelse til offentlig høring i efteråret 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. Den indledende høringsfase er gennemført, og Vejdirektoratet afholdte borgermøde i Brande den 6. december 2007. Der er indkommet otte høringssvar, der primært omhandler støj og ønske om udvendig udvidelse af hensyn til eksisterende boliger langs omfartsvejen.

De tekniske undersøgelser er i fuld gang og omfatter et hovedforslag med den planlagte indvendige udvidelse og et alternativ med delvis udvendig udvidelse. Der er gennemført feltundersøgelser i området med særlig fokus på dyre- og plantearter, der er opført på habitatdirektivets bilag IV. Når skitseprojektet foreligger, vil der blive gennemført en arkitektonisk vurdering af projektet.

Udarbejdelsen af anlægsoverslag vil ske i henhold til de nye budgetteringsprincipper.

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

### ***Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen***

VVM-undersøgelsen for en udvidelse af Køge Bugt Motorvejen (E47/E55/E20) mellem Greve Syd og sammenfletningen ved Køge fra seks til otte spor er en udmøntning af Aftale om trafik for 2007.

Undersøgelsen er igangsat og gennemføres i perioden 2007-2009. Der har været afholdt en offentligt idé- og forslagsfase, som forløb september-oktober 2007. I den forbindelse blev der afholdt to borgermøder hhv. i Ølsemagle den 2. oktober og Solrød Strand den 3. oktober 2007. Der deltog ca. 70-80 borgere til begge møder.

Efterfølgende har Vejdirektoratet modtaget 38 skriftlige høringssvar. Der er på baggrund heraf udarbejdet et høringsnotat, der er udsendt februar 2008. Størstedelen af høringssvarene omhandler støjudbredelsen fra motorvejen, styrkelse af den kollektive



trafik, trafikafviklingen på motorvejen, udformningen af den udbyggede motorvej samt et ønske om et nyt tilslutningsanlæg ved Egedesvej ved Ølsemagle.

De tekniske og miljømæssige undersøgelser er igangsat, herunder feltundersøgelser vedr. dyrelivet i området med særlig fokus på dyrearter opført på EU habitatdirektiv bilag IV.

Udarbejdelsen af anlægsoverslag vil ske i henhold til de nye budgetteringsprincipper.

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

Det afholdes løbende koordineringsmøder med Trafikstyrelsen i tilknytning til projekt "København-Ringsted", idet linjeføringen "Nybygningsløsningen", der omfatter en dobbeltsporet jernbaneforbindelse fra København over Køge til Ringsted, forløber tæt på Køge Bugt Motorvejen.

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

VVM-undersøgelsen for en ny fjordforbindelse (rute 53 ved Frederikssund) er en udmøntning af Aftale om trafik for 2007. 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 ejendomsræssige samt økonomiske konsekvenser af de forskellige forslag.

VVM-arbejdet er igangsat og forløber planmæssigt. Vejdirektoratet har indgået aftaler med fire rådgivere efter offentlige EU-udbud.

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

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

Borgermøde er afholdt den 26. november 2007 i Frederikssund. Der er modtaget 64 høringsvar. Høringsnotat er udsendt primo april 2008.

Udarbejdelsen af anlægsoverslag vil ske i henhold til de nye budgetteringsprincipper.

VVM-undersøgelsen forventes færdig i 2009.



#### **4.6. 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, Svinninge, Bjergsted, Hvidebæk, Holbæk samt Kalundborg kommuner (Efter strukturreformen Holbæk og Kalundborg Kommuner).

Der er udarbejdet en opdateret trafikmodel baseret på Vestsjællands Amts trafikmodel. 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.

Der er udarbejdet to mulige løsninger for opgradering af den eksisterende Skovvej til en højklasset vejforbindelse (motorvej eller motortrafikvej). De enkelte løsningskonsekvenser vurderes på et over-ordnet 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, jf. ny budgettering.

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 medio 2008.

#### **4.7. 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:

*Tabel 11. ikke igangsatte VVM-undersøgelser*

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



## 5. Cityringen

### 5.1. Baggrund

Den 6. juni 2007 vedtog V, S, DF, K, RV og SF *Forslag til lov om en Cityring*. Loven bebyrder transportministeren til at træffe dispositioner til projektering og anlæg af en Cityring som en metro. Forud for lovens vedtagelse har regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune indgået en principaftale om anlægget Cityringen.

Cityringen bliver en 15 km. lang tunnelbane under City, brokvartererne og Frederiksberg med 17 stationer (jf. kortet nedenfor). Cityringen forventes at være i drift i 2018.



Cityringen anlægges efter princippet »mere af samme slags«. Dvs. at principperne og de tekniske løsninger fra den eksisterende metro såsom stationstype og togstørrelse genbruges.



Anlægget af Cityringen varetages af Metroselskabet I/S. Metroselskabet blev stiftet den 26. oktober 2007 som følge af en deling af det daværende Ørestadsselskab i Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

## **5.2. Økonomi**

Det skønnes at koste ca. 15 mia. kr. at anlægge Cityringen (2005-priser). De faktiske omkostninger vurderes med 80 pct. sandsynlighed at ligge inden for et interval på +/- 3,4 mia. kr.

Det er vurderet, at driftsindtægterne vil dække de 5,4 mia. kr. (nutidsværdi). Finansieringen af de resterende 9,6 mia. kr. fordeles mellem ejerne, således at

- staten indskyder 4,0 mia. kr. (41,7 pct.),
- Københavns Kommune indskyder 4,8 mia. kr. (50 pct.) og
- Frederiksberg Kommune indskyder 0,8 mia. kr. (8,3 pct.).

Statens indskud er sket ved at indskyde værdier fra Københavns Havn A/S svarende til 4,0 mia. kr. Cityringen er således finansieret uden for Finansloven. Finansudvalget har givet sin tilslutning (Jf. Akt 174 af 12. juni 2007).

Efterhånden som Metroselskabet afholder udgifter i forbindelse med anlægsprojektet, vil selskabet opbygge en gæld. Gælden forventes at nå sit højdepunkt i 2024, hvor selskabets samlede gæld vil udgøre ca. 15 mia. kr. i løbende priser. Gælden forventes tilbagebetalt i 2057.

Pr. 31 marts 2008 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 118,5 mio. kr. (løbende priser). De hidtidige aktiviteter har ikke givet anledning til justering af det samlede budget. I løbet af sommeren fremlægges det såkaldte dispositionsforslag, hvilket omfatter en opdatering af budgettet.

Vælger en af ejerne særlige udformninger eller forbedringer mv., må det ikke påvirke de andre ejeres bidrag eller selskabets samlede økonomi. Fx har Københavns Kommune besluttet, at der skal bygges et afgreningskammer til en fremtidig metrolinje mod Brønshøj. Københavns Kommune finansierer selv udgifterne hertil på 208 mio. kr. (2008-pl). Københavns Kommune har endvidere vedtaget en række mindre tilkøb på i alt 52 mio. kr. (2007-pl). Frederiksberg Kommune har tilkendegivet, at den vil foretage tilkøb på i alt 45 mio. kr. (2008-pl), men det er endnu ikke besluttet. Staten har ikke ytret ønske om at foretage tilkøb.

Udgifter som følge af myndighedskrav, der overstiger budgettet, finansieres i fællesskab, således at Københavns Kommune dækker 50 pct., staten dækker 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune dækker 8,3 pct. Det forudsættes, at ejerne vil tilstræbe ikke at stille nye unødigt skærpede krav, der indebærer væsentlige øgede omkostninger for Cityringen.





### 5.3. Status og hovedtidsplan

Den samlede hovedtidsplan fra vedtagelsen af loven i 2007 til Cityringen vil være i drift i 2008 fremgår af nedenstående figur. Hovedtidsplanen følges.

År	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vedtagelse af anlægsloven	◆											
Planlægning og projektering	■	■										
Kommuneplan med VVM-proces		■	■									
Udbudsprojektering og kontrahering		■	■	■								
Geotekniske borer	■	■										
Arkæologiske arbejder			■	■	■							
Ledningsomlægninger			■	■	■							
Anlægsarbejde				■	■	■	■	■	■	■	■	■
Test- og prøvekørsel											■	
Åbning af Cityringen												◆

Siden lovens vedtagelse er følgende aktiviteter afsluttet:

- Metroselskabet har stort set oprettet og bemandet en projektorganisation, der skal varetage den samlede projektledelse frem mod indgåelse af kontrakterne med entreprenørerne.
- Der er opnået enighed i ejerkredsen om grundlaget for dispositionsforslaget samt indholdet og formen for VVM-redegørelsen.
- De to kommuners VVM-redegørelse er udarbejdet.

Følgende aktiviteter pågår:

- Som en del af planlægningen, foretages ca. 350 individuelle geotekniske borer langs den kommende Metrostrækning. Boringerne startede medio 2007 og forventes at fortsætte til udgangen af 2008.
- Hovedresultatet af planlægningsarbejdet er et dispositionsforslag. Dispositionsforslaget er en detaljeret bearbejdning af projektet, således at alle afgørende forhold er beskrevet og fastlagt. Det indeholder et opdateret anlægsbudget. Dispositionsforslaget forventes færdig i løbet af sommeren 2008.

Følgende aktiviteter forventes at blive sat i gang inden udgangen af 2008:

- Den offentlige høring af de to kommuners forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse forventes gennemført i perioden 30. juni til 28. september 2008. Det er forventningen, at kommuneplantillægene vedtages af de to



kommuner medio januar 2009. Den endelige linieføring samt udformning og placering af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. forventes forelagt for transportministeren til godkendelse i februar 2009.

- Arbejdet med at fastlægge en udbuds- og kontraheringsstrategi er påbegyndt. Udbudsbekendtgørelsen for hovedopgaverne forventes offentliggjort i slutningen af 2008, hvorefter der følger en udbudsproces med forhandling. Først når tilbuddene er modtaget, vurderet og forhandlet, kendes et eventuelt revideret anlægsoverslag.

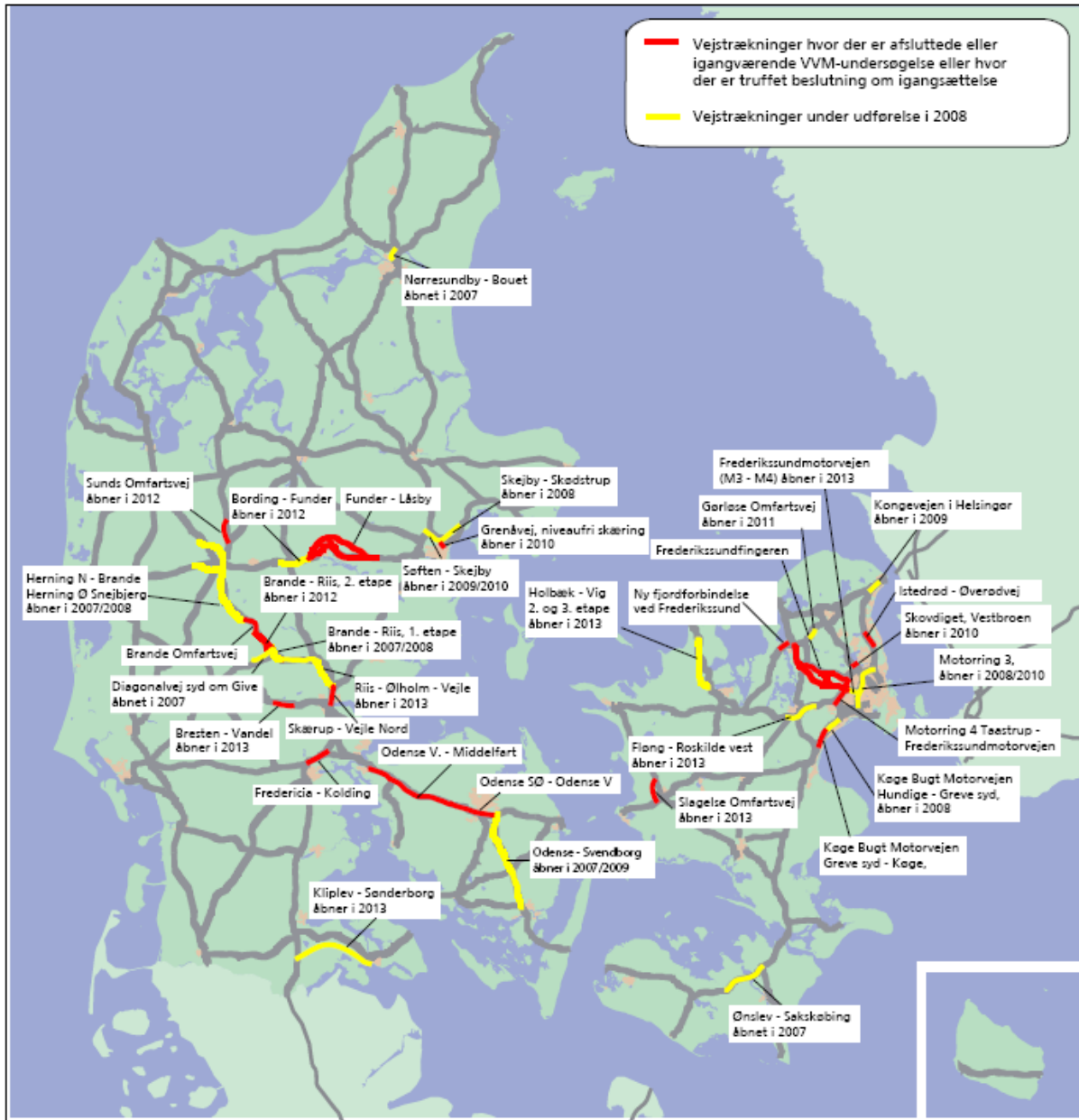
Følgende aktiviteter igangsættes efter 2008:

- Der skal gennemføres arkæologiske undersøgelser og omlægninger af ledninger ved de kommende skakte og stationer, inden selve anlægsarbejdet kan begynde. Arbejdet forventes igangsat i starten af 2009.
- Kontrakterne med hovedentreprenørerne forventes indgået medio 2010 efter godkendelse fra ejerne. Herefter påbegyndes anlægsarbejdet.
- Inden anlægget kan tages i drift, skal der gennemføres en række test- og prøve-kørsler.



## Bilag

### 5.4. Bilag 1





## 5.5. Bilag 2

<b>Status for anlægspuljeprojekter 1. halvår 2008</b>							
Projekt	Påbegyndt	Bevilling <sup>1</sup>	Forbrug pr. 14. april 2008	Skønnet restforbrug	Forventet forbrug i alt	Mer- / mindreforbrug	Status
2. etape af Videbæk omfartsvej	2004	18.677	13.433	-29	13.405	5.272	Afsluttet
Krydsombygning ved Vium	2004	32.147	-3.127	34.426	31.299	848	Anlæg påbegyndes forår 2008 - afsluttes 2009
Bro over Hillerødmotorvejen (Vadstrupvej)	2004	30.049	31.629	-21	31.608	-1.558	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	1.783	0	1.783	-783	Afsluttet
Støjskærm Maribo	2004	3.500	3.976	0	3.976	-476	Afsluttet
Støjskærm Lyngbyvej	2004	6.500	6.296	0	6.296	204	Afsluttet - beplantningspleje udestår
Støjskærm Ring 4	2004	1.000	1.121	0	1.121	-121	Afsluttet
Støjskærme ved Hareskovby	2005	49.498	46.043	3.840	49.883	-385	3. etape pågår - afsluttes 2008
Støjskærm Vindeby Vest	2005	5.250	5.830	0	5.830	-580	Afsluttet
Støjskærm Vindeby Øst	2006	3.500	3.105	-3	3.102	398	Afsluttet
Støjskærm Nr. Sundby/Bouet	2005	3.750	4.578	0	4.578	-828	Afsluttet
Støjskærm ved Gug sydsiden	2006	6.500	5.394	-55	5.340	1.160	Afsluttet
Signalregulering ved frakørsel 12 Holbækmotorvejen	2005	2.500	2.708	0	2.708	-208	Afsluttet
Samkørselsplads ved Eskilstrup	2005	2.000	2.392	-12	2.380	-380	Afsluttet
Krydsombygning ved frakørsel 65 Sønderjyske Motorvej	2005	3.100	2.843	-1	2.843	257	Afsluttet
Facadeisolering ved Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	2005	1.500	891	0	891	609	Afsluttet
Facadeisolering ved Bispeengbuen	2005	4.500	853	0	853	3.647	Afsluttet
Suppl. facadeisolering ved Randersvej	2006	700	407	0	407	293	Afsluttet
Facadeisolering Lyngbyvej 341-351	2007	800	658	-199	459	341	Afsluttet
Støjskærm ved Fiskebækbroen	2007	7.500	5.721	173	5.893	1.607	Afsluttet - færdiggørelse udestår.
Facadeisolering Randersvej, etape 2	2007	1.300	1.243	-5	1.238	62	Afsluttes 2007
Cykelstier øst for Møllerup	2007	11.000	739	11.020	11.760	-760	Anlæg påbegyndes forår 2008 - afsluttes 2008
Støjskærm ved Helsingørmotorvejen/Lyngbyvej	2008	5.200	0	5.200	5.200	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Støjskærm ved Jyderup	2008	4.000	0	4.000	4.000	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Trafiksanering i Lyngerup	2008	1.500	0	1.500	1.500	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Trafiksanering af Hjørringvej i Frederikshavn	2008	2.700	0	2.700	2.700	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Etablering af cykelsti mellem Gelsted og Herlufmagle	2008	10.000	0	10.000	10.000	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt



Trafiksanering i Vester Åby	2008	10.000	0	10.000	10.000	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Trafiksanering i Mørke	2008	2.400	0	2.400	2.400	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Rampedoseringer ved Værløse og Skovbrynet	2008	1.500	0	1.500	1.500	0	Under forberedelse men ikke budgetlagt
Udgifter på afsluttede arbejder		0	303	4.419	4.723	-4.723	
<b>I alt</b>		<b>242.571</b>	<b>147.380</b>	<b>90.854</b>	<b>238.234</b>	<b>4.337</b>	

1) Bevilling iflg. aktstykke/finanslov+indeksregulering til og med 2008



### **5.6. Bilag 3**

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.

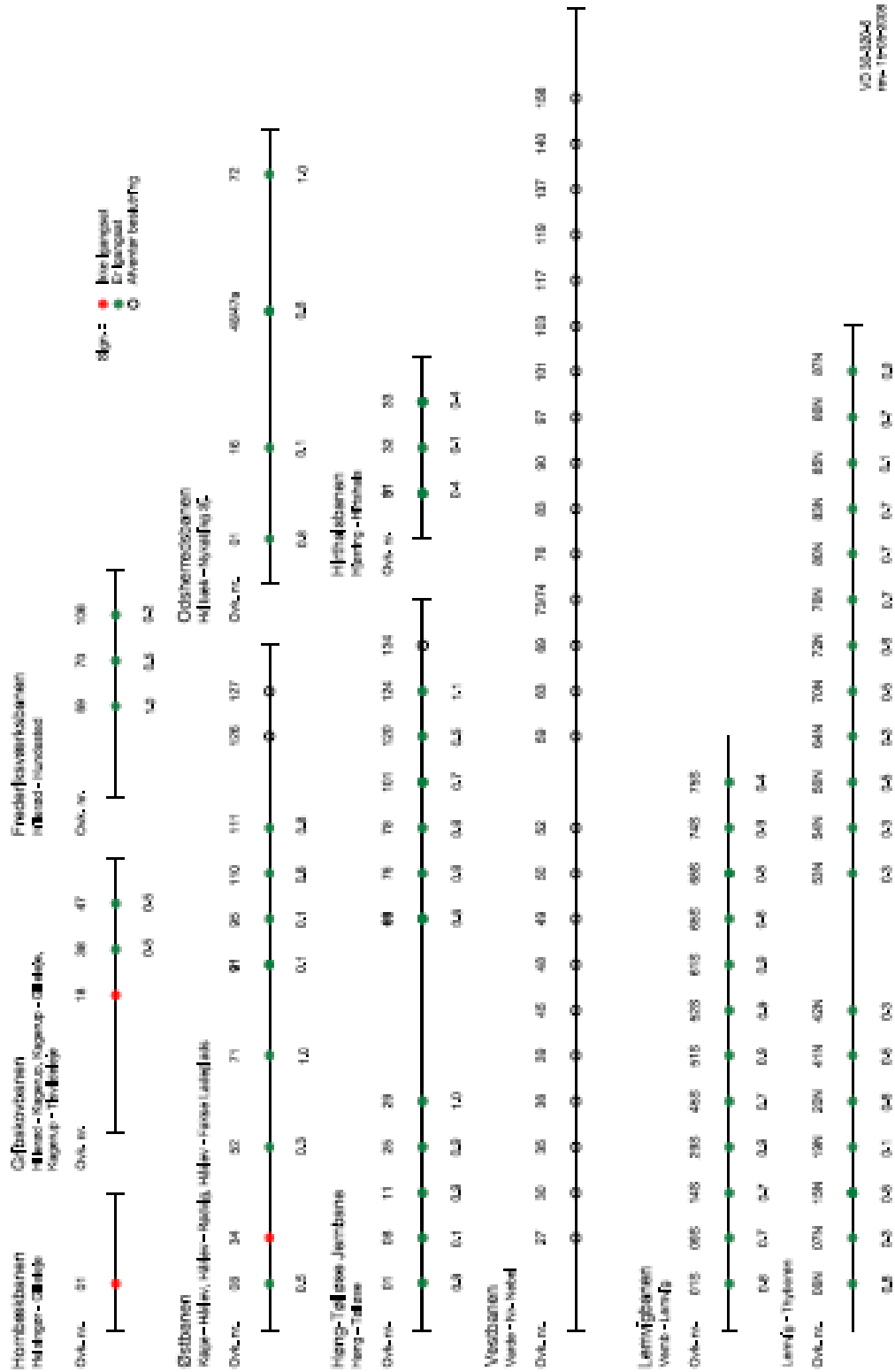
Som udgangspunkt moderniseres/nedlægges overkørslerne efter en aldersprioritering. Dog kan andre forhold medføre, at aldersprioriteringen ikke følges slavisk, f.eks. beslutning om at opgradere hastigheden på en privatbane.

Nedenfor er der en skematisk oversigt over de planlagte aktiviteter i 2008. Det med grønt markerede angiver, hvilke anlæg der arbejdes med samt det forventede forbrug for året 2008. I den 4-årige periode skal i alt 114 anlæg moderniseres eller nedlægges. Heraf er arbejdet med 22 anlæg færdigt. 61 anlæg arbejdes der med i øjeblikket, mens 31 anlæg udestår heraf er 28 uafklaret.

Aktiviteterne i 2008 er koncentreret om Lemvigbanen, Høng-Tølløsebanen, Odsherredsbanen og Østbanen.



Planlagte aktiviteter i 2018 - 1.halvår



VD 30-03-18  
RF-1103-009

