

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

1. halvår 2014



Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

1. halvår 2014

Indhold

1.	INDLEDNING.....	6
2.	STATUS FOR TRÆK PÅ DEN CENTRALE ANLÆGSRESERVE	8
3.	JERNBANER.....	9
3.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet.....	10
	Analyse og VVM-undersøgelse af udvidelse af kapaciteten på Øresundsbanen.....	10
	Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense.....	11
	Forundersøgelser Aarhus-Hobro: Opgradering af banen til 200 km/t	11
	Forundersøgelser af potentialet for mindre forbedringer på jernbanen	12
	VVM af en banebetjening af Aalborg Lufthavn	12
	Ombygning Hillerød Station	13
	Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet	14
	Elektrificering af banenettet	14
	Anlæg af nye stationer ved hhv. Hillerød og Gødstrup	15
	Togfonden DK.....	16
3.2	Projekter under gennemførelse.....	17
	Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)	17
	Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens	18
	Hobro-Aalborg	19
	Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov	20
	Ny bane København-Ringsted.....	21
	Signalprogrammet	22
	Kapacitetsudbygning vest for København (KØR-projektet).....	23
	Fordelingsstation Vestfyn.....	24
3.3	Fornyelsesprojekter på baneområdet.....	25
	Renovering af Nørreport Station (Ny Nørreport)	25
	Frederiksborggade Øst- Ny Metrotrappe	26
	Sporombygning Skanderborg-Herning	27
	Sporombygningen af Aalborg-Frederikshavn.....	27
	6. hovedspor København-Dybbølsbro	28
	Sporskifteudveksling mv. på Fredericia Station	28
	Sporfornyelse Roskilde-Køge-Næstved (Lille Syd).....	29
	Sporfornyelse Esbjerg-Skjern-Herning	29
	Forstærkning af funderingen omkring Den gamle Lillebæltsbro	30
	Sporombygning Taulov-Padborg	31
3.4	Fornyelse- og vedligehold af jernbanenettet	32
4.	VEJE.....	34
4.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet	35
	VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg	35
	VVM af Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg	36
	Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9.....	36
	Forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved-Rønnede (rute 54)	37
	3. Limfjordsforbindelse	37
	VVM af omfartsvej ved Haderup.....	38
	Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11) – VVM af Ribe	
	Omfartsvej	38
	Beslutningsgrundlag for en ny forbindelse ved Roskilde Fjord	38
	Projektering mv. af ny Storstrømsbro	39

4.2	Anlægsprojekter på vejområdet.....	41
	Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape	42
	Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdam-Regstrup, Skovvejen), etape 1.....	42
	Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3.....	43
	Skærup-Vejle N (udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)	44
	Riis-Ølholm-Vejle.....	44
	Middelfart-Nørre Aaby (udbygning af motorvejen på Vestfyn, 1. etape)	44
	Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej	45
	Sdr. Borup-Assentoft (nordligt hængsel til Djursland)	45
	Udbygning af Motorring 4 omkring København.....	46
	Omfartsvej ved Nykøbing Falster	46
	Motorring 4-Tvæervej N (Frederikssundmotorvejens 2. etape).....	46
	Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen).....	47
	Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape)	48
	Nordlig omfartsvej ved Næstved	48
	Tilslutningsanlæg ved Odense	49
	Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)	50
	Greve S-Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape).....	51
4.3	Større bygværker	51
	Skibsstødssikring.....	52
	Langelandsbroen	52
	Mønbroen.....	53
	Spunsvæggen på Lyngbyvej.....	53
4.4	Efterslæbsindhentning mv.	55
5.	METRO OG LETBANER.....	56
5.1	Metro	56
5.2	Letbaner	66
	Aarhus Letbane.....	66
	Letbane på Ring 3 – statsligt indskud	67
	VVM-undersøgelse af letbane i Odense – statsligt tilskud	67
	Forundersøgelse af Letbane/BRT i Aalborg.....	68
6.	FEMERN BÆLT.....	69
	Kyst til kyst-forbindelsen	69
	Projektering af jernbaneanlæg ved Femern Bælt	70
	Projektering af det danske vejanlæg ved Femern Bælt	72
7.	PULJEPROJEKTER.....	73
	Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik.....	74
	Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik	79
8.	BILAG	81
	Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet.....	81
	Bilag 2: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på fjernbanen.....	82
	Bilag 3: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på S-banen	83
	Bilag 4: Tidsplan for projekterne i Togfonden DK.....	84
	Bilag 5: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet (åbningsår 2011-).....	85

1. Indledning

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område 1. halvår 2014, herefter Anlægsstatus, giver en orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transportudvalg om status og udvikling i de større anlægsprojekter på Transportministeriets område, hvor bevillingen fremgår af finansloven eller af vedtagende aktstykker. Forbruget for igangværende projekter er opgjort pr. 31. marts 2014. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, samt tidligere igangsatte projekter.

Tabel 1.1: Transportpolitiske aftaler indgået siden 2009

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om en grøn transportpolitik	29. januar 2009	Grøn transportpolitik ¹
Aftale om en moderne jernbane	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om tillæg til aftale om nye initiativer som led i udmøntningen af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om visse vejprojekter	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre veje mv.	2. december 2009	Grøn transportpolitik, dog uden Det Radikale Venstre
Aftale om fremrykning af indsatsen i 2010 for mere cykeltrafik og om modulvogntog	1. september 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre mobilitet	26. november 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler	16. december 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om Hypercard, busser, trafikikkerhed, støjbekæmpelse mv.	5. maj 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet	17. november 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om elektrificering af jernbanen mv.	7. februar 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om takstnedsættelser og pulje til forbedring af den kollektive trafik	1. marts 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik ²
Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik	12. juni 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.	20. juni 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om Storstrømsbroen, Holstebromotorvejen mv.	21. marts 2013	Grøn transportpolitik

Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen	25. april 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om supercykelstier mv.	16. maj 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om letbane i hovedstaden, busser og cykler	19. juni 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om kollektiv trafik i yderområderne	25. juni 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbe-kæmpelse og trafiksikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK	14. januar 2014	Togfonden DK ³
Aftale om fremme af veterantogskørsel	28. januar 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om ungdomskort og fjernbusser	26. februar 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om indkøb af dobbeltdækkere	1. april 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK	28. maj 2014	Togfonden DK
Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler	12. juni 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik

1) Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre, Venstre, De Konservative, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance.

2) Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Enhedslisten.

3) Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Enhedslisten.

Orientering for 2. halvår 2013 blev fremsendt til Folketinget i januar 2014.

De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er på forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets formål og status. Som en del af status indgår en gennemgang af den aktuelle budgetmæssige situation.

2. Status for træk på den centrale anlægsreserve

Det følger af Budgetvejledningen 2014, punkt 2.8.3.1, at Transportministeriet i anlægsstatus giver en status for udmøntningen af den centrale anlægsreserve. I tabellen nedenfor gives et overblik over udmøntningen af den centrale reserve. Ved nye ændringer redegøres konkret for baggrunden for udmøntningen.

Tablet 2.1. Oversigt over udmøntning af den centrale anlægsreserve til igangværende projekter

(mio. kr. 2014-priser) Projekt	Oprindelig reserve	Tidligere udmøntet reserve	Udmøntning siden forrige anlægsstatus	Resterende reserve
Opgradering til Kalundborg Havn	33,2	33,2	0,0	0,0
Omfartsvej ved Nykøbing Falster	36,7	63,5	0,0	-26,8

Anm.: Den centrale reserve er en porteføljereseve, og et projekt kan derfor godt have et større træk på reserven end det, der er skudt ind. Dette finansieres af andre projekter, der ikke får brug for reserven.

Den centrale reserve er oprettet som led i Ny Anlægsbudgettering, som er en række principper for, hvordan der for større anlægsprojekter på Transportministeriets område budgetlægges, styres og afrapporteres. Ny Anlægsbudgettering blev indført med akt. 16 af 24. oktober 2006, og den konkrete udmøntning er beskrevet i en række dokumenter udarbejdet af Transportministeriet.

For projekter omfattet af Ny Anlægsbudgettering afsættes reserver svarende til 30 pct. af projektets basisoverslag med henblik på at finansiere de fordyrelser, som erfaringsmæssigt opstår som følge af uforudsete hændelser, ufuldstændig viden, mv. Af disse svarer 10 pct. til projektreserven, der disponeres af anlægsmyndigheden. De resterende 20 pct. er projektets bidrag til den centrale reserve. Adgang til midler i den centrale reserve skal godkendes af Transportministeriets departement og Finansministeriet inden for nærmere fastsatte regler. Projektets totaludgift er således basisoverslaget tillagt 10 og 20 pct.-reserverne.

Den centrale reserve er en porteføljereseve, hvorfor et projekt i tilfælde af en væsentlig fordyrelse kan blive tilført flere midler fra den centrale reserve, end det i sin tid bidrog med. Hvis projektets totaludgift forventes overskredet med mere end 10 mio. kr. (for så vidt angår vejprojekter) eller 10 pct. (for så vidt angår hovedparten af baneprojekter) forelægges projektet dog for Finansudvalget, før der kan disponeres.

Der er afsat midler til en styrket vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet fra 2014 i et flerårigt perspektiv, jf. Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Udgiften finansieres af uforbrugte midler fra anlægsprojekternes centrale reserver. Endvidere er der afsat midler på finanslovsforslaget for 2014 til en styrket vedligeholdelse af banenettet fra 2015, der på samme måde finansieres af projekternes centrale anlægsreserver. Midlerne overføres i takt med, at de centrale reserver frigives, idet indsatsen reduceres, hvis der ikke kan frigives tilstrækkelige midler. Det er målet, at de ordinære vedligeholdelsesbudgetter på sigt skal kunne dække behovet, så der ikke igen oparbejdes efterslæb. Der gives en status for indhentelsen af vedligeholdelseefterslæbet på vej- og baneområdet i de respektive kapitler.

3. Jernbaner

Dette kapitel indeholder en oversigt over alle igangværende anlægs-, fornyelses- og puljeprojekter på baneområdet, der er igangsat ved aktstykke eller anlægslov. Alle projekter med en forventet totaludgift over 60 mio. kr. skal forelægges Finansudvalget før igangsættelse¹.

Banedanmarks vurdering af markedssituationen på baneområdet er, at markedet de seneste år, som følge af finanskrisen, har været positivt – set fra bygherrens synspunkt. Det er på nuværende tidspunkt uklart, om denne tendens vil fortsætte, da der tilsyneladende er ved at ske en tilpasning af markedet med stigende priser til følge, primært på rådgivningsopgaver.

Det er Banedanmarks opfattelse, at markedet for rådgivning er tæt på mætningspunktet. På markedet for entreprenørydelser oplever Banedanmark konkurrence og fortsat stor interesse for Banedanmarks udbud, om end der også er en tendens til stigende priser på nogle opgaver. Det er Banedanmarks vurdering, at nogle af de større entreprenører er blevet mere selektive, når de vælger at søge prækvalifikation i forbindelse med Banedanmarks udbud. Nogle entreprenører undlader endvidere at afgive tilbud, enten fordi opgaven er anderledes end forventet, eller fordi opgaven ikke passer ind i entreprenørens portefølje på det pågældende tidspunkt. Omvendt er der sket en stigning i udenlandske entreprenørers interesse for at udføre anlægsopgaver. Et par store udenlandske entreprenører ser ud til at etablere sig eller ekspandere i Danmark. Der er mange opgaver for anlægsentreprenører i de næste mange år, og det er derfor en fordel at få øget antallet og kapaciteten af store entreprenører.

I slutningen af 2012 og i 2013 blev en række af Banedanmarks projekter tildelt EU-støtte. De individuelle støttebeløb fremgår under de enkelte projekter. Samlet blev der tildelt ca. 627 mio. kr. til Banedanmarks projekter, hvoraf ca. 480 mio. kr. går til projekter, der er finansieret af Infrastrukturonden. De resterende ca. 147 mio. kr. går til Ringsted-Femern-banen, hvorved økonomien i Femern-projektet forbedres. Udbetalingen af støtte sker løbende i rater i perioden 2013-2016 og under forudsætning af, at de forudsatte støtteberettigede udgifter afholdes.

Afsnit 3.1 giver en status for undersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet, afsnit 3.2 en status for anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet og afsnit 3.3 giver en kort status for fornyelsesprojekter under gennemførelse. I afsnit 3.4 gives en status for fornyelse- og vedligeholdelse af jernbanenettet.

For en oversigt over Banedanmarks puljeprojekter henvises til kapitel 7. Puljeprojekter.

¹ Totaludgifterne for en række projekter i dette kapitel er fortrolige af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projekterne. Fortroligheden (af eksempelvis aktstykker) ophæves typisk efter kontraktindgåelse.

3.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet

I det følgende findes en oversigt over status på VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på baneområdet, som er igangsat med aftaler om en grøn transportpolitik.

Table 3.1 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel / Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2014
Infrastrukturfonden				
VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især banegodskapaciteten omkring Kastrup	akt. 116 2008/2009	10,4	Ja	10,3
Beslutningsgrundlag vedrørende opgradering af banen Ringsted-Odense	akt. 116 2008/2009	16,3	Ja	5,7
Forundersøgelse af opgradering af strækningen mellem Aarhus og Hobro	akt. 116 2008/2009	10,5	Ja	7,6
Forundersøgelse af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen	akt. 116 2008/2009	5,0	Ja	4,7
Forundersøgelse af banebetjening af Aalborg lufthavn	Aftale 2. december 2009	2,0	Ja	2,0
Ombygning af Hillerød Station	Aftale af 12. juni 2012	0,5	Ja	0,0
Yderligere elektrificering af banenettet	Aftale 26. november 2010	10,3	Ja	10,2
Station i Gødstrup og syd for Hillerød	Aftale 26. november 2010	1,5	Ja	1,3
Station ved Hillerød	Aftale 7. februar 2012	1,7	Ja	0,0
Station ved Gødstrup	Aftale 7. februar 2012	1,5	Ja	0,0
Togfonden DK				
VVM-analyse af opgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	53,9	Ja	0,0
VVM-analyse af Ny bane over Vestfyn ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	67,0	Ja	0,0
VVM-analyse af bro over Vejle Fjord ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	91,0	Ja	0,0
VVM-analyse Hovedgård-Aarhus	akt. 124 af 19. juni 2014	62,1	Ja	0,0
VVM-analyse elektrificering Fredericia-Aalborg	akt. 74 af 27. februar 2014	71,0	Ja	0,0
VVM-analyse hastighedsopgr. Østerport-Helsingør	akt. 124 af 19. juni 2014	3,6	Ja	0,0
VVM-analyse hastighedsopgr. Køge Nord-Næstved	akt. 124 af 19. juni 2014	2,0	Ja	0,0
VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	25,9	Ja	0,0
VVM af Fly-over ved Ny Ellebjerg (ekskl. perroner)	akt. 74 af 27. februar 2014	10,0	Ja	0,0
VVM-analyse af Anlæg af ny bane til Billund	akt. 124 af 19. juni 2014	14,4	Ja	0,0
Forundersøgelse Aarhus-Galten-Silkeborg ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	4,0	Ja	0,0
Analyse til fremme af gods på bane ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	2,0	Ja	0,0

1) Gennemføres af Vejdirektoratet

2) Gennemføres af Trafikstyrelsen

Anm.: "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet forventes overholdt.

Analyse og VVM-undersøgelse af udvidelse af kapaciteten på Øresundsbanen

Formålet med VVM-undersøgelsen af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især banegodskapaciteten omkring Kastrup, er at fremtidssikre godstogskapaciteten i Øresundskorridoren. Der er i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 afsat 10,4 mio. kr. (2014-priser) til projektet. Hertil kommer 10,0 mio. kr. i TEN-T støtte.

Der er udarbejdet en rapport med trafikale analyser for Øresundsbanen med fokus på Københavns Lufthavn, Kastrup Station. Rapporten angiver to primære forslag til forbedring af godskapaciteten: en sporsluse og et niveaufrit udfløtningsanlæg.

Den offentlige høring fandt sted medio 2011, og Banedanmark afleverede i november 2011 beslutningsgrundlag inklusiv miljøredegørelse. Heri anbefales det, at der etableres et slusespor, da dette bedst øger kapaciteten og samtidig er den billigste løsning med det højeste samfundsøkonomiske afkast.

Den eksterne granskning af det samlede projekt er afsluttet i juni 2013 med positivt resultat. VVM-redegørelse og beslutningsgrundlag for projektet og er oversendt til Transportudvalget i december 2013. I henhold til Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 har Banedanmark endvidere undersøgt en løsning med retningsdrift på Øresundsbanen som, udover at styrke godstrafikken på banen, vil tilgodese persontrafikken. Undersøgelsen af løsningen med retningsdrift supplerer den førnævnte VVM-undersøgelse af banegodskapaciteten.

VVM-undersøgelsen er afsluttet i 2013 og sammen med Banedanmarks beslutningsgrundlag sendt til Transportudvalget og forligskredsen bag aftalen i januar 2014. Dokumenterne kan tilgås gennem Transportudvalgets side på Folketingets hjemmeside.

Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense

Projektet vedr. opgradering af banen Ringsted-Odense er en del af den såkaldte time-model². Formålet med projektet er at undersøge muligheder for hastighedsopgraderinger på strækningen gennem tekniske opgraderinger og ændringer i infrastrukturens fysik således, at det bliver muligt at køre mellem København og Odense på 58 minutter. Udarbejdelse af beslutningsgrundlag vedrørende opgraderingen af banen Ringsted-Odense er igangsat i 2013 og forventes afsluttet i 2015.

Der er med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 afsat 16,3 mio. kr. (2014-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag.

Der er gennemført køretidsberegninger med materiel, der kan køre 250 km/t, svarende til det materiel, der er forudsat for resten af timemodellen. Beregningerne tyder på, at timemodellen mest kosteffektivt kan opnås ved opgradering af Storebæltsforbindelsen, fjernelse af knaster med hastighedsnedsættelser i Sorø og Slagelse samt forøgelse af hastigheden vest for Ringsted på en ca. fire km lang strækning. Hastigheden op til 250 km/t nyttiggøres mellem København og Ringsted, mens delstrækning vest for Ringsted opgraderes til 200 km/t.

Det videre arbejde med beslutningsgrundlaget gennemføres i samarbejde med Sund & Bælt, idet væsentlige aktiviteter skal ske på deres område.

Forundersøgelser Aarhus-Hobro: Opgradering af banen til 200 km/t

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er der afsat 10,5 mio. kr. (2014-priser) til en forundersøgelse af opgradering af strækningen mellem Aarhus og

² Timemodellen har til formål at formindske rejsetiden mellem Danmarks store byer til ca. 1 time ved at udbygge og opgradere jernbanenettet. Dette skal på sigt sikre flere passagerer og en mere effektiv drift af jernbanen.

Hobro som en del af timemodellen. Forundersøgelsen er igangsat i 2010 som en del af screeningen af den samlede banestrækning mellem Aarhus og Aalborg.

Der er arbejdet med to hovedalternativer som grundlag for opnåelse af timemodellen mellem Aarhus og Aalborg, hhv. mulige hastighedsopgraderinger på eksisterende bane og en helt ny bane mellem Aarhus og Randers. I begge alternativer undersøges muligheden for en forlægning af stationen i Randers. Desuden indgår muligheden for en fremtidig udbygning med en tunnel under Aarhus.

Forundersøgelsen er afsluttet og den eksisterende bane hastighedsopgraderes. Der er afsat 0,9 mia. kr. (2014-priser) til gennemførelsen i Togfonden DK. Næste skridt er videre projektering og VVM-undersøgelse af projektet.

Forundersøgelser af potentialet for mindre forbedringer på jernbanen

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er det besluttet, at der skal gennemføres forundersøgelser af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen. Undersøgelserne gennemføres i perioden 2009-2013 inden for en økonomisk ramme på 5,0 mio. kr. (2009-priser). På baggrund af de gennemførte forundersøgelser foreslås konkrete projekter.

Banedanmark har i 2013 afsluttet forundersøgelserne af mulighederne for at hæve hastigheden på S-banen til 120 km/t i afsnit med faste hastighedsnedsættelser, herunder i lyset af Signalprogrammets udrulning på S-banen.

Samlet afrapportering er afleveret medio 2013 til forligskredsen.

Derudover er der indenfor projektet leveret bidrag til en udredning af mulighederne for overdragelse af regionaltrafikken i Vendsyssel til Region Nordjylland. I den forbindelse er der identificeret forskellige forslag til mindre udbygninger af infrastrukturen, som skal øge robustheden i trafikafviklingen, hvis driften overdrages.

Der er med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 afsat 110 mio. kr. til forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland. VVM-midlerne udgør 3,7 mio. kr. og afholdes inden for anlægsbevillingen.

VVM af en banebetjening af Aalborg Lufthavn

Med afsæt i Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 blev der gennemført en forundersøgelse af en fremtidig banebetjening af Aalborg lufthavn.

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev der efterfølgende afsat 276 mio. kr. til etablering af en baneforbindelse til Aalborg lufthavn med udgangspunkt i en stikbaneløsning, hvor der laves en ny linjeføring fra den bestående hovedlinje til lufthavnen. Desuden er det besluttet, at der skal gennemføres en VVM-undersøgelse for projektet. VVM-undersøgelsen finansieres inden for de afsatte 276 mio. kr.

I aftalen er det endvidere besluttet, at tidligere reserverede midler til at etablere støjreducerende foranstaltninger omkring det eksisterende togserviceanlæg i Lindholm ved Aalborg tilbageføres til Infrastruktur fonden, idet togserviceanlægget med anlæg af den nye stikbane kan flyttes til et egnet sted omkring lufthavnen.

Beslutningsgrundlag for lufthavnsbanen skal afleveres medio 2015. Miljøundersøgelser og indledende projektering er påbegyndt bl.a. med geotekniske boringer og detaljerede opmålinger af området. Der er valgt to varianter af linjeføringen, som der vil blive arbejdet med gennem VVM-undersøgelserne og programfaseprojekteringen.

Idéfasehøringen om projektet blev afsluttet ultimo 2013, og de indkomne kommentarer er under behandling. Der er udsendt et høringsnotat ultimo april 2014.

Der er fremsendt ansøgning om TEN-T-midler til projektet, og der afventes svar herpå i juli 2014.

Ombygning Hillerød Station

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der reserveret 15,4 mio. kr. (2014-priser) i statsligt bidrag til en ombygning af Hillerød Station.

En ombygning af stationen betyder dels, at lokalbanens tog ikke behøver køre på tværs af S-togsporene, og dels, at der kan etableres direkte samdrift mellem lokalbanerne. Det vil muliggøre samdrift mellem Lokalbanens sydvestlige linje, Frederiksværksbanen og Lokalbanens nordlige linjer. Dermed kan der skabes direkte tog fra bl.a. Helsingør og Helsingø til den nye station syd for Hillerød ved det kommende Regionshospital.

Til grund herfor lå, at Hillerød Kommune indledende havde vurderet, at der kan gennemføres en fase 1 af projektet, som skønsmæssigt er beregnet til 29 mio. kr. Efterfølgende har Hillerød Kommune vurderet, at projektet vil være væsentligt dyrere at realisere.

Borgmestrene fra de fem nordsjællandske kommuner Hillerød, Gribskov, Fredensborg, Halsnæs, Helsingør og Frederikssund har anmodet transportministeren om at gennemføre en forundersøgelse med forslag, der sammenkobler de to regionalbaner, og med forslag, der også omfatter opgradering af S-togbetjeningen af Hillerød, f.eks. ved at føre S-togets linje B, der i dag vender i Holte, videre til Hillerød som en ekstra linje hvert 10. eller 20. minut.

På den baggrund har transportministeren, i samarbejde med de lokale parter, igangsat en afklaring af ønsker til forbedringer af Hillerød Station og forslag til den statslige indsats som følge heraf, som kan forelægges forligskredsen.

Banedanmark har udarbejdet et kommissorium for de videre undersøgelser, som er fremsendt til forligskredsen den 12. marts 2014. Transportministeriet har den 26. marts 2014 anmodet Banedanmark om at igangsætte undersøgelsen. Banedanmark har sendt kommissoriet til Hillerød Kommune med henblik på indgåelse af en samarbejdsaftale, herunder finansiering af undersøgelserne. I kommissoriet er det forudsat, at de lokale

parter skal bidrage med 50 pct. af undersøgelsesomkostningerne, der samlet set er vurderet til 1 mio. kr.

Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet

Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 er der afsat 4,0 mio. kr. (2013-priser) til en forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet.

I forundersøgelsen er mulighederne for at forøge hastighederne på banenettet i forbindelse med realiseringen af Signalprogrammet afklaret. Når Signalprogrammet er etableret, skabes den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden. I forundersøgelsen er det undersøgt, hvad der kræves på andre områder, f.eks. spor og broer, for at kunne realisere højere hastighed med udgangspunkt i en maksimalhastighed på 160 km/t.

Forundersøgelsen er afsluttet med en samlet afrapportering, som er afleveret medio 2013. På baggrund af forundersøgelsen er det i forbindelse med Finanslovsaftalen for 2013 besluttet, at hastighedsopgradering på strækningen mellem Køge Nord og Næstved undersøges på VVM-niveau i forbindelse med undersøgelsen af elektrificering af strækningen.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der desuden afsat 1,2 mia. kr. (2014-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre samtlige projekter i rapporten, dog undtages Svendborgbanen.

Elektrificering af banenettet

Med afsæt i Aftale om en grøn transportpolitik fra 2009 og Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 blev der i 2011 afleveret en samfundsøkonomisk analyse af yderligere elektrificering af banenettet på baggrund af en analyse af materielstrategi samt trafikale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser. Samtidig blev der udarbejdet anlægsoverslag for strækningen Esbjerg-Lunderskov.

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 blev det besluttet at elektrificere banen mellem Esbjerg og Lunderskov. Der blev endvidere truffet beslutning om udarbejdelse af begrundede anlægsoverslag for elektrificering af strækningerne Køge Nord-Næstved, Roskilde-Kalundborg, Fredericia-Aarhus og Aarhus-Aalborg/Lindholm. Anlægsoverslagene blev færdiggjort i sommeren 2013.

Der er herudover på Transportministeriets foranledning udarbejdet begrundede anlægsoverslag for elektrificering af strækningerne Aalborg/Lindholm-Frederikshavn og Vejle-Struer.

Arbejdet med VVM-vurdering og indledende projektering af elektrificeringen af strækningen Esbjerg-Lunderskov er afsluttet, og projektet er overdraget til udførelse, jf. afsnit 3.2.

De begrundede anlægsoverslag for de øvrige strækninger er ligeledes udarbejdet som grundlag for de politiske forhandlinger om Togfonden DK.

Der er i Aftale om en moderne jernbane-udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 afsat 8,6 mia. kr. (2014-priser) til yderligere elektrificering af banenettet mellem Fredericia-Aalborg, Aalborg-Frederikshavn, Vejle-Struer og mellem Roskilde-Kalundborg.

Arbejdet med beslutningsgrundlag for elektrificering af strækningen mellem Køge og Næstved pågår. Det er besluttet, at beslutningsgrundlaget udover elektrificering skal omfatte en opgradering af hastigheden på strækningen til 160 km/t. Beslutningsgrundlaget afleveres i 2. kvartal 2014.

På baggrund af positive erfaringer fra Signalprogrammet samles alle besluttede elektrificeringsprojekter i et samlet program, Elektrificeringsprogrammet. Projekterne udbydes i et samlet funktionsudbud. Det forventes, at et samlet udbud giver stordriftsfordele, hvilket vil omsætte sig i både lavere udgifter til gennemførelse af udbud i forhold til at udbyde hver enkelt strækning for sig, og samtidigt forventes et samlet udbud at blive opfattet positivt af byderne, hvormed der kan opnås besparelser på de besluttede projekter.

Anlæg af nye stationer ved hhv. Hillerød og Gødstrup

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der afsat 48,8 mio. kr. (2014-priser) til etablering af en station syd for Hillerød ved det planlagte regionshospital i Hillerød og 17,3 mio. kr. (2014-priser) til etablering af en station i Gødstrup, nordvest for Herning, ved det nye regionshospital.

I samarbejde med kommunerne, regionerne og (i Hillerød) med Lokalbansen er der udarbejdet idéoplæg med muligheder og anbefalinger for en station syd for Hillerød og et forslag for en station i Gødstrup.

De anslåede udgifter til etablering af stationen syd for Hillerød beløber sig til 115,0 mio. kr. eksklusiv stiforbindelse mellem station og hospital. Staten finansierer 48,8 mio. kr. (2014-priser) til undersøgelser og anlægsprojekt. Lokalbansen, Hillerød Kommune og Region Hovedstaden vil skulle afholde de resterende udgifter.

Der udarbejdes i samarbejde med Hillerød Kommune og Hovedstadsregionen et samordnet finansierings- og plangrundlag for hospitals-, stations-, og stiprojektet. På den baggrund kan der arbejdes videre med miljøvurderinger og efterfølgende detailprojektering samt udførelse. Stationen planlægges åbnet i 2020.

Hillerød Kommune har anmodet om, at stationen åbner før 2020, og det forventes, at planprocessen påbegyndes i 2014. På den baggrund opstilles der en tidsplan for en tidligere åbning af stationen. Hillerød Kommune og Lokalbansen har givet tilsagn om at bidrage til fælles forundersøgelser, og Banedanmark er nu i gang med at afdække behov for miljøundersøgelser i forbindelse med gennemførelse af programfasen.

Stationen i Gødstrup planlægges åbnet samtidig med hospitalets 1. etape i 2016. Der pågår nu en samordning af stationsprojektet med projektet for regionshospitalet, inden detailprojekteringen kan påbegyndes.

I Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 indgår etablering af et ekstra spor ved Gødstrup efter Signalprogrammets udrulning (dvs. efter 2020), som vil forbedre mulighederne for trafikering af Gødstrup station. Der er afsat 42 mio. kr. (2014-priser) til projektet med henblik på gennemførelse efter Signalprogrammets udrulning på strækningen.

Togfonden DK

Den 14. januar 2014 blev der indgået aftale om ”En moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK”. Med Togfonden DK gennemføres Timemodellen og den resterende del af hovednettet i Danmark elektrificeres. Desuden etableres der en ny bane til Billund, der sker hastighedsopgraderinger af elleve regionale baner, Ny Ellebjerg station styrkes, passager- og godstransporten styrkes i Nordjylland, herunder også på Hirtshals havn, hvor godsterminalen færdiggøres, der etableres nyt spor ved Gødstrup station og bane-kapaciteten mellem Herning og Holstebro øges.

Timemodellen indebærer hastighedsopgraderinger på det bestående net samt etablering af tre nye højhastighedsbaner, herunder banen mellem Hovedgaard og Hasselager, hvor midlerne til anlæg af banen for nuværende kun er reserveret. Banedanmark gennemfører samtlige hastighedsopgraderinger på det bestående net samt den nye bane mellem Hovedgaard og Hasselager, når denne besluttet gennemført. Vejdirektoratet gennemfører de to nye højhastighedsbaner over Vestfyn og over Vejle Fjord.

Banedanmark gennemfører desuden de resterende projekter i Togfonden DK herunder blandt andet den nye bane til Billund, de regionale hastighedsopgraderinger, styrkelse af Ny Ellebjerg station og bedre passager- og godstransport i Nordjylland mv.

Der igangsættes VVM-analyser af projekterne i 2014 og de kommende år, herunder af projektet vedr. anlæg af bane mellem Hovedgård og Hasselager.

Regeringen har, sammen med Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten med Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK, besluttet at fremrykke ca. 3,3 mia. kr. til perioden før 2020. Dette skyldes af Banedanmark og Vejdirektoratet i forlængelse af aftalen om udmøntning af Togfonden DK har foretaget en gennemgang af Togfondens anlægsprojekter. Der er således behov for en koordinering af Togfondens anlægsprojekter i forhold til tidligere besluttede baneprojekter (Signalprogrammet, Ny bane mellem København og Ringsted m.fl.) og fornyelsesaktiviteterne på baneområdet (spor, broer m.fl.).

3.2 Projekter under gennemførelse

I det følgende gives en status for igangværende anlægsprojekter.

Tabel 3.2. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel	Total- bevilling	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2014	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød) ¹⁾	Lov 232 af 17. marts 2010	1.363,4	Ja	894,0	2014
Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens)	Lov 447 af 23. maj 2012	667,6	Ja	103,7	2015
Hobro-Aalborg	Lov 498 af 22. maj 2013	171,7 ²⁾	Ja ³⁾	15,1	2015
Esbjerg-Lunderskov	Lov 609 af 12. juni 2013 / FL13	1.000,1	Ja	83,8	2015
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	Lov 527 af 26. maj 2010	11.561,5 ⁴⁾	Ja	1.482,2	2018
Niveaufri udflætning Ringsted Station	Akt. N 2012/2013	(fortroligt)	Ja	(fortroligt)	2018
Signalprogrammet ¹⁾	Akt. E 2011/2012 Akt. J 2010/2011 Akt. F 2008/2009 Akt. Q 2008/2009 Akt. 95 2009/2010 Akt. I 2009/2010	18.823,2	Ja	3.654,8	2021
Finansloven					
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet)	FL04	968,6	Ja	675,1	2013
Fordelingsstation Vestfyn	FL07	31,9	Nej	0,0	2018

1) Projektets totaludgift er ekskl. midler overført til Trafikstyrelsen til gennemførelse af myndighedsgodkendelse af projektet

2) Statsligt bidrag. Med Togfonden DK afsættes yderligere 108 mio. kr. til en opgradering af strækningen til 200 km/t

3) Prognose er under revurdering

4) Totaludgiften er inkl. midler afsat til anlæg af niveaufri udflætning ved Ringsted Station

Anm.: "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes

Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)

Formål

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 og Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009 er det besluttet at udbygge Nordvestbanen ved anlæg af et ekstra jernbanespor på strækningen mellem Lejre og Vipperød.

Udbygningen giver mulighed for rejsetidsreduktioner på op til seks minutter hver vej for den enkelte togpassager, bedre køreplaner og en fordobling af trafikomfanget til gavn for pendlere.

Lov om anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen svarende til den projekterede løsning for fuld udbygning i Miljøredøgørelsen blev vedtaget af Folketinget den 2. marts 2010.

Status

Projektets overordnede tidsplan følges, og en del aktiviteter er blevet afsluttet tidligere end planlagt grundet fordelagtige vejrforhold i sommerspærringen 2013.

Sommerspærringen 2014 gennemføres efter aftale med DSB i perioden 3. maj - 17. august 2014. I denne spærring udføres de resterende 50 pct. ballastrensning, udlægning af dobbeltsporet mellem Hvalsø og Vipperød, ombygningen af Tølløse og Vipperød stationer samt hovedparten af de resterende sikringsarbejder.

Alle 12 broer, de tre erstatningsanlæg, ombygningen af Lejre og Hvalsø stationer og dobbeltsporet mellem Lejre og Hvalsø er udført, mens 95 pct. af jordarbejderne, 50 pct. af ballastrensningen og 35 pct. af sikringsarbejderne er udført.

Det forventes, at udførelsen af anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød) kan åbnes til trafikal drift i sensommeren 2014, dvs. et år tidligere end planlagt, og ibrugtages fuldt ud i forbindelse med køreplansskiftet ultimo året, hvor dobbeltsporet vil være indarbejdet i køreplanen.

Tilbageleveringen af de midlertidige arealer er startet.

Der pågår dialog med Lejre Kommune og Holbæk Kommune omkring forskellige emner, f.eks. overenskomster i forbindelse med overtagelse af vejanlæg, overtagelse af projektets arbejdsvej med henblik på at udvikle denne til rekreativt område, og afslutningen af projektets midlertidige miljømæssige tiltag.

Der er afholdt informationsmøder i forbindelse med start af ombygningen af de sidste to stationer.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 1.363,4 mio. kr. (2014-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens*Formål*

Med Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009 blev der opnået enighed om, at der skal anlægges dobbeltspor på strækningen mellem Vojens og Vamdrup i Sønderjylland. En opdatering af den tidligere udarbejdede VVM-redegørelse blev afsluttet i efteråret 2011.

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 var der enighed om at etablere dobbeltsporet med udgangspunkt i en optimeret sporspæringsmodel, som reducerer de trafikale gener i anlægsperioden markant i forhold til tidligere undersøgte modeller.

Status

Planlægning af udførelsen af projektet blev igangsat i sommeren 2012. Siden da er der foretaget opdatering af det foreliggende projektforslag til programfaseniveau. Stadie-

planlægning er foretaget i dialog med operatørerne, og sporspærringsmønsteret er i forbindelse med anlægsprojektet ændret i henhold til aftale mellem operatørerne og Transportministeriet. Ekspropriationer er gennemført. Den sidste detailprojektering vedr. sikringsanlæg pågår, hvilket udføres i sommeren 2015.

Der er gennemført udbudsproces med forhandling og indgået kontrakt med hovedentreprenørfirmaet den 19. marts 2014. Udførelsen er opstartet umiddelbart herefter.

Primo april 2014 har forligskredsen bag projektet besluttet at forlænge den eksisterende støjskærm i Vamdrup med 250 meter ved Hestehaven og Søndergade. Udgiften til en forlængelse af den eksisterende støjskærm er dermed i samme størrelsesorden som udgiften til facadeisolering, og den øgede udgift på 600.000 kr. kan finansieres af projektets 10 pct. reserve.

Anlægget forventes ibrugtaget inden udgangen af 2015.

Den budgetmæssige situation

Anlægsloven for projektet blev vedtaget i maj 2012 (Lov nr. 447 af 23. maj 2012). Projektet er bevilget 667,6 mio. kr. (2014-priser) på finansloven for 2014. I alt er projektet blevet tildelt 77,6 mio. kr. i EU-støtte, fordelt med 18,6 mio. kr. til projekteringsfasen og 58,7 mio. kr. til anlægsfasen. Projektets bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Hobro-Aalborg

Formål

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der reserveret 200 mio. kr. (2009-priser) til en opgradering af strækningen mellem Hobro og Aalborg. Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev det besluttet at afsætte yderligere 20 mio. kr. (2013-priser) til projektet.

Af de afsatte midler er 173,3 mio. kr. bevilget til den første del af projektet, der vedrører nedlæggelse af overkørsler mv. Midlerne til den første del af hastighedsopgraderingen bevilges i tilknytning til en vedtagelse af særskilt anlægslov.

Opgradering af banen mellem Hobro og Aalborg vil reducere rejsetiden til og fra Nordjylland markant og sikre et løft af den kollektive trafik i hele området. Endvidere vil opgraderingen udgøre et vigtigt bidrag til realiseringen af timemodellen mellem Aarhus og Aalborg. Projektet gennemfører ikke selve hastighedsopgraderingen nu, men forbereder den ved at nedlægge overkørsler og stationsovergange i niveau. De fornødne tilpasninger af spor, broer, dæmninger mm. gennemføres i forbindelse med fornyelsen af banestrækningen i 2017-2018. Dette er forudsat vedtagelse af en ny anlægslov.

Den anden del af projektet vedrører en hastighedsopgradering til 200 km/t. Der gennemføres en supplerende VVM-analyse af hastighedsopgraderingen til 200 km/t, som finansieres indenfor de allerede afsatte midler til gennemførelsen af VVM-redegørelsen af opgraderingen til 160 km/t, der er afsat med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Med Togfonden DK er der afsat 108 mio. kr. til udførelse af selve hastighedsopgraderingen til 200 km/t på strækningen.

Status

Den første del af projektet, Skørping erstatningsanlæg, er under udførelse. De øvrige dele af projektet, Skørping station samt erstatningsanlæg i Ellidshøj og Svenstrup, er under projektering og udbud.

Udførelse finder sted i 2014/2015 tilrettelagt under hensyn til Signalprogrammets udrulning på strækningen således, at overkørslen i Skørping nedlægges og stationen ombygges i 2014, mens overkørslerne i Ellidshøj og Svenstrup nedlægges i 2015.

Den budgetmæssige situation

Anlægsloven for projektet blev vedtaget i maj 2013 (Lov nr. 498 af 22. maj 2013). Projektet er bevilget 174,7 mio. kr. på finansloven for 2014 (2014-priser).

De indkomne licitationsresultater på projektets første entrepriser indikerer, at der vil være en fordyrelse af projektet, der nødvendiggør et træk på de centrale reserver. Fordyrelserne skyldes primært etableringen af erstatningsanlæggene i hhv. Ellidshøj og Svenstrup. Banedanmark forventer at kunne fremlægge en revideret prognose indenfor de næste måneder, når der er indkommet licitationsresultater på de sidste entrepriser i projektet. Banedanmark vurderer, at der er risiko for overskridelse af totaludgiften.

Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov*Formål*

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der truffet beslutning om igangsætning af elektrificering af strækningen Esbjerg-Lunderskov med henblik på idriftsættelse ultimo 2015.

Status

Planlægning af udførelsen af projektet blev igangsat i foråret 2013. Siden da er der foretaget opdatering af det foreliggende projektforslag til programfaseniveau. Stadiplanlægning i forbindelse med forberedelsesarbejderne for elektrificeringen er foretaget i dialog med operatørerne. Besigtigelsesforretning i forbindelse med arealerhvervelser er gennemført i november og december 2013, og ekspropriationsforretningerne er fastlagt til uge 20 og 22, 2014 for broer og transformatorer samt til februar og marts 2015 for magnetfelt og eldriftservitut.

Arkæologiske forundersøgelser er påbegyndt i 2013 og planlægges afsluttet i 2014.

Detailprojektering af broer, immunisering samt beskyttelses- og potentialeudligning pågår. Ligeledes pågår udsendelse af udbudsmateriale fra 1. april 2014. I løbet af 2014 forventes der indgået aftaler efter udbud på fire bropakker, på tilsynsarbejder vedrørende broer, på immunisering, på beskyttelses- og potentialeudligning samt på rydning og beskæring af vegetation langs banestrækningen.

Banedanmark har ultimo marts 2014 prækvalificeret fem konsortier eller joint ventures til at byde på elektrificeringen af en række statslige jernbanestrækninger, inklusiv Esbjerg-Lunderskov. Udbudsmaterialet er udsendt til de prækvalificerede den 1. maj 2014.

Den budgetmæssige situation

Jævnfør Finansloven for 2014 er totaludgiften til at elektrificere banen mellem Esbjerg og Lunderskov på 1.000,1 mio. kr. (2014-priser).

Projektet blev i 2013 tildelt 86,1 mio. kr. i EU-støtte. Størrelsen af den faktisk udbetalte støtte afhænger blandt andet af den endelige udførelsesperiode.

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Ny bane København-Ringsted

Formål

Det er med Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009 besluttet, at der anlægges en ny bane mellem København og Ringsted over Køge. Etableringen af den nye korridor styrker grundlaget for yderligere vækst i landsdelstrafikken, pendlertrafikken og banegodstrafikken. Lov om anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted er vedtaget af Folketinget den 18. maj 2010.

Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Status

Projektet er nået til udførelsesfasen, og ved udgangen af marts 2014 var alle større entreprisekontrakter indgået med undtagelse af strækningen fra Køge til Ringsted, hvor licitationsresultaterne blev åbnet den 11. april 2014. Herefter udestår der på udbudssiden næsten udelukkende jernbaneteknik i form af signaler, kørestrøm og skinner. De kontraherede kontrakter er indgået til væsentligt lavere priser end forudsat i anlægslovens budget.

Stort set alle arkæologiske prøvegravninger er gennemført. Ledningsomlægninger er i gang og forventes afsluttet i 2015. Tilsvarende er nedrivning af bygninger og rydning af bevoksninger stort set afsluttet. Besigtigelser (med undtagelse af besigtigelser i forbindelse med den niveaufri skæring ved Ringsted) er afsluttet, og ekspropriationerne vil (med undtagelse af Ringsted station) være afsluttede i juni 2014, men afregningsmæssigt vil der udestå meget betydelige beløb, idet ekspropriationsafregningen med kommunerne samles sammen og sker efterfølgende.

Projektets tids- og aktivitetsplan for udbud overholdes. Alle større entrepriser er udbudt som totalentrepriser, hvor entreprenørerne forestår udarbejdelsen af detaljeret design og myndighedsbehandlinger. I 2014 er der især fokus på kontrol med detaljeret design samt påbegyndelse af byggerier, herunder sikring af arbejdsmiljø og information af naboer og andre berørte parter.

Projekteringsarbejdet, de forberedende arbejder og de første egentlige anlægsarbejder har ikke afdækket forhold og særlige risici, der truer overholdelsen af projektets samlede budget. Projektets fremdrift er tilfredsstillende, og tidsplanen forventes overholdt.

Niveaufri udfletning Ringsted Station

Med fortroligt akt. N af 30. maj 2013 har Finansudvalget godkendt igangsættelse af en niveaufri udfletning ved Ringsted Station, som blev besluttet i Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Projektet integreres i Ny Bane København-Ringsted. Den niveaufri udfletning består af en bro i vestenden af Ringsted Station, hvor sporene fra den nye bane mod Storebælt føres over sporene mod Ringsted-Femern banen. Etableringen af udfletningen vil forbedre rettidigheden og forøge hastigheden igennem stationen. Projektet er et led i realiseringen af 1. etape af timemodellen, og der er afsat 349 mio. kr. til projektet (2014-priser).

Der er dog politisk udtrykt ønske om, at der skal laves en supplerende VVM-undersøgelse af et alternativ til den vestlige løsning på Ringsted station. Indtil der er taget stilling til udførelse af en supplerende VVM-undersøgelse er arbejdet på den niveaufri skæring vest for Ringsted station sat i bero.

Den budgetmæssige situation

Projektets totaludgift udgør 11.561,5 mio. kr. (2014-priser). Med Finansudvalgets tiltrædelse af fortroligt akt. N af 30. maj 2013 udvides Banedanmarks bevilling med midler til udførelse af projektet niveaufri udfletning ved Ringsted Station. Der er i forbindelse med TEN-T ansøgningsrunden for 2013-2015 givet foreløbigt tilsagn fra Europakommissionen om støtte til projektets detailprojektering på 227,9 mio. kr.

Projektets bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Signalprogrammet

Formål

Som led i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet at etablere et nyt signalsystem på både fjernbanen og S-banen. På fjernbanen etableres et signalsystem baseret på det fælleseuropæiske signalsystem ERTMS niveau 2, og på S-banen etableres et moderne bybanesystem (CBTC).

Status

S-baneprojektet har sammen med Siemens indledt test parallelt med det afsluttende installationsarbejde på Early Deployment strækningen Jægerborg-Hillerød. De første S-tog er blevet udstyret med CBTC-modtagerudstyr. Udrustningen af samtlige S-tog forventes færdig i december 2015. Banedanmark fastholder, at man trods en stram tidsplan kan overgå til overvåget prøvedrift med passagerer på strækningen Jægersborg-Hillerød ved udgangen af 2014. Der er derfor ikke ændret i tidsplanen. Siemens forventer stadig at færdiggøre udrulningen ultimo 2018. Projektafslutningen foregår derefter i 2019 og 2020, mens banen kører i fuld drift. Tidsplanen frem til og med 2014 vurderes at være meget stram, mens tidsplanen efter 2014 vurderes at være robust.

Fjernbaneprojektet er sammen med leverandørerne Alstom (øst for Lillebæltsbroen) og Thales-Strukton (vest for Lillebæltsbroen) i gang med Early Deployment-fasen. Early Deployment strækningerne Roskilde-Køge-Næstved samt Langå-Frederikshavn overgår til overvåget prøvedrift med passagerer baseret på de nye signaler i 2016. Hele fjernbanen forventes at være overgået til det nye signalsystem i 2021. Projektafslutningen foregår derefter i 2022 og 2023, mens banen kører i fuld drift.

Signalprogrammet indgik 22. marts 2013 kontrakt med E. Pihl og Søn A/S vedr. opførelsen af trafikkontrolcenteret for den østlige del af fjernbanetrafikken samt S-banetrafikken ved Dybbølsbro station. Efter Pihl og Søns konkurs i august 2013 indgik Signalprogrammet kontrakt med KPC om færdiggørelse af byggeriet. Tidspunktet for færdiggørelse af byggeriet har som følge heraf måttet udskydes til maj 2015. Ekstraomkostninger for overdragelse af byggeriet og tilhørende risici til KPC forventes dækket af Signalprogrammets nuværende bevilling. Yderligere afledte effekter på de øvrige af Signalprogrammets projekter er imødekommet ved ændret koordinering, herunder optimering af leverandørernes installationsarbejder.

Den 5. november 2013 indgik Signalprogrammet kontrakt med Hansson & Knudsen omkring opførelsen af trafikkontrolcenteret for den vestlige del af fjernbanetrafikken i Fredericia. Bygningen forventes at stå færdig i maj 2015.

Den budgetmæssige situation

Med fortrolig akt. J af 10. maj 2011 og fortrolig akt. E af 30. november 2011 fik Bannedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S-banens og F-banens afslutning i 2022 og 2023.

Der er efterfølgende med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 tilbageført midler til Infrastruktur-fonden for i alt 4,1 mia. kr. frem til 2020. Besparelserne følger af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet.

Projektets totaludgift udgør 18.823,2 mio. kr. (2014-priser). Både den bevilgede totaludgift og tidsplanen for hhv. S-baneprojektet og fjernbaneprojektet forventes overholdt.

Signalprogrammet har fået tilsagn om TEN-T midler fra EU til medfinansiering af Early Deployment-strækningen Langå-Frederikshavn. Endvidere er der opnået midler til at teste, at signaler og udstyr i togene på strækningen kan kommunikere sammen. I alt udgør EU-støtten 89,0 mio. kr. Finansieringsprogrammet løber i perioden 1. januar 2012-31. december 2015. Når delprojektet afsluttes i 2016, vil det kunne opgøres endeligt, hvor meget støtte projektet tildeles, og eventuelle overskydende midler kan tilbageføres til Infrastruktur-fonden.

Kapacitetsudbygning vest for København (KØR-projektet)

Formål

I trafikaftalen fra 2003 blev det aftalt at sikre en kapacitetsudvidelse på strækningen Østerport-Ringsted.

Trafikaftalen fra 2003 er udmøntet i Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 og Aftale om trafik for 2008 med beslutningen om at anlægge et nyt spor øst for Ringsted samt at etablere to spor mellem København H og Ny Ellebjerg.

Status

KØR-projektet er i udførelsesfasen delt op i to individuelle projekter:

1. *Dobbeltspor København H-Vigerslev*

Dobbeltspor København H-Vigerslev blev idriftsat den 9. december 2012.

Restarbejder vedrørende spor- og kørestrøm mv. er udført i 4. kvartal 2013. Restarbejder i forbindelse med sikringsanlæg, matrikulering og lignende forventes afsluttet ultimo 2014 bl.a. pga. kontrol-, validerings- og assesseringsprocedurer og myndighedsgodkendelser.

2. *Overhalingsspor ved Ringsted*

Overhalingssporet ved Ringsted blev ibrugtaget primo 2011. Der udestår enkelte restarbejder knyttet til krav mod rådgiver.

Udbygningerne er udformet således, at de indgår i den nye bane København-Køge-Ringsted.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 968,6 mio. kr. (2014-priser). Projektets bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Fordelingsstation Vestfyn

Formål

Med Aftale om trafik for 2007 blev der afsat midler til etablering af en fordelingsstation på Vestfyn, da en sådan ikke tidligere har været etableret her.

Status

Som oplyst i Anlægsstatus 2 2013 vil der kunne opnås stordriftsfordele, og dermed besparelser, ved at udbyde anlægget af fordelingsstation Vestfyn sammen med elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet at elektrificere størstedelen af det danske jernbanenet. I den forbindelse er der behov for på ny at analysere kørestrømskapaciteten. Denne analyse vil blive gennemført i løbet af 2014, og konklusionerne bliver indarbejdet i det endelige udbudsmateriale. Det betyder at anlæg af fordelingsstationen forventeligt først vil kunne ske i 2016. Udsættelsen af etableringen ventes ikke at medføre negative konsekvenser for togdriften.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 31,9 mio. kr. (2014-priser).

Det er Banedanmarks vurdering, at det oprindelige prisestimat for anlæg af fordelingsstationen, som var uden reserver, ikke er tilstrækkeligt. Ved at koble anlæg af fordelingsstationen til det samlede elektrificeringsprogram ventes der imidlertid at kunne opnås en billigørelse. Et endeligt estimat for omkostningen til etableringen af fordelingsstationen på Vestfyn ventes på baggrund heraf at foreligge i sommeren 2015.

Den bevilgede totaludgift forventes ikke overholdt.

3.3 Fornyelsesprojekter på baneområdet

I det følgende gives en status for større fornyelsesprojekter under gennemførelse. Som udgangspunkt håndteres eventuelle fordyrelser på enkelte projekter inden for den samlede bevilling til fornyelse af jernbaneinfrastrukturen. Billiggjorte projekter medgår således til at finansiere fordyrede fornyelsesaktiviteter. Det er Banedanmarks vurdering, at de nuværende konstaterede fordyrelser kan rummes inden for den samlede bevilling.

Tabel 3.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel	Total- bevilling	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2014	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Renovering af Nørreport station (Ny Nørreport)	FL10	(fortroligt)	Ja	(fortroligt)	2014
Ny Metrotrappe	Akt. 62 2013	157,1	Ja	0,0	2015
Aftale om trafik 2007					
Sporombygning Skanderborg-Herning	Akt. 45 2010/2011	287,1	Ja	258,6	2012
Sporfornyelse Aalborg-Frederikshavn	Akt. 73 2011/2012	408,5	Nej	407,3	2012
S-togsspor København H-Dybbølsbro (6. hovedspor)	Akt. 20 2007/2008 Akt. 19 2008/2009	356,3	Nej	358,3	2013
Sporstifteudveksling Fredericia Station	Akt. 133 2012/2013	79,7	Ja	75,4	2013
Sporfornyelse Roskilde-Køge-Næstved	Akt. 132 2012/2013	240,7	Ja	204,4	2013
Esbjerg-Skjern-Herning	Akt. 67 2012	140,7	Ja	110,4	2014
Lillebæltsbroen - Forstærkning af fundering	Akt. 91 2014	129,0 ¹⁾	Ja	5,5	2014
Sporombygning Taulov - Padborg	Akt. D 2014	(fortroligt)	Ja	12,2	2016

1) I tillæg hertil afholder Vejdirektoratet 7 mio. kr. til vejtrafikafviklingsberedskab

Anm.: "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet forventes overholdt.

Renovering af Nørreport Station (Ny Nørreport)

Formål

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er der afsat 210,0 mio. kr. til gennemførelse af en modernisering af Nørreport Station med henblik på at sikre bedre luftkvalitet og et reduceret støjniveau ved udskiftning af ventilationsanlægget på fjernbaneperronen samt istandsættelse af ventilationsanlægget på S-perronen. Derudover renoveres interiøret mv., og der genåbnes et trappeløb ved nordtrappen.

Banedanmark har samtidig planlagt hovedistandsættelse af Nørreport Station for at sikre en længere levetid af konstruktionen. Arbejdet omfatter istandsættelse af de bærende konstruktioner samt udskiftning af membranen på konstruktionens overside.

Projektet udføres sammen med Københavns Kommune og DSB i én entreprise med Banedanmark som entreprenørens kontraktpart.

Renoveringen af Nørreport Station forventes gennemført inden udgangen af 2014.

Banedanmark har tilvalgt optioner vedrørende en genåbning af nordligt trappeløb fra overfladen til S-togsperronen, ny belægning på fjerntogsperronen, renovering af trappen ved Gothersgade og hovedtrappen fra fjerntogsperronen til forhal samt supplerende perronbelægning på S-togsperron. Dette sker i henhold til Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009 og inden for projektets økonomiske rammer.

Status

Arbejderne i marken er igangsat oktober 2011. Betonrenovering af stationen er afsluttet planmæssigt. Idriftsættelse af ventilationsanlægget på S-banen forventes at ske i 2. kvartal 2014. Renoveringen af fjerntogsperronen blev afsluttet planmæssigt, og perronen blev genåbnet for passagertrafik den 22. april 2014. Herefter udestår kun diverse restarbejder under jorden, der forventes afsluttet i 2014.

På oversiden af konstruktionen er betonrenovering og membranarbejder afsluttet, bortset fra enkelte, mindre områder. Alle ventilationsbygværker er etableret, dog udestår montering af glasbeklædning. På stationens tag er stål- og betonarbejder afsluttet, og der er etableret grønne tage med sedumbepantning og solceller. Én bygning er ibrugtaget, og arbejdet med de øvrige tre bygninger pågår. Vejforløbet blev planmæssigt lagt over i blivende forløb med udgangen af marts 2014. Udgravning til fjernvarmeledning ejet af HOFOR pågår. Belægningsarbejder er påbegyndt, og det første af i alt ni cykelparkeringsområder er under etablering. Alle resterende arbejder over jord forventes afsluttet ultimo 2014.

Den budgetmæssige situation

Bevillingen til det overordnede projekt ”Renovering af Nørreport” er givet på finanslovene for 2010-2014. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe*Formål*

I Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 er det besluttet at forlænge den eksisterende transfertunnel på Nørreport Station og etablere adgang via trappe og rulletrappe til transfertunnelen fra gågadedelen af Frederiksborggade. Projektet vil muliggøre en forbedring af adgangsforholdene til især Metroen, men også til S-tog og regionaltog, efter renoveringen af Nørreport Station.

Opgaven opdeles i seks faser: omlægning af ledninger, etablering af byggegrube, udgravning over grundvandsspejl, udgravning under grundvandsspejl, etablering af tunnel og til sidst aptering.

Status

Ledningsomlægninger blev afsluttet i august 2013, og byggegrube er etableret. Udgravning over grundvandsspejl pågår. Banedanmark anvendte fra begyndelsen en arbejds metode til udgravningen, hvor jord erstattes med specialbeton. Det har imidlertid vist sig, at et lerlag i 16 meters dybde bevirker, at betonblandingen bliver for porøs, hvorfor der ikke kan støbes en tilstrækkelig stærk bundplade til at modstå presset fra grundvandet. Derfor anvender Banedanmark nu en alternativ frysemetode, hvor jorden fryses ned til minus 21 grader i 16 meters dybde. Nedfrysningen stabiliserer jorden og sikrer, at der ikke strømmer vand ind, når der graves under grundvandsspejlet. Den ændrede metode forsinket projektet, der forventes klar til ibrugtagning i forsommeren 2015. Forsinkelsen vil ikke få betydning for indvielsen af ny Nørreport Station.

Den budgetmæssige situation

Projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved akt. 62 af 7. april 2013. Projektet har en forventet totaludgift på 157,1 mio. kr. (2013-priser), som finansieres af DSB og Metroselskabet. Metrotrappen udføres af Banedanmark.

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporombygning Skanderborg-Herning

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 udførte Banedanmark i sommeren 2012 fornyelse af spor på strækningen Skanderborg-Herning. Arbejderne blev gennemført for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers ville være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen omfattede store dele af strækningen samt fornyelse af sporskifter og overkørsler. Et antal sidespor, der ikke længere benyttes, er nedlagt for at reducere strækningens fremtidige vedligeholdelsesomkostninger. Desuden medførte sporfornyelsen afledte arbejder inden for afvanding og sikring.

Status

Projektet blev gennemført i perioden april-august 2012. I koordinering med sporombygningen blev der gennemført brofornyelse på strækningen. Der er foretaget 1-års justering af projektet i oktober 2013. De sidste mangler er under udbedring, og projektet lukkes ultimo 2014.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt. 45 af 7. april 2011 om igangsættelsen af sporombygningen på Skanderborg-Herning. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 287,1 mio. kr. (2014-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporombygningen af Aalborg-Frederikshavn

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt fornyelse af spor på strækningen Aalborg-Frederikshavn. Arbejderne gennemføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen omfatter store dele af strækningen samt fornyelse af sporskifter og overkørsler. Herudover nedlægges et antal sidespor med henblik på at reducere strækningens fremtidige vedligeholdelsesomkostninger. Desuden medfører sporfornyelsen afledte arbejder inden for afvanding og sikring.

Status

Projektet blev udført maj-november 2012 med lukning af strækningen i perioden juni-oktober 2012. Arbejdet på hele strækningen er meldt færdigt som planlagt den 29. oktober 2012. 1-årsjustering er gennemført i oktober 2013. Banedanmark afventer svar fra Trafikstyrelsen vedr. endelig ibrugtagningstilladelse. Projektet forventes lukket i 2014.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt. 73 af 8. december 2011 om igangsættelsen af sporombygningen på Aalborg-Frederikshavn. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 408,5 mio. kr. (2014-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget. Overskridelsen skyldes bl.a., at Banedanmark havde ekstra udgifter til transport af materialer til projektet; disse kunne ikke transporteres over den beskadigede jernbanebro over Limfjorden, men blev i stedet sendt via Sverige.

6. hovedspor København-Dybbølsbro*Formål*

På baggrund af Aftale om trafik for 2003 af 5. november 2003 har Banedanmark igangsat projektet S-togspor København H-Dybbølsbro. Hovedformålet med projektet er at forøge kapaciteten for S-tog ved at etablere et supplerende hovedspor fra København H til Skelbæk vest for Dybbølsbro.

Samtidig med etablering af det nye hovedspor gennemfører Banedanmark fornyelse af dele af sporanlægget mellem København H og Dybbølsbro samt hele S-banens kørestrømsanlæg mellem København H og Valby.

De tre projekter blev ved akt. 20 af 27. marts 2008 slået sammen til ét samlet projekt. Ved akt. 19 af 7. maj 2009 er projektets omfang reduceret i forhold til det oprindelige med henblik på at sikre overholdelse af budgettet.

Status

Størstedelen af arbejderne på projektet er gennemført og afsluttet. Der gennemføres i forbindelse med 6. hovedsporsprojektet en hastighedsopgradering af det eksisterende spor 4. Der er udarbejdet et samlet screeningsnotat til fastlæggelse af dette arbejdes omfang. Hastighedsopgraderingen afventer beslutning om tidspunktet for udførelse, da det samlede projektomfang ændres. Banedanmark undersøger den kommende tid muligheden for at indarbejde opgraderingen i udrulning af Signalprogrammet på strækningen.

Den budgetmæssige situation

Med akt. 19 af 7. maj 2009 er der bevilget en totaludgift på 356,3 mio. kr. (2014-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Sporskifteudveksling mv. på Fredericia Station*Formål*

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt udveksling af sporskifter på dele af Fredericia Station. Udvekslingen er nødvendig for at kunne opretholde det nuværende omfang af togdriften.

Der er planlagt renovering af broer på banestrækningen mellem Middelfart og Fredericia samtidig med sporskifteudvekslingsprojektet. Desuden er der i 2013 planlagt et sporombygningsprojekt på Lillebæltsbroen. De omtalte projekter koordineres med sporskifte-

udvekslingsprojektet på Fredericia Station i forhold til optimering af udførelsen samt i forhold til minimering af sporspæringerne.

Brofornyelsen og sporombygningen på Lillebæltsbroen er mindre fornyelsesprojekter, hvor totalomkostningen ligger under forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Status

Projektet er udført i perioden juni-september 2013 i etaper med specifikke sporspæringer, hvilket har medført begrænsninger for togdriften ved Fredericia Station. Sporarbejdet er udført med undtagelse af 1-årsjustering, og projektet forventes lukket i løbet af 2. kvartal 2014.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt. 133 af 21. februar 2013 om igangsættelsen af sporskifteudvekslingen på Fredericia Station. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 79,7 mio. kr. (2014-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse Roskilde-Køge-Næstved (Lille Syd)

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt sporfornyelse på strækningen Roskilde-Køge-Næstved (Lille Syd). Arbejderne gennemføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelse og reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen omfatter sporombygning på dele af strækningen, inkl. arbejder på Næstved Station, samt fornyelse af enkelte sporskifter. Herudover udskiftes nedslidte træsveler og ældre duobloksveller med monobloksveller. Samtidig udføres forskellige jord- og afvandingsarbejder.

I forbindelse med sporombygningen udføres renovering af en række broer som selvstændigt projekt. Spæringsforholdene er koordineret mellem sporprojektet og broprojektet.

Status

Alle sporarbejder på strækningen Roskilde-Køge-Næstved, samt arbejder på Køge og Næstved stationer er afsluttet. De resterende arbejder bl.a. omkring kontrol-, validerings- og assesseringsprocedurer samt myndighedsgodkendelser afsluttes medio 2014.

Den budgetmæssige situation

Med akt. 132 af 13. december 2012 har Finansudvalget godkendt igangsættelse af sporfornyelsen af strækningen Roskilde-Køge-Næstved med en totaludgift på 240,7 mio. kr. (2014-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse Esbjerg-Skjern-Herning

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt sporfornyelse af strækningen Esbjerg-Skjern-Herning. Arbejderne gennemføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og muligvis reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen omfatter hovedsageligt ombygning på stationer med nye spor og sporskifter. Herudover nedlægges et antal sidespor med henblik på at reducere strækningens fremtidige vedligeholdelsesomkostninger. Samtidig ombygges seks overkørsler.

Status

Projektet er udført fra ultimo maj til medio september 2013. Der udestår afklaring af enkelte restarbejder samt 1-årsjustering. En række broprojekter er gennemført sideløbende med fornyelsesprojektet. Disse blev koordineret i forhold til udførelse og spæringer. Projektet forventes lukket ultimo 2014.

Den budgetmæssige situation

Med akt. 67 af 29. november 2012 er der bevilget en totaludgift på 140,7 mio. kr. (2014-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Forstærkning af funderingen omkring Den gamle Lillebæltsbro

Formål

Analysen af funderingsforholdene for Lillebæltsbroen har afdækket behov for forstærkning af funderingen. Lillebæltsbroen er funderet på såkaldt plastisk ler, der medfører store geotekniske udfordringer for konstruktioner funderet herpå. Siden broen blev indviet i 1935, har den som forventet sat sig med ca. 0,75 meter, hvilket broen er konstrueret til at absorbere. Sætningskurven er dog ikke aftaget som forudsat ved konstruktionen af broen. Analyser gennemført i 2012 har vist, at den plastiske ler i Lillebælt har egenskaber, der indebærer, at broen fortsat vil sætte sig.

En ekspertgruppe har i 2013 analyseret forholdene omkring bæreevnen i det plastiske ler og har konkluderet, at broen fortsat er sikker, og at trafikken kan opretholdes. Marginen til sikkerhedsgrænsen er dog lille og bør udvides ved at styrke funderingen rundt om bropillerne.

Forstærkningen af funderingen sker ved udlægning af sten og skærver omkring de fire bropiller. Forstærkningen vil sikre, at det oprindelige sikkerhedsniveau for broen fortsat overholdes.

Status

Projektering er udført med baggrund i rådgiverfirmaer, der var repræsenteret i ekspertgruppen. Udførelse er baseret på udbud efter særskilt prækvalifikation.

Udlægning af sten gennemføres i løbet af sommeren 2014 med forventet afslutning oktober 2014.

Den budgetmæssige situation

Projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved akt. 91 af 13. maj 2014. Projektets forventede totaludgift er på 129 mio. kr., hvoraf halvdelen finansieres af Vejdirektoratet. Derudover

har Vejdirektoratet følgeomkostninger på 7,0 mio. kr. til vejtrafikafviklingsberedskab indtil projektets afslutning.

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporombygning Taulov-Padborg

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt sporfornyelse af Taulov, Rødekro, Vejbæk, Tinglev og Padborg stationer samt strækningen Tinglev-Vejbæk. Arbejderne gennemføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen. Desuden hæves eksisterende lokale hastighedsnedsættelser, som skyldes sporets tilstand. Sporfornyelsen omfatter fornyelse af spor og sporskifter samt afledte arbejder indenfor jord og afvanding, sikring, ATC, fjernstyring og kørestrøm.

Status

Arbejderne foregår i ly af spærringer fra projektet til anlæg af dobbeltspor på strækningen Vamdrup-Vojens med udførelse i påsken og sommeren 2014, samt påske og sommer 2015. I samme spærringer udføres fornyelse af broer på strækningen.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. D af 8. januar 2014 om igangsættelsen af sporombygningen på Taulov-Padborg. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

3.4 Fornyelse- og vedligehold af jernbanenettet

Tabel 3.4. Aftale om trafik, forbrug og prognose 2007-2014 (fornyelse og vedligehold)

mio. kr. 2014-priser	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	I alt
Forudsat i Aftale om trafik for 2007	2.213	2.816	2.954	2.746	2.763	3.037	2.356	2.339	21.224
Realiseret/prognose	2.281	2.894	2.925	2.789	2.379	2.958	2.698	2.101	21.024
Merforbrug	68	78	-29	43	-384	-79	342	-238	-200

Anm.: Enkelte rækker summer ikke til totalen grundet afrunding

Formål

Aftale om trafik for 2007 forudsatte en afvikling af efterslæbet på Banedanmarks jernbanenet i perioden 2007-2014, eksklusiv signaler. Endvidere blev det forudsat, at Banedanmarks organisation skulle optimeres, og at der skulle opnås en årlig effektivisering på 2 pct.

Aftale om trafik for 2007 blev indgået den 26. oktober 2006 af den daværende regering (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre.

Status

Banedanmark fastholder forventningen om at afvikle det forudsatte efterslæb i 2014. Afviklingen forløber som forudsat med de ændringer, som er identificeret i løbet af aftaleperioden, og som der er redegjort for i de løbende afrapporteringer til Folketinget på Aftale om trafik for 2007.

Banedanmark forventer inden udgangen af 2014 at have indhentet 98 pct. af de forudsatte km sporfornyelse. Den primære årsag til, at Banedanmark gennemfører marginalt færre kilometer sporfornyelse end forudsat, er, at den eksisterende infrastruktur i videst mulig omfang fornyes i tilknytning til de besluttede og planlagte anlægsprojekter. Fornyelsen af enkelte strækninger gennemføres derfor i perioden 2015-2020 i stedet for inden udgangen af 2014, som oprindeligt forventet i forbindelse med Aftale om trafik for 2007 med efterfølgende tilpasninger.

Efterslæbet på broer blev indhentet ved udgangen af 2012 og dermed hurtigere end forudsat i Aftale om trafik for 2007.

Banedanmark forventer fortsat at opnå den med Aftale om trafik for 2007 forudsatte gennemsnitlige akkumulerede effektivisering på 2 pct. pr. år for perioden 2007-2014.

Med Finansloven for 2014 blev der truffet beslutning om Banedanmarks rammer for fornyelse og vedligehold i perioden 2015-2020.

Da Banedanmark udarbejdede det politiske oplæg, som ligger til grund for de økonomiske rammer for 2015-2020, blev den samlede periode frem til 2020 analyseret. Formålet hermed var at sikre den mest hensigtsmæssige anvendelse af midlerne på både kort og lang sigt.

De gennemførte analyser har medført en ændret fordeling af midlerne mellem fag i den sidste del af indeværende aftaleperiode, men også at der overføres midler fra indeværende aftaleperiode (2007-2014) til perioden 2015-2020. Baggrunden for overførslen af midler er bl.a., at sporfornyelsen af udvalgte strækninger er udskudt til perioden 2015-2020 for at sikre koordineringen med nogle centrale anlægsprojekter.

Den budgetmæssige situation

Der var med Aftale om trafik 2007-2014 samt efterfølgende tillægsbevillinger forudsat anvendt kr. 21,3 mia. på fornyelse og vedligehold i 2007-2014. Det samlede forbrug for perioden ventes at beløbe sig til kr. 21,0 mia. (fordelt på kr. 18,7 mia. realiseret i 2007-2013 (opgjort i løbende priser) og kr. 2,3 mia. prognosticeret for 2014 (opgjort i 2013-pl)). Der overføres således ca. 300 mio. kr. til fornyelse og vedligehold i perioden 2015-2020.

Der er på finansforslaget for 2014 indbudgetteret i alt 4,1 mia. kr. (2013-pl) ekstra i perioden 2015-2020 til en økonomisk optimal vedligeholdelse af jernbanen. Midlerne forudsættes finansieret af uforbrugte centrale reserver ved igangværende anlægsprojekter. Hvis der mod forventning ikke frigøres tilstrækkelige midler fra den centrale reserve, reduceres merbevillingen til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

Det bemærkes, at Banedanmark i perioden har måttet udbedre skader på jernbanenettet i forbindelse med uheld, ekstremvejr og hærværk. Der pågår drøftelser med Finansministeriet om den bevillingsmæssige håndtering heraf efter reglerne om statens selvforsikring. Indtil videre har Banedanmark afholdt udgifter hertil på mere end 100 mio.kr. fra midlerne til fornyelse og vedligehold. Der er derfor i perioden afholdt tilsvarende mindre udgifter til fornyelse- og vedligeholdelse af jernbanen i forhold til det forudsatte i Aftale om trafik 2007-2014.

4. Veje

I dette kapitel gennemgås undersøgelser og igangværende anlægsprojekter på vejområdet.

Overordnet set bærer markedssituationen på vejområdet præg af, at konkurrencesituationen fortsat er gunstig. Det indikerer både prisniveauet for Vejdirektoratets senest gennemførte udbud og antallet af bydende. Vejdirektoratet følger løbende aktivitetsniveauet på anlægsområdet for at vurdere, om det påvirker konkurrenceintensiteten og dermed prisniveauet.

Afsnit 4.1 giver en status for forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet, mens afsnit 4.2 giver en status for igangværende anlægsprojekter. Afsnit 4.3 giver en status for større bygværker og afsnit 4.4 giver en status for efterslæbsindhentning mv.

I kapitel 7 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet.

4.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet

Tabel 4.1 giver en oversigt over samt status for aktuelle VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på vejområdet, som er igangsat med aftaler om en grøn transportpolitik eller tidligere aftaler. Eventuelle merudgifter i forhold til et projekts totaludgift afholdes inden for den samlede ramme til undersøgelser.

Tabel 4.1. Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. i Vejdirektoratet

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2014
Infrastrukturfonden				
VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg	Akt. 116 2008/2009	26,7	Ja	24,6
VVM af Skowejen mellem Regstrup og Kalundborg	Akt. 116 2008/2009	14,7	Ja	10,5
Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9	Aftale af 22. okt. 2009	6,0	Ja	4,8
Forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved-Rønnede (rute 54)	Aftale af 22. okt. 2009	2,0	Nej	3,4
Forundersøgelse af 3. limfjordsforbindelse	Aftale af 21. marts 2010	10,3	Nej	25,6
Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22)	Aftale af 26. nov. 2010	4,0	Ja	2,1
Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing-Herming (rute 15)	Aftale af 26. nov. 2010	4,0	Ja	2,2
Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn	Aftale af 26. nov. 2010	2,0	Nej	2,7
Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsingø Øst til Gilleleje	Aftale af 26. nov. 2010	2,0	Ja	1,6
VVM af Haderup Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	7,1	Ja	3,1
VVM af Ribe Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	8,0	Ja	0,8
Beslutningsgrundlag om en ny forbindelse ved Roskilde Fjord	Aftale af 21. marts 2013	5,0	Ja	1,8
Projektering mv. af ny Storstrømsbro	Aftale af 21. marts 2013	225,8	Ja	32,3

Anm.: "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet forventes overholdt.

VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg

VVM-undersøgelsen har omfattet to strækninger: Viborg V-Rødkærsgade (ca. 11 km) og Søbyvad-Aarhus (ca. 21 km). Der er undersøgt to alternative linjeføringer ved Viborg og tre alternative linjeføringer ved Aarhus samt andre løsningsmuligheder til udbygning af rute 26.

VVM-undersøgelsen har været i offentlig høring i foråret 2012, og der indkom mange høringssvar. Vejdirektoratet har på baggrund af den offentlige høring færdiggjort det samlede beslutningsgrundlag for projektet. Indstillingen for projektet er fremsendt i efteråret 2012.

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det for så vidt angår linjeføringen ved Viborg, at *"Parterne er på den baggrund enige om at gå videre med Vejdirektoratets hovedforslag til en nordlig linjeføring og derved opgive øvrige linjeføringer på strækningen ved Viborg. Borgerne får en afklaring ved, at der lægges byggelinjer langs den valgte linjeføring."*

I forbindelse med høringen af strækningen ved Aarhus er der fremkommet et forslag til en ændret og mere sydlig linjeføring, hvor rute 26 af hensyn til borgere i Mundelstrup tilsluttes Østjyske Motorvej E45.

Da linjeføringen afviger fra VVM-redegørelsen, er parterne bag aftalen af d. 23. marts enige om at lave en fornyet VVM-høring forud for valg af linjeføring for den østlige del af projektet. Resultatet af VVM-høringen vil foreligge medio 2013.”

For så vidt angår linjeføringen ved Viborg har Vejdirektoratet kundgjort byggelinjepålægget den 30. oktober 2013, og berørte lodsejere kan nu begære overtagelse, såfremt de opfylder vilkårene for dette. Der er ingen seneste tidsfrist for indsendelse af denne begæring.

Fornyet VVM-høring forud for valg af linjeføring for den østlige del af projektet blev afsluttet i august 2013. Vejdirektoratet har udarbejdet et høringsnotat og fremsendt dette sammen med en indstilling til transportministeren i januar 2014.

VVM af Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg

Det er med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 besluttet at gennemføre en VVM-undersøgelse vedrørende etablering af en ny motorvejsstrækning på den resterende strækning fra Regstrup til Kalundborg (3. etape af det samlede projekt mellem Kalundborg og Holbæk-motorvejen). Der blev afsat 15 mio. kr. til undersøgelsen. VVM-undersøgelsen har været i offentlig høring, og Vejdirektoratets indstilling er offentliggjort i efteråret 2012.

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det, at ”Parterne er enige om, at linjeføringen fastlægges svarende til Vejdirektoratets hovedforslag for de sidste etaper af Skovvejen mod Kalundborg, dvs. en ny motorvej syd om Regstrup og en ny motorvej til Kalundborg. Parterne er på den baggrund enige om, at øvrige linjeføringer, der ikke indgår i hovedforslagene, opgives. Borgerne får en afklaring ved, at der lægges byggelinjer langs de valgte linjeføringer.”

Vejdirektoratet har udført arbejdet med at lægge byggelinjer langs den valgte linjeføring.

Byggelinjepålægget blev kundgjort den 30. oktober 2013, og berørte lodsejere kan nu begære overtagelse, såfremt de opfylder vilkårene for dette. Der er ingen seneste tidsfrist for indsendelse af denne begæring.

Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9

Vejdirektoratet har i 2012 offentliggjort en forundersøgelse, som belyser behov og muligheder for opgradering af vejforbindelsen over Tåsinge og Langeland og på Lolland mellem Tårs og Maribo.

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det, at ”Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af

mulighederne for at opgradere rute 9 mellem Svendborg og Spodsbjerg og mellem Tårs og Maribo.

Parterne noterer sig, at Lolland Kommune har et ønske om erhvervsudvikling på arealer i forbindelse med tilslutningsanlæg 48 ved Maribo på E47. Parterne er enige om at indskrænke de statslige arealinteresser i erhvervsområdet, som berøres af en række af linjeføringerne i forundersøgelsen af Rute 9. Parterne er opmærksomme på, at der ved en eventuel senere beslutning om udbygning af rute 9 skal ske en fornyet undersøgelse af mulighederne for en højklasset tilslutning af rute 9 til E47.”

Med aftale af 26. november 2010 har parterne reserveret 10 mio. kr. til en evt. kommende VVM-undersøgelse af strækningen.

Forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved-Rønnede (rute 54)

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det, at *”Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere Rute 54 mellem Næstved og Sydmotorvejen ved Rønnede”*.

I Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafiksikkerhedsbyer af 14. november 2013 fremgår det, at *”Parterne er enige om at tage stilling til spørgsmålet om igangsættelse af en VVM-undersøgelse for projektet i januar 2014.”*

Vejdirektoratet har indhentet udtalelser fra de berørte kommuner og myndigheder mv. og ministeren har i december 2013 oversendt høringsmaterialet til forligskredsen. Der forventes et mindre merforbrug på forundersøgelsen. Merforbruget afholdes inden for Vejdirektoratets samlede bevilling til undersøgelsesprojekter.

Med aftale af 26. november 2010 har parterne reserveret 15 mio. kr. til en evt. kommende VVM-undersøgelse af strækningen.

3. Limfjordsforbindelse

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det, at *”Parterne noterer sig, at Folketingets Transportudvalg er blevet præsenteret for en teknisk gennemgang af en 3. Limfjordsforbindelse, bl.a. på baggrund af den offentlige høring vedrørende projektet og behovet for afklaring af en række spørgsmål.”*

En ny 3. Limfjordsforbindelse er et stort og indgribende projekt, der vil påvirke trafikmønstrene markant. Parterne noterer sig, at der i forbindelse med høringen har været rejst spørgsmål om trafikberegningerne, og er enige om, at der foretages en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med den nye Landstrafikmodel. Dette vil skabe et opdateret grundlag omkring de trafikale konsekvenser af de to linjeføring.”

Vejdirektoratet har afsluttet den nævnte opdatering i april 2014.

VVM af omfartsvej ved Haderup

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det, at ”Parterne noterer sig endvidere, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere rute 34/26, Herning-Skive-Hanstholm. Forundersøgelsen omfatter en række forskellige deletaper med forskellige løsningsforslag.

Parterne noterer sig, at forundersøgelsen viser, at der er reduceret fremkommelighed på rute 34, og at specielt den tunge trafik giver genevirkninger for lokalbefolkningen i Haderup. Etableringen af en omfartsvej ved Haderup vil både forbedre fremkommeligheden og aflaste strækningen gennem byen.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 7 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Haderup.”

Vejdirektoratets VVM-undersøgelse pågår som planlagt og forventes afsluttet i 2014.

Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11) – VVM af Ribe Omfartsvej

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det, at ”Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere Rute 11 mellem Tønder og Esbjerg. Forundersøgelsen omfatter en lang række forskellige løsningsmuligheder på forskellige ambitionsniveauer. Parterne reserverede i forbindelse med beslutningen om forundersøgelsen 40 mio. kr. til en evt. fremtidig VVM-undersøgelse.

Parterne noterer sig, at forundersøgelsen viser, at strækningen omkring Ribe er den mest belastede på rute 11. Strækningen er præget af sommer- og turisttrafik, som medfører kødannelse i krydsene og forringer fremkommeligheden.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 8 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Ribe.”

Parterne er i aftalen endvidere enige om, at VVM-undersøgelsen af Ribe Omfartsvej og Haderup Omfartsvej (i alt 15 mio. kr.) finansieres af de tidligere reserverede 40 mio. kr. til evt. fremtidige VVM-undersøgelse på rute 11. De resterende midler tilbageføres til transportpuljerne.

Vejdirektoratets VVM-undersøgelse pågår som planlagt, hvor der blandt andet vil være fokus på Natura 2000-beskyttede områder i henhold til EU-direktiver. VVM-undersøgelsen forventes afsluttet i 2015.

Beslutningsgrundlag for en ny forbindelse ved Roskilde Fjord

Det er med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 besluttet, at det er målet, at der skal etableres en ny sydlig fjordforbindelse ved Frederikssund, og at forbindelsen

som udgangspunkt finansieres gennem brugerbetaling. Sund & Bælt har siden gennemført nærmere analyser af potentialet i en brugerfinansieringsmodel.

Efterfølgende er det jf. aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. besluttet *”at etablere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på en ny fjordforbindelse, dels ved hjælp af et statsligt bidrag inden for en ramme på 425 mio. kr., der afsættes fra Infrastrukturfonden. Forbindelsen etableres som en sydlig højbro svarende til Vejdirektoratets hovedforslag. Parterne er enige om, at det er en forudsætning for denne løsningsmodel, at Frederikssund Kommune bidrager med at regulere trafikken på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, således at der skabes det nødvendige trafikale grundlag på en ny sydlig fjordforbindelse.”*

Transportministeriet har i samarbejde med Finansministeriet gennemført en konsolidering af de tidligere beregningsforudsætninger om renteniveau, driftsudgifter mv. Konsolideringen har vist, at det statslige bidrag dermed skal forhøjes med 225 mio. kr. til i alt 650 mio. kr., for at bevare en tilbagebetalingstid på 40 år også ved en renteforudsætning på 4,75 pct. p.a. Transportministeren har med brev af 30. januar 2014 til Folketingets Transportudvalg lagt op til, at forligspartierne bag Aftalen om en grøn transportpolitik indgår en aftale om at forhøje det statslige bidrag til 650 mio. kr.

Vejdirektoratet har påbegyndt forberedelser af anlægsprojektet, og der er indgået kontrakt med en hovedrådgiver for de forberedende arbejder. Hovedrådgivning pågår i form af opstart og igangsætning af projektering.

Arbejderne i 2014 indeholder ligeledes myndighedsforberedende arbejder, herunder indledende dialog med blandt andre Frederikssund Kommune, Naturstyrelsen og ledningsejere.

Ligeledes omfatter de forberedende arbejder bl.a. kortlægning, arkæologi (marine og land) samt geoteknik. Således pågår de geotekniske og miljøtekniske undersøgelser på land samt undervandsscanning på lavt vand.

De forberedende arbejder forløber som planlagt.

Projektering mv. af ny Storstrømsbro

Det blev i efteråret 2011 klart, at den nuværende Storstrømsbro ikke vil kunne holde til den øgede jernbanegodstrafik, der vil komme, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Banedanmark udarbejdede derfor i 2012 et beslutningsgrundlag for mulige løsninger.

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 noterede parterne sig, at *”Storstrømsbroen har stor regional betydning og er samtidig en vigtig del af jernbanekorridoren mellem København og Tyskland. Denne jernbanekorridor vil i løbet af de kommende år blive styrket markant med etableringen af den nye bane København-Ringsted via Køge og det kommende anlæg af Femern Bælt-forbindelsen med tilhørende jernbanelandanlæg.”*

Med aftalen var parterne enige om at afsætte 224 mio. kr. (2013-priser) til projektering af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen med en

skønnet anlægsudgift på i alt 3.991 mio. kr. (inkl. cykel- og gangsti, 2013-priser). Endelig var parterne enige om, at den nye bro anlægges med en kombineret dobbeltrettet gang- og cykelsti inden for en ramme af 100 mio. kr.

Der blev i marts 2014 indgivet fornyet ansøgning om støtte til projektet fra Europa-Kommissionens TEN-T-program, efter det i juli 2013 blev afgjort, at projektet ikke opnåede støtte i forrige ansøgningsrunde.

Vejdirektoratet gennemfører nu VVM-undersøgelse af anlæg af den nye bro samt nedrivningen af den gamle bro. VVM-undersøgelsen forventes afsluttet ultimo 2014. I forbindelse med VVM-undersøgelsen har Vejdirektoratet peget på Nakskov Havn til en mulig produktion af de store broelementer til den kommende Storstrømsbro.

4.2 Anlægsprojekter på vejområdet

Nedenfor gives en status på igangværende anlægsprojekter på vejområdet. Bilag 4 indeholder en oversigt over den geografiske placering af igangværende større anlægsprojekter på statsvejnettet.

Tabel 4.2. Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2014	Abningsår
Infrastrukturfonden					
Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape	FL2007 Akt. 96 2008/2009	637,3	Ja	461,4	2013
Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdam-Regstrup, Skovvejen), etape 1 ¹⁾	Akt. 113 2008/2009	207,0	Ja	185,6	2013
Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3	FL2000 Akt. 90 2008/2009	1.730,4	Ja	910,3	2013
Skærup-Vejle N. (Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)	Anlægslov L523 af 26. maj 2010	1.496,6	Ja	608,8	2013
Riis-Ølholm-Vejle	FL2004 Akt. 95 2008/2009	1.973,0	Ja	1.305,7	2013
Middelfart-Nørre Aaby (Udbygning af motorvejen på Vestfyn 1. etape)	Anlægslov L524 af 26. maj 2010	1.230,4	Ja	365,8	2014
Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej	Anlægslov L525 af 26. maj 2010	474,1	Ja	204,4	2014
Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	Anlægslov L526 af 26. maj 2010	348,0	Ja	163,3	2014
Udbygning af Motorring 4 omkring København	Anlægslov L1535 af 21. december 2010	334,5	Ja	180,2	2014
Omfartsvej ved Nykøbing Falster ¹⁾	Anlægslov L458 af 18. maj 2011	269,2	Ja	169,8	2014
Motorring 4-Tværvæg N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape)	Anlægslov L1506 af 27. december 2009	1.301,3	Ja	427,4	2015
Funder-Låsby (Slikeborgmotorvejen)	Anlægslov af 6. maj 2009	6.725,9	Ja	2.019,1	2016
Øverødvej-Hørsholm S. (Udbygning af Helsingørmotorvejen 1. etape)	Anlægslov L528 af 26. maj 2010	1.475,6	Ja	426,0	2016
Nordlig Omfartsvej ved Næstved	Anlægslov L459 af 18. maj 2011	742,5	Ja	77,8	2016
Tilslutningsanlæg ved Odense	Akt. 81 2012/2013	208,7	Ja	3,3	2016
Holstebromotorvejen	Akt. 85 2012/2013	3.911,3	Ja	37,6	Sydlig del: 2017. Nordlig del: 2018
Greve S.-Køge S. (Udbygning af Køge Bugt Motorvejen 1. og 2. etape)	Anlægslov L1533 af 21. december 2010 Akt. 83 2012/2013	2.478,1	Ja	491,5	1. etape: 2015. 2. etape: 2018.

1) Projektet har et træk på den centrale reserve, jf. tabel 2.1.

Anm: Hjemmel angiver første gang projektet er optaget på en bevillingslov. Desuden hvis der har været væsentlige ændringer til projektet. Overholdelse af totaludgift angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet forventes overholdt.

Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape

Formål

Formålet er at forbedre forholdene for den regionale trafik i området og det lokale trafikmiljø i Slagelse by ved at aflaste den eksisterende hovedlandevej (rute 22). Endvidere vil projektet betyde, at trafikken på rute 22 mellem Kalundborg og Næstved over Slagelse ikke skal køre på og derefter af motorvejen.

Der er sket en tæt udførelsesmæssig koordinering mellem de to etaper.

Status

Omfartsvejen åbnede den 28. september 2013 – ca. 2 måneder før oprindeligt planlagt.

Der har undervejs i projektforløbet været en række udfordringer med hensyn til jordbundsforhold, idet jorden var af en ringere beskaffenhed end først forudsat. Det medførte, at en del jord ikke kunne indbygges i vejanlægget som forudsat, men måtte omdisponeres med kort varsel. I forbindelse med bl.a. de ændrede jordbundsforhold er der fra entreprenørerne rejst en række krav, som er under behandling.

Der udestår en række færdiggørelsesarbejder, herunder placering af de sidste mængder overskudsjord. I den forbindelse er der en verserende dialog med Slagelse Kommune om en eventuel etablering af en støjvold nord for E20.

Den budgetmæssige situation

Det samlede projekt har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 637,3 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdam-Regstrup, Skovvejen), etape 1

Formål

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet, at perspektivet på sigt er, at rute 23 (Skovvejen) skal udbygges til motorvej på strækningen fra Holbækmotorvejen til Kalundborg. Opgradering af strækningen Elverdam-Regstrup er første etape af dette arbejde.

Status

Projektet omhandler opgraderingsarbejder inden for en samlet ramme på 207,0 mio. kr. (2014-priser), jf. akt. 113 af 3. marts 2009.

Indvielsen af den samlede ombygning fandt sted den 27. august 2013. Inden for den samlede bevillingsmæssige ramme er det i overensstemmelse med akt. 113 af 3. marts 2009 endvidere blevet muligt at etablere en samkørselsplads. Samkørselspladsen er udbudt primo 2014, og anlægsarbejdet er startet op i april 2014.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 207,0 mio. kr., som forventes overholdt.

Projektets centrale reserve blev på finansloven for 2012 tilført projektet med henblik på yderligere opgraderinger i overensstemmelse med akt. 113 af 3. marts 2009.

Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3

Formål

Formålet med projektet er at forbedre fremkommeligheden på strækningen mellem Holbæk og Vig ved at opgradere til en 2+1 motortrafikvej på hele strækningen.

Status

Motortrafikvejen åbnede for trafik den 29. november 2013.
Færdiggørelsesarbejder, såsom f.eks. beplantningsarbejder, pågår.

Med Aftale om HyperCard, busser, cykler, trafiksikkerhed, støjebekæmpelse mv. af 5. maj 2011 blev forligspartierne enige om, at staten – i forbindelse med anlægget af motortrafikvejen Holbæk-Vig (2. og 3. etape) – anlægger Hønsinge Omfartsvej, der i det oprindelige projekt skulle anlægges af det tidligere Vestsjællands Amt (nu Odsherred Kommune), jf. akt. 170 af 2. august 2011.

VVM-undersøgelsen af Hønsinge Omfartsvej er i gang, idet projektet af Naturstyrelsen blev vurderet VVM-pligtigt.

Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen udarbejdet to forslag til linjeføring. Den oprindelige fra VVM-screeningen samt en mere sydlig linjeføring. Høringsperioden er afsluttet 10. januar 2014 og Naturstyrelsen behandler nu høringssvarene.

En opdatering af overslaget i forbindelse med udarbejdelsen af VVM-undersøgelsen har for begge forslag til linjeføring af omfartsvejen vist en mindre fordyrelse i forhold til de i aktstykket (nr. 170 af 2. august 2011) anførte 33,9 mio. kr. (nuværende prisindeks). Denne eventuelle fordyrelse vil kunne finansieres af besparelser på det samlede projekt for Holbæk-Vig (2.- 3. etape).

Grundet kravet om udarbejdelse af VVM forventes anlægsarbejdet tidligst at kunne pågå i perioden 2014-2015, og omfartsvejen kan derfor ikke åbne i 2014 som forudsat i akt 170 af 2. august 2011.

Forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik har ultimo november 2011 tiltrådt, at Vejdirektoratet anvender strækningen Holbæk-Vig, 2. og 3. etape, til et forsøg med midterautoværn.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.730,4 mio. kr. (2014-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet. Der er i forbindelse med bevillingsafregningen for 2013 tilbageført 250,0 mio.kr. til Infrastruktur fonden.

Skærup-Vejle N (udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)

Formål

Formålet med projektet er at udbygge Den Østjyske Motorvej E45 omkring Vejlefjordbroen for at forbedre fremkommeligheden på strækningen.

Status

Udvidelsen til 6 spor på hele strækningen samt tilslutningsanlæg ved Ny Højen blev indviet den 18. november 2013, hvilket er to år tidligere end planlagt. Der vil efterfølgende foregå færdiggørelsesarbejder frem til sommeren 2014, hvor asfaltslidlaget i sydgående retning også vil blive udført.

Klagenævnet for udbud har afgjort en klagesag vedrørende entreprisen for vind- og støjskærmen på Vejlefjordbroen til fordel for klager, men den efterfølgende erstatningssag er imidlertid afgjort i januar 2014 til fordel for Vejdirektoratet, og sagen er hermed afsluttet uden økonomiske konsekvenser for Vejdirektoratet.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.496,6 mio. kr. (2014-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet. Der er i forbindelse med bevillingsafregningen for 2013 tilbageført 425,0 mio.kr. til Infrastruktur fonden.

Riis-Ølholm-Vejle

Formål

Formålet er at forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden ved anlæg af 15 km motorvej mellem Ølholm og Vejle N, inkl. udbygning af E45 mellem Hornstrup og Vejle N, samt udbygning af en ca. 10 km lang strækning af motortrafikvejen Riis-Ølholm til motorvej. Projektet er en del af udbygningen af Rute 18 (Herning-Vejle) til motorvej.

Status

Motorvejen åbnede i sin fulde strækning den 30. september 2013. Færdiggørelsen af arbejderne på Viborg Hovedvej er afsluttet i oktober 2013.

Der pågår således nu udelukkende færdiggørelsesarbejder såsom beplantningsarbejder mv.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.973,0 mio. kr. (2014-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet. Der er i forbindelse med bevillingsafregningen for 2013 tilbageført 275,0 mio.kr. til Infrastruktur fonden.

Middelfart-Nørre Aaby (udbygning af motorvejen på Vestfyn, 1. etape)

Formål

Formålet med projektet er at udbygge motorvejen på Vestfyn mellem Middelfart og Nørre Aaby for at forbedre fremkommeligheden for trafikanter mellem Øst- og Vestdanmark samt forbedre trafikafviklingen lokalt og regionalt.

Status

Projektet har særdeles god fremdrift og er foran tidsplanen. Forventet åbning er fremrykket til 2014, et år tidligere end oprindeligt planlagt.

Den sydlige side af motorvejen blev færdiggjort og åbnet for trafik 21. november 2013. Efter en kort vinterpause er udbygningen af den nordlige side påbegyndt allerede primo marts 2014.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.230,4 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej

Formål

Med udbygningen af omfartsvejen til motorvej vil hele strækningen mellem Herning og Vejle i 2014 være motorvej.

Status

Projektet er forløbet planmæssigt, og sammen med entreprenøren er det lykket at færdiggøre projektet før tiden, således at det er åbnet for trafik i maj 2014. Der udestår nu de afsluttende arbejder såsom slidlag, skilte, hegn og nødtelefoner.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 474,1 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Sdr. Borup-Assentoft (nordligt hængsel til Djursland)

Formål

En etablering af et nordligt hængsel til Djursland vil aflaste den nuværende hovedlandevsstrækning igennem den sydlige del af Randers og betyde, at det vil blive lettere at komme fra Djursland til motorvejsnettet.

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2014.

Totalentreprisen, der omfatter samtlige entreprisearbejder, blev igangsat i efteråret 2012 og følger tidsplanen. Alle bygværksarbejder er nu afsluttet.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 348,0 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Udbygning af Motorring 4 omkring København

Formål

Formålet med projektet er at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden på Motorring 4 omkring København mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen ved at udbygge den ca. 4 km lange strækning fra 4 til 6 spor.

Status

Projektet åbnede for trafik i oktober 2013, et år tidligere end oprindeligt forudsat. I 2014 vil der med opstart den 1. juni 2014 blive lavet forstærknings- og slidslagsarbejder samt færdiggørelsesarbejder uden for kørebanerne.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 334,5 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Omfartsvej ved Nykøbing Falster

Formål

Formålet med projektet er at anlægge en østlig omfartsvej ved Nykøbing Falster, der vil aflaste byen for gennemkørende trafik, herunder for bl.a. tung trafik til/fra Gedser Havn.

Status

Projektet forløber som planlagt og forventes åbnet ultimo 2014.

Totalentreprise og hovedentreprise pågår. Syv af ni broer er udført, mens arbejdet på de to sidste mindre broer gik i gang i starten af 2014. Jord- og belægningsarbejder pågår på det meste af strækningen, og de første asfaltbærelag er udlagt i efteråret 2013. De skærende kommunale veje er udført, og trafikken på disse afvikles på de nye broer.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en totaludgift på 269,2 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

EU bekræftede ultimo 2010 at ville støtte projektet. Størrelsen af støtten forventes på nuværende tidspunkt at være på omkring 40 mio. kr., hvorved den statslige udgift til projektet reduceres svarende til den opnåede EU-støtte. Når projektet er afsluttet, tilbageføres midlerne til Infrastrukturfonden.

Motorring 4-Tværvej N (Frederikssundmotorvejens 2. etape)

Formål

Frederikssundmotorvejens 2. etape omfatter anlæg af 4-sporet motorvej fra Motorring 4 til Tværvej samt en forlængelse af Tværvej som motortrafikvej, så der opnås forbindelse fra motorvejen ved Ledøje-Smørum til Frederikssundsvej.

Status

Projektet forventes som planlagt åbnet i 2015.

Projektet er udbudt i to totalentrepriser og to hovedentrepriser, som alle er kontraheret. Der udestår nu kun udbud af to mindre entrepriser samt beplantningsentreprise.

Pihl og Søn A/S, som var entreprenøren på den ene totalentreprise, gik konkurs i august 2013. I oktober 2013 har Vejdirektoratet derfor indgået en aftale med kurator og det hollandske konsortium Combinatie Mobilis Van Gelder om at overtage entreprisekontrakten og de tilhørende forpligtigelser. Konsortiet har i forvejen entreprisen med at anlægge Tværvej, der er en motortrafikvej, som skal forbinde 2. etape af Frederikssund-motorvejen med Frederikssundsvej ved Kildedal Station i Ballerup. Det betyder både, at Pihl og Søn A/S's konkurs ikke forventer at påføre projektet væsentlige merudgifter, og at projektet kan åbne som planlagt i 2015.

Forberedende aktiviteter, herunder ledningsomlægninger og arkæologiske undersøgelser, er afsluttet.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.301,3 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)

Formål

Formålet med motorvejsprojektet er at forbedre de overordnede vejforbindelser mellem Midt- og Vestjylland og Aarhus-området. Projektet vil forbedre fremkommelighed, trafiksikkerhed og miljø i forhold til de nuværende statslige vejforhold.

Udover at fuldende motorvejen til Herning, vil strækningen ved Silkeborg også betyde, at trafikken i og omkring Silkeborg afvikles bedre og hurtigere.

Status

Projektet forløber som planlagt.

For delstrækningen mellem Hårup og Låsby, som er planlagt til åbning i 2015 har blandt andet en mild vinter betydet en god fremdrift. På den resterende strækning forløber arbejdet som planlagt og strækningen forventes at åbne i 2016.

Anlægsarbejdet med etablering af en nedgravet motorvej gennem Silkeborg by er påbegyndt uden væsentlige problemer og har god fremdrift. Flere entrepriser er på nuværende tidspunkt foran den forventede tidsplan. De mest støj- og geneskabende arbejder afsluttes i sommeren 2014. Arbejderne er indtil videre gennemført uden væsentlige klager og med positiv presseomtale.

Endvidere er størstedelen af de skærende kommuneveje omlagt til nye traceer, hvorfor generne for lokaltrafik og de bløde trafikanter nu er reduceret.

Projektet har nu kontraheret alle 22 større entrepriser. Herefter resterer kun mindre afsluttende entrepriser vedrørende afmærkning, støjskærme, beplantning, autoværn og lignende.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 6.725,9 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape)

Formål

Formålet med projektet er at udbygge Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Hørsholm Syd for at forbedre fremkommeligheden på en af de vigtigste pendlerstrækninger til og fra København.

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2016.

Ekspropriationerne blev afsluttet primo 2013, omlægning af vandforsyningsledninger er afsluttet i sommeren 2013, mens trafikinformationssystemet kom i drift i 2012. Den trafiktekniske evaluering af trafikinformationssystemet er igangsat.

De to hovedentrepriser forløber som planlagt.

De sidste entrepriser (signal-, belysnings- og beplantning) udbydes i 2014.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.475,6 mio. kr., som forventes overholdt.

Nordlig omfartsvej ved Næstved

Formål

Formålet med projektet er at anlægge en nordlig omfartsvej ved Næstved, der vil forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden og aflaste Næstved by for gennemkørende trafik.

Status

Projektet forløber planmæssigt, og der forventes åbning i 2016.

Vejdirektoratet har indgået aftale med Næstved Kommune om, at Vejdirektoratet tilslutter kommunens østlige fordelingsvej til omfartsvejens fordelerring. Det blev samtidig aftalt, at Næstved kommune etablerer en midlertidig tilslutning til Køgevej.

I forbindelse med forundersøgelsen af Næstved-Rønnede (rute 54) er udformning og placering af fordelerringen blevet justeret under hensyntagen til mulige linjeføringer for en videreføring af omfartsvejen mod øst.

Højbroen over Susåen samt to underføringer øst herfor er kontraheret i april 2014 i en totalentreprise, mens de øvrige anlæg udbydes i fire hovedentrepriser, hvoraf de tre er kontraheret, og den sidste udbydes i efteråret 2014.

De sidste ekspropriationer er gennemført primo 2014.

I forbindelse med projekteringen har der vist sig en række udfordringer, herunder at jordbundsforholdene er ringere end forudsat. Derfor er der i de udbudte entrepriser indarbejdet alternative tekniske løsninger, som kan mindske konsekvenserne heraf. Udfaldet af licitationerne på hhv. den østlige strækning samt på højbroen har været positive, men de tekniske og økonomiske risici følges nøje.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 742,5 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Tilslutningsanlæg ved Odense

Formål

Vejdirektoratet har udarbejdet en VVM-undersøgelse af udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense fra 4 til 6 spor. I projektet indgår et nyt tilslutningsanlæg 50, der skal forbinde det kommende Odense Universitetshospital (herefter OUH) med motorvejen.

Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 afsatte forligskredsen 45 mio. kr. til tilslutningsanlægget.

Parterne konstaterede, at hvis anlægget af det nye tilslutningsanlæg så vidt muligt færdiggøres, inden sygehusbyggeriet går i gang, vil det være til stor gavn for sygehusbyggeriet og aflaste de lokale veje i området for den tunge trafik, der vil være i forbindelse med opførelsen af sygehuset. Region Syddanmark forventer byggestart i efteråret 2015.

Parterne blev derfor med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 enige om at afsætte yderligere 161 mio. kr. til anlæg af tilslutningsanlægget, som udformes som et såkaldt trompetanlæg, som er billigere end et alternativ S-anlæg, og som ifølge Vejdirektoratet afvikler trafikken bedst. Parterne ønsker, at tilslutningsanlægget etableres, så det kan være til mest mulig gavn for arbejdet med opførelse af det nye sygehus.

Status

Anlægslov for udvidelse af hele strækningen syd om Odense blev vedtaget i december 2013. Projektet vedr. anlæg af det nye tilslutningsanlæg 50 ved Odense er igangsat, og er planlagt til at åbne i 2016.

Vejdirektoratet har nu detailplanlagt projektets anlægslogistik og i dialog med Odense Kommune og OUH er der udarbejdet en plan, således at dele af det nye tilslutningsanlæg kan ibrugtages allerede i december 2015, hvor byggeriet af det nye OUH starter.

De forberedende arbejder, herunder geotekniske undersøgelser, pågår.

Besigtigelse er afholdt i april 2014.

Det nye tilslutningsanlæg ligger ca. 800 meter vest for motorvejskryds Odense. Vejdirektoratet vil i forbindelse med udbud af projektet afsøge prisen for forskellige løsninger for afgrænsning af projektet mod øst, herunder muligheden for at udvide motorvejen til 6 spor på hele strækningen mellem tilslutningsanlægget og motorvejskryds Odense.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 208,7 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)

Formål

Der er i dag fremkommelighedsproblemer i myldretiderne på strækningerne ved Aulum og Holstebro og tilsvarende problemer for sidevejstrafikken med at komme ud på hovedlandevejen. Desuden er vejbetjeningen af Gødstrup-området utilstrækkelig, herunder set i lyset af det kommende sygehus i Gødstrup.

I Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen af 25. april 2013 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti anføres følgende:

”På den baggrund er parterne enige om, at Holstebromotorvejen etableres som motorvej i en linjeføring fra Holstebro N til Sinding nordvest for Herning og videre som motorvej på vejforbindelsen til Gødstrup frem til krydsningen ved rute 15.

Der etableres ved krydsningen ved rute 15 en højklasset sammenkobling mellem motorvejsforbindelsen til Gødstrup og den eksisterende motortrafikvej syd om Herning.

I Holstebro etableres en forlængelse af Nordre Ringvej til Vilhelmsborgvej.”

Status

Vejforbindelsen til sygehuset i Gødstrup forventes at kunne åbne i 2017 med visse efterfølgende arbejder. Hele motorvejen forventes at kunne åbne i 2018. Tidsplanen følges.

Projektet blev igangsat ved akt. 85 af 22. april 2013, for så vidt angår projektforberejdede aktiviteter, mens anlægsloven blev vedtaget i december 2013.

Linjebesigtigelse er afholdt. Frem mod detailbesigtigelse vil der sammen med Herning kommune blive arbejdet videre på løsninger ved Shæferivej og Romvigvej, som krydser den nye vejforbindelse.

Geoteknik, brorådgivning og æstetik er kontraheret i efteråret 2013. De geotekniske undersøgelser er påbegyndt på den sydlige del af motorvejen (sygehusvejen). Arkæologiske forundersøgelser er påbegyndt i februar 2014.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 3.911,3 mio. kr. (2014-priser) og forventes overholdt.

Greve S-Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape)

Formål

Formålet med projektet er at forbedre fremkommeligheden på Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge, herunder at styrke muligheden for at kombinere biltrafikken med kollektiv transport ved den kommende station i Køge Nord.

Status

Strækningen fra Greve S til Solrød S (1. etape) forventes åbnet i 2015, et år tidligere end oprindeligt planlagt, mens strækningen fra Solrød S til Køge (2. etape), som blev igangsat med akt. 83 af 17. april 2013, forventes åbnet senest i 2018.

Samarbejdet med Banedanmark, som anlægger jernbane mellem København og Ringsted, der korrelerer med udbygningen af Køge Bugt Motorvejen, samt dialogen med eksperterne interessenter pågår fortsat. Der er nu indgået aftale om, at Vejdirektoratet forestår byggeriet af den nye baneunderføring "Trompeten" der forbinder den nye København-Ringsted jernbane med Køge Station.

De resterende ekspropriationer for strækningen Egedesvej-Køge er planlagt til marts 2015.

Arbejderne på 1. etape er udbudt som tre strækningsopdelte hovedentrepriser, og kontrakterne har medført, at anlægsperioden afkortes med 1 år, og åbningsåret ændres til 2015. Der resterer udbud af en række fagentrepriser på 1. etape.

2. etape udbydes som to strækningsopdelte hovedentrepriser, hvoraf den ene er kontraheret. Derudover udbydes en række fagentrepriser.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 2.478,1 mio.kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

4.3 Større bygværker

I det følgende gives en status for større vedligeholdelsesprojekter under gennemførelse.

Tabel 4.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2014	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Skibsstødssikring	TB 13	254,5	Ja	5,8	2015/2016
Finansloven					
Langlandsbroen	Akt 97 af 19. februar 2009	84,9	Ja	76,2	2013
Mønbroen	Akt C af 16. november 2011	(fortroligt)	Ja	49,3	2016
Spunsvæggen på Lyngbyvej	Akt S af 13. august 2013	(fortroligt)	Ja	0,0	2017

Anm.: "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet forventes overholdt.

Skibsstødssikring

Formål

Formålet med projekterne er at skibsstødsikre Aggersund-, Sallingssund-, Limfjords- og Svendborgsundbroen, således at sejladsen i Limfjorden og Svendborgsund fremover kan undgå sikkerhedsrestriktioner til gavn for havnene i de to farvande.

Status

Skibsstødssikringsprojektet på Limfjordsbroen er kontraheret og arbejdet forventes i gangsat ultimo 2014, idet det skal indpasses med øvrige vedligeholdelsesarbejder på broen.

For Aggersundbroen har detailprojekteringen vist, at den oprindelige tekniske løsning ikke vil give det ønskede resultat. Der er nu udarbejdet en alternativ teknisk løsning, som forventes udbudt i løbet af efteråret 2014, og at anlægsfase kan afvikles hovedsageligt i 2015.

For Sallingssundbroen og Svendborgsundbroen har detailprojekteringen vist, at en række forudsætninger er ændret. Det drejer sig blandt andet om nye data for skibstrafikken i form af GPS-registreringer af sejlmønstre, gennemsejlingshastighed og størrelser, samt ændrede forudsætninger for vanddybder i Limfjorden (kun Sallingssund). Hertil kommer også, at de geotekniske forhold – såsom store forekomster af bløde aflejringer inden fast bund – er større end oprindeligt forudsat.

Med udgangspunkt i nye EU-normer og tilhørende dokumenter for design og sikkerhedsbestemmelser for bærende konstruktioner, arbejder Vejdirektoratet på at undersøge, hvor højt et sikkerhedsniveau der kan opnås samfundsøkonomisk, inden for den givne bevilling, og inden for de reviderede principper for krav til sikkerhed.

Dette arbejde vedrørende Sallingssundbroen og Svendborgsundbroen forventes afsluttet i august 2014.

Den budgetmæssige situation

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat 254,5 mio. kr. (14-priser) til at skibsstødsikre broerne og budgettet forventes overholdt.

Langlandsbroen

Formål

Formålet med projektet er dels reparation af bro piller, dels at der ydes en forebyggende indsats mod rust (katodisering mv.). Gennemførelsen af arbejdet vurderes at sikre bro pillernes holdbarhed og bæreevne i ca. 50 år.

Status

Skaderne på bropillerne har været mere arbejdskrævende end forventet, og det har derfor medført mange etapeopdelinger af betonreparationen. Reparationsarbejdet på Langelandsbroen blev afsluttet ultimo oktober 2013 som planlagt. Dog udestår en mangel, idet anlægget, som styrer katodisk beskyttelse af armeringen, ikke fungerer optimalt. Dette kræver nærmere undersøgelser og tilføjelser til systemet. Slutafregning forventes inden udgangen af 2014, når manglen er udbedret.

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 84,9 mio. kr. til reparation af Langelandsbroen. Projektet er finansieret af Vejdirektoratets drifts- og vedligeholdelsesbevilling, og budgettet forventes overholdt.

Mønbroen

Formål

Formålet med projektet er at hovedstandsætte Mønbroens broplade med tilhørende konstruktionselementer, herunder en forebyggende indsats mod rust (katodisering mv.), der på længere sigt vil nedsætte behovet for reparationer.

Status

Projektet er blevet tiltrådt ved akt. 7 af 14. oktober 2010. Vejdirektoratet har måttet re-vurdere projektet i forhold til entreprisesammensætningen og tidsplanen, og i efteråret 2011 blev der vedtaget et nyt aktstykke, akt. C af 16. november 2011, med henblik på opdeling af projektet i to entrepriser.

Projektets første entreprise vedrører oversiden af Mønbroen og er opdelt i fire etaper, hvor arbejdet med udskiftning af kantbjælker, rækværk, belægning samt fugtisolering fortsat pågår. Arbejdet følger tidsplanen og forventes afsluttet medio august 2014.

Projektets anden entreprise vedrører undersiden herunder stålbjælkerne, som bærer bropladen i gennemsejlingsfaget samt betonbuerne. Projekteringen er igangsat og kontrakt forventes indgået henover sommeren 2014 og forventes afsluttet med udgangen af 2016.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. C af 16. november 2011 har projektet en ny totaludgift, som forventes overholdt.

Spunsvæggen på Lyngbyvej

Formål

Formålet med projektet er en forstærkning af spunsvæggen (støttevægge af stål, der forhindrer jorden i at skride) ved etablering af nye jordankre, da de eksisterende flere steder er i meget ringe stand.

Status

Projektet er blevet tiltrådt ved akt. S af 13. august 2013.

Pr. 1. april 2014 er der indgået kontrakt med den vindende entreprenør. Dette års arbejde er nu under planlægning. Det samlede forstærkningsprojekt skal forløbe over de næste fire år. Udførelse og slutfregning forventes afsluttet ved udgangen af 2017.

Den budgetmæssige situation

De bevillingsmæssige rammer i aktstykket forventes overholdt.

4.4 Efterslæbsindhentning mv.

Vejdirektoratet har fuldført den flerårige aftale om vejvedligeholdelse (2010-2013), som blev indgået på baggrund af Driftsstrategianalysen fra 2009 med henblik på at indhente det vedligeholdelsesmæssige efterslæb på statsvejnettet – og på langt sigt opnå den billigste vedligeholdelsesindsats.

Målet var, at efterslæbet på statsvejnettet skulle nedbringes med 1.900 mio. kr. i perioden 2010-2013, og målet er samlet set indfriet. Opgørelsen af den samlede faktiske nedbringelse af efterslæbet i perioden er under endelig konsolidering.

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat 1,4 mia. kr. for årene 2014 til 2017 med henblik på at fortsætte den på langt sigt billigste vedligeholdelsesindsats. Der overføres midler hertil fra anlægsprojekternes centrale reserver i takt med, at de centrale reserver frigives, idet indsatsen reduceres, hvis der ikke kan frigives tilstrækkelige midler. Det er aftaleparternes mål, at det ordinære vedligeholdelsesbudget på sigt skal kunne dække behovet, så der ikke igen oparbejdes efterslæb.

I første halvår 2014 er der gennemført et større samlet udbud af en række af vedligeholdelsesarbejderne på statsvejene i perioden 2014-2017. Udbuddet med en kontraktsum på ca. 1 mia. kr. er det største samtidige udbud af bygværks- og belægningsreparationer i Danmark. For at skabe en god konkurrence og mulighed for synergi og stordriftsfordele blev alle arbejderne udbudt samtidigt, og entreprenørerne havde mulighed for at give rabat ved tildeling af flere entrepriser. Generelt var der en tilfredsstillende interesse, og som resultat af udbuddet er der kontraheret i alt 98 entrepriser.

Ultimo 2013 er der tilkommet en ekstraordinær opgave i forbindelse med den gamle Lillebæltsbro, som er en fællesbro mellem Banedanmark og Vejdirektoratet. Det har vist sig nødvendigt at foretage en stabilisering af broens fundamenter, som der ikke er taget højde for i forudsætningerne for kapitalbevarende vedligehold på statsvejene i perioden 2014-2017. Projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved aktstykke nr. 91 af 13. marts 2014. Vejdirektoratets andel til denne opgave udgør forventeligt 71,5 mio. kr., heraf 64,5 mio. kr. til stabilisering og 7 mio. kr. til øget beredskab til lukning og evakuering af broen indtil projektafslutning i oktober 2014.

Der har ikke været taget højde for denne ekstraordinære opgave i forudsætningerne, der har ligget til grund for målet for efterslæbsnedbringelsen i perioden 2014-2017. På nuværende tidspunkt kan det derfor ikke udelukkes, at den ekstraordinære vedligeholdelsesopgave vedrørende Lillebæltsbroen kan have betydning for, hvorvidt det er muligt at nedbringe efterslæbet som forudsat i perioden 2014-2017, ligesom andre ændrede forudsætninger kan have betydning herfor. En opdateret opgørelse af efterslæbsnedbringelsen forventes at foreligge i 2. halvår 2014 og indarbejdes i Anlægsstatus for 2. halvår 2014.

5. Metro og letbaner

Dette kapitel giver en status for igangværende projekter vedr. metro og letbaner.

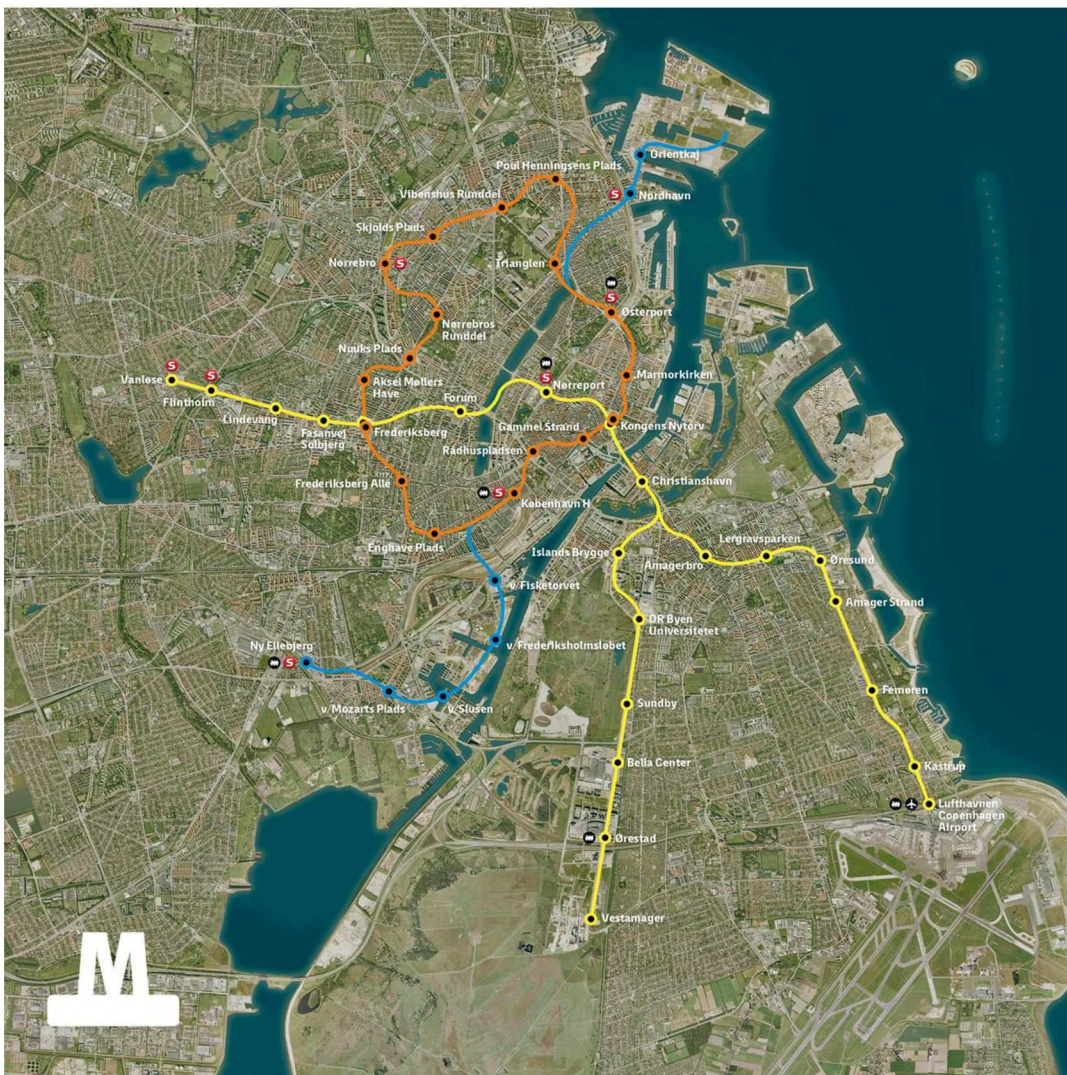
5.1 Metro

Baggrund for Cityringen

Lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007) bemyndiger transportministeren til at træffe dispositioner til projektering og anlæg af en Cityring som en metro. Forud for lovens vedtagelse har staten, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune indgået en principaftale om etablering af en Cityring.

Cityringen bliver en 15 km lang tunnelbane i to tunnelrør under City, brokvartererne og Frederiksberg med 17 stationer, jf. kortet nedenfor. Cityringen anlægges efter principet ”mere af samme slags”, dvs. at principperne og de tekniske løsninger fra den eksisterende metro så som stationstype og togstørrelse genbruges.

Figur 1: Kort over den eksisterende metro, Cityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen



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 Arealudviklingsselskabet I/S (nu Udviklingsselskabet By & Havn I/S). Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune er interessenter i Metroselskabet I/S med andelene henholdsvis 41,7 pct., 50,0 pct. og 8,3 pct.

Klare rammer for Cityringen

Regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti indgik den 21. februar 2014 en aftale om *Klare rammer for byggeriet af Metrocityringen*. Aftalen er udmøntet ved en ændring af lov om en Cityring og ligningsloven (lov nr. 748 af 25. juni 2014), som blev vedtaget i Folketinget den 11. juni 2014, og som trådte i kraft den 27. juni 2014.

Baggrund for den ændrede regulering

Natur- og Miljøklagenævnet traf den 5. februar 2014 en afgørelse, hvori nævnet erklærede Københavns Borgerrepræsentations beslutning vedrørende udvidet arbejdstid for ugyldig, idet den efter nævnets vurdering havde karakter af en plan og derfor skulle have været underlagt en såkaldt strategisk miljøvurdering. Denne afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet indebar, at påbud udstedt i medfør af Borgerrepræsentationens beslutning ligeledes blev fundet ugyldige.

Dette førte til, at Metroselskabets bestyrelse den 18. februar 2014 sendte et brev til ejerne, hvori bestyrelsen vurderede, at ”usikkerheden om myndighedsforhold og reguleringen af byggeriet med sandsynlighed indebærer, at projektets tidsplan ikke kan overholdes, og at der kan blive tale om en forøgelse af anlægsomkostningerne, der overstiger 3 pct. og medfører en forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld med mere end 2 år.”

Metroselskabet fremsendte i forbindelse med bestyrelsens brev til ejerne et notat om de sandsynlige konsekvenser for Cityringsprojektet af de ændrede myndighedsvilkår. Det fremgår af Metroselskabets notat, at ”sammenfattende må Metroselskabet konstatere, at summen af den allerede tabte arbejdstid, de pt. uafklarede forhold for det fremtidige arbejde og den meget forøgede risiko for fremtidige klagesager, der forsinker arbejdet, kan akkumulere til en forsinkelse på 2 – 3 år. Ud fra de tidligere skønnede ekstraomkostninger ville dette betyde en merudgift på mellem 2,4 – 4,5 mia. kr. Det skal understreges, at selskabets muligheder for at aftale/forhandle imødegåelse af forsinkelser med entreprenørerne i høj grad afhænger af stabile rammer for byggeriet.” Herudover pegede Metroselskabet på risikoen for yderligere betydelige forsinkelser ved klager over grundvand samt ved klagesager, som kunne betyde, at det ikke var muligt at opretholde døgnarbejde på tunnelarbejdspladserne. Såfremt tunnelboringen ikke kunne gennemføres som døgnarbejde, ville det efter Metroselskabets vurdering kunne indebære en forsinkelse på 5-6 år og en væsentlig forøgelse af de tekniske risici.

Det bemærkes, at Natur- og Miljøklagenævnet i to afgørelser af 24. juni 2014 har ophævet Københavns Kommunes påbud af 23. og 25. april 2014 vedrørende aftenarbejde på metrobyggepladserne ved Marmorkirken og København H. For byggepladsen ved Kø-

benhavn H's vedkommende vil ophævelsen også gælde støjende arbejde om lørdagen i dagtimerne.

Det skal bemærkes, at det ikke er tilladelser til natarbejde, som nævnet hermed ophæver, men om dag- og aftenarbejde. Hertil kommer, at der i afgørelserne er en indikation af, at det kun er fordi arbejdet forventes at overgå til regulering ved bekendtgørelse udstedt af transportministeren pr. 1. juli 2014, at nævnet ikke fastsætter yderligere restriktioner på dagarbejdet. Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse bekræfter således det risikoscenarie, der lå til grund for den politiske aftale om *Klare rammer*.

Afgørelserne er særligt problematiske for projektet, fordi netop disse to stationer, Marmorkirken og København H, aktuelt ligger på den "kritiske sti", idet de udgør den største risiko i forhold til en forsinkelse af det samlede projekt.

Hvis Natur- og Miljøklagenævnets afgørelsesudkast vedrørende Marmorkirken og København H skulle stå ved magt og udgøre grundlaget for det fremtidige arbejde, ville en forsinkelse som anført ovenfor eller mere efter al sandsynlighed være en realitet. Afgørelsen peger endog i retning af, at konsekvenserne af nævnets afgørelser kunne vise sig endnu mere alvorlige for projektet end hidtil antaget, idet nævnet som anført også har overvejet restriktioner på omfanget og arten af dagarbejdet. Dette ville kunne betyde forsinkelser og fordyrelser i endnu større omfang end hidtil antaget.

Rigsrevisionens beretning

Rigsrevisionens *Beretning nr. 18/2013 om status på byggeriet af Cityringen* blev offentliggjort den 25. juni 2014.

Rigsrevisionens samlede vurdering af status på byggeriet af Cityringen i maj 2014 er, at der er en øget risiko for, at projektet bliver forsinket og/eller fordyret. Derfor vurderer Rigsrevisionen også, at byggeriet skal forceres i den resterende periode, hvis Cityringen skal åbne i december 2018.

Rigsrevisionens undersøgelse har vist, at Cityringen løbende i 2011, 2012 og 2013 er kommet bag efter den bonustidsplan, som Cityringen bygges efter. Da naboklager i sommeren 2013 satte en stopper for udvidet arbejdstid på visse byggepladser, var byggeriet på flere stationer og opstarten af tunnelboringerne allerede langt efter denne plan. Undersøgelsen har også vist, at den negative udvikling er fortsat ind i 2014, og at den buffer på op til 12 måneder, som Metroselskabet styrer efter, nu er opbrugt. Endelig har undersøgelsen vist, at Metroselskabet for at forsøge at indhente og forhindre yderligere produktionsmæssigt efterslæb har iværksat udvidet arbejdstid på langt flere stationer end oprindeligt forudsat i kontrakten og mere omfattende end i den redegørelse af vurdering af virkninger på miljøet (VVM-redegørelsen), som blev udarbejdet for cityringsprojektet i 2008.

Rigsrevisionen vurderer, at Metroselskabets styring af cityringsprojektet ikke har været tilstrækkelig. Det gør Rigsrevisionen på baggrund af at have undersøgt rammerne for styringen, opfølgingen på fremdriften i byggeriet og brugen af udvidet arbejdstid.

Rammerne for styringen af byggeriet af Cityringen er udmøntet i en totalentreprisekontrakt mellem Metroselskabet og entreprenøren. Rigsrevisionen vurderer, at kontrakten baserer sig på anerkendte principper for relationer mellem bygherre og entreprenør. Metroselskabet følger op på fremdriften på projektets enkeltdele, fx ved stationsbyggerier, i forhold til bonustidsplanen, og på den baggrund fremskriver Metroselskabet byggeriets status i forhold til kontraktidsplanen.

Metroselskabet har i forbindelse med planlægningen af byggeriet koblet bonustidsplanens milepæle med milepælene i kontraktidsplanen. Der sker dog ikke en løbende og direkte opfølgning på kontraktidsplanen i projektperioden. Rigsrevisionens gennemgang af Metroselskabets styringsdokumenter fra stationsbyggerierne viser, at de forsinkelser, der lige nu er på byggeriet i forhold til bonustidsplanen, ikke er ført over, så det er muligt at se status i forhold til kontraktidsplanens milepæle. Når denne tætte opfølgning ikke finder sted, er det efter Rigsrevisionens vurdering ikke muligt at fastslå præcist, hvor langt byggeriet er i forhold til planerne om åbning af Cityringen i december 2018.

I stedet for at styre direkte efter kontraktidsplanens milepæle har Metroselskabet styret ud fra en tidsmæssig buffer, der gjorde, at byggeriet kunne komme op til 12 måneder bag efter bonustidsplanen, før det havde konsekvenser for åbningen i december 2018. Forsinkelser på bonustidsplanen i løbet af de første år af projektet påvirker dog efter Rigsrevisionens opfattelse også kontraktidsplanen. Rigsrevisionen vurderer, at når bufferen i cityringsprojektet er brugt tidligt i projektet, skal byggeaktiviteterne i den resterende periode forceres, for at Cityringen kan blive færdig til december 2018.

Efter Rigsrevisionens opfattelse er Metroselskabet blevet afhængig af at kunne arbejde både i aften- og weekentimerne på alle byggepladser og derudover udføre natarbejde på stationsbyggeriet ved Marmorkirken, da Metroselskabet har haft et produktionsefterslæb på store dele af byggeriet.

Nyt regelgrundlag for Cityringen

Det følger af Lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at transportministeren er forpligtet til at handle i en situation, hvor anlægsomkostningerne for Cityringen forøges med mere end 3 pct. og tilbagebetalingstiden for Metroselskabet forlænges med mere end 2 år. Dette gælder uanset årsagerne til fordyrelsen. Med bestyrelsens brev til ejerne af 18. februar 2014 blev denne handlepligt aktuel.

Aftalen af 21. februar 2014 om *Klare rammer for byggeriet af Metrocityringen*, som er udmøntet ved Lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven samt bekendtgørelser udstedt af transportministeren i medfør af lovændringen indeholder følgende elementer:

- En *nabopakke*, som giver flere naboer ret til kompensation og i længere perioder, sikrer at kompensationen ikke modregnes i sociale ydelser, giver mulighed for genhusning og overtagelse.

Den nye regulering indebærer, at der gives kompensation på baggrund af det tilladte støjniveau og ikke som tidligere det faktiske støjniveau for aftenarbejde og natarbejde. Det bliver på denne måde mere gennemskueligt for naboerne,

hvornår og hvor meget der udbetales i kompensation og cirka dobbelt så mange naboer får kompensation.

Genhusning eller overtagelse af ejendommen bliver en mulighed for de beboere, som befinder sig i den højeste støjkategori og som således er berettiget til 100 pct. kompensation. Dette omfatter cirka 500 naboer. Personer, som er særligt støjfølsomme, kan søge om genhusning, selv om de ikke er berettiget til 100 pct. kompensation.

- En bemyndigelse til transportministeren til at gennemføre en *supplerende VVM*.

Den supplerende VVM blev den 10. april sendt i 8 ugers høring og omfatter blandt andet støjkort for hver byggeplads for hver fase opdelt på dag, aften og nat. Embedslægen har været inddraget i arbejdet for at belyse eventuel sundhedsskadelig støj. Arbejdet med den supplerende VVM-redegørelse er nu afsluttet, og der er udarbejdet en hvidbog over høringssvarene, som blev offentliggjort den 23. juni 2014.

- En *fremdriftspakke* som indebærer, at Cityringens byggepladser overgår fra at være reguleret af kommunernes påbud/byggeforskrifter til en generelt fastsat regulering i form af bekendtgørelser udstedt af transportministeren. Dette medfører, bl.a., at miljøbeskyttelseslovens regler, herunder klageadgangen til Natur- og Miljøklagenævnet, ikke længere vil finde anvendelse.

Foruden kompensation, som beskrevet ovenfor, regulerer bekendtgørelserne støjgrænserne for byggepladserne samt kommunernes tilsyn med byggepladserne.

Støjgrænserne er fastsat på baggrund af resultaterne i den supplerende VVM-redegørelse og regulerer byggeriet for hver anlægsfase for hver byggeplads opdelt på dag, aften og natarbejde.

Tilsynet med byggepladserne er fortsat et kommunalt anliggende, men reguleres nu via transportministerens bekendtgørelser. Tilsynet bygger på en "eskalerings-trappe", hvor det i tilfælde med gentagne og væsentlige overskridelser af støjni-veauerne i sidste ende vil være muligt at stoppe byggeriet.

Bekendtgørelserne træder i kraft den 1. juli 2014.

- Endvidere har DELTA Akustik gennemført et eksternt review af støjmålerne for byggepladserne for at sikre, at disse fungerer optimalt.

Status og hovedtidsplan

Anlæggelsen af Cityringen omfatter 22 byggepladser, hvoraf 17 er kommende Metrostationer på Cityringen. De resterende 5 byggepladser er dels 3 skakte dels 2 byggepladser ved det kommende kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC).

På størstedelen af byggepladserne er udførelsen af stationsvægge, enten i form af slidsevægge eller sekantpæle, færdiggjort. Arbejderne består herefter i at klargøre stationsboksen til at modtage tunnelboremaskinen. De fire boremaskiner, der skal bore Cityringens

tunneller, er hver 120 meter lange, og de er konstrueret således, at de under boringen selv afsætter og monterer de afstivende betonelementer, der til slut vil udgøre den færdige tunnel.

Tunnelboremaskinerne Nora og Tria er i øjeblikket i gang med at bore den første del af tunnelstrækningen, som går fra tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken og frem til stationsbyggepladsen Frederiksberg Allé. De to sidste tunnelboremaskiner, Minerva og Eva, bliver sendt af sted fra tunnelarbejdspladsen Otto Busses Vej i løbet af 2014. Her skal de i første omgang bore strækningen fra Otto Busses Vej frem til stationsbyggepladsen København H.

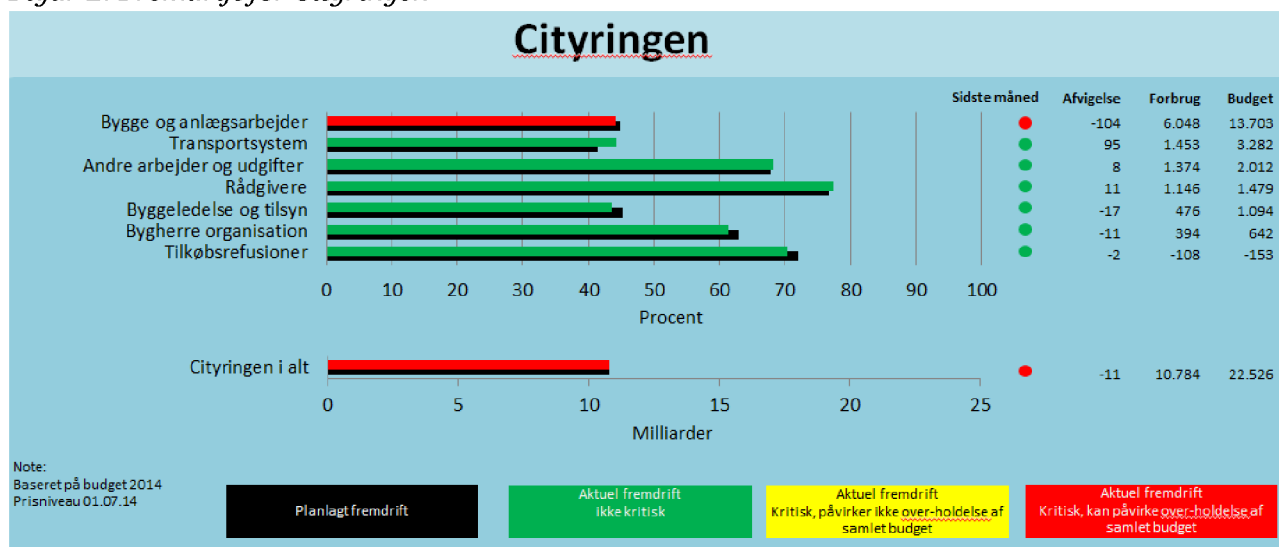
I forhold til transportsystemkontrakten er det kommende Kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) på Vasbygade stort set færdig. I løbet af det kommende år vil de første tog komme til Kontrol- og vedligeholdelsescenteret, hvor der skal udføres en omfattende række tests.

Metroselskabet har oplyst, at projektet i forhold til den fysiske fremdrift på nuværende tidspunkt er ca. 2 måneder forsinket i forhold til det forudsatte åbningstidspunkt i december 2018. Heri indgår ikke konsekvenserne af de rejste krav om fristforlængelse fra entreprenøren, som Metroselskabet p.t. forhandler med entreprenøren om at få opgjort. Metroselskabet forventes at orientere ejerne om konsekvenserne heraf for tidsplanen i løbet af sommeren 2014.

Figuren nedenfor illustrerer fremdriften pr. 30. april 2014 opdelt på aktiviteter. Den planlagte fremdrift afspejler det godkendte langtidsbudget i cityringsprojektet.

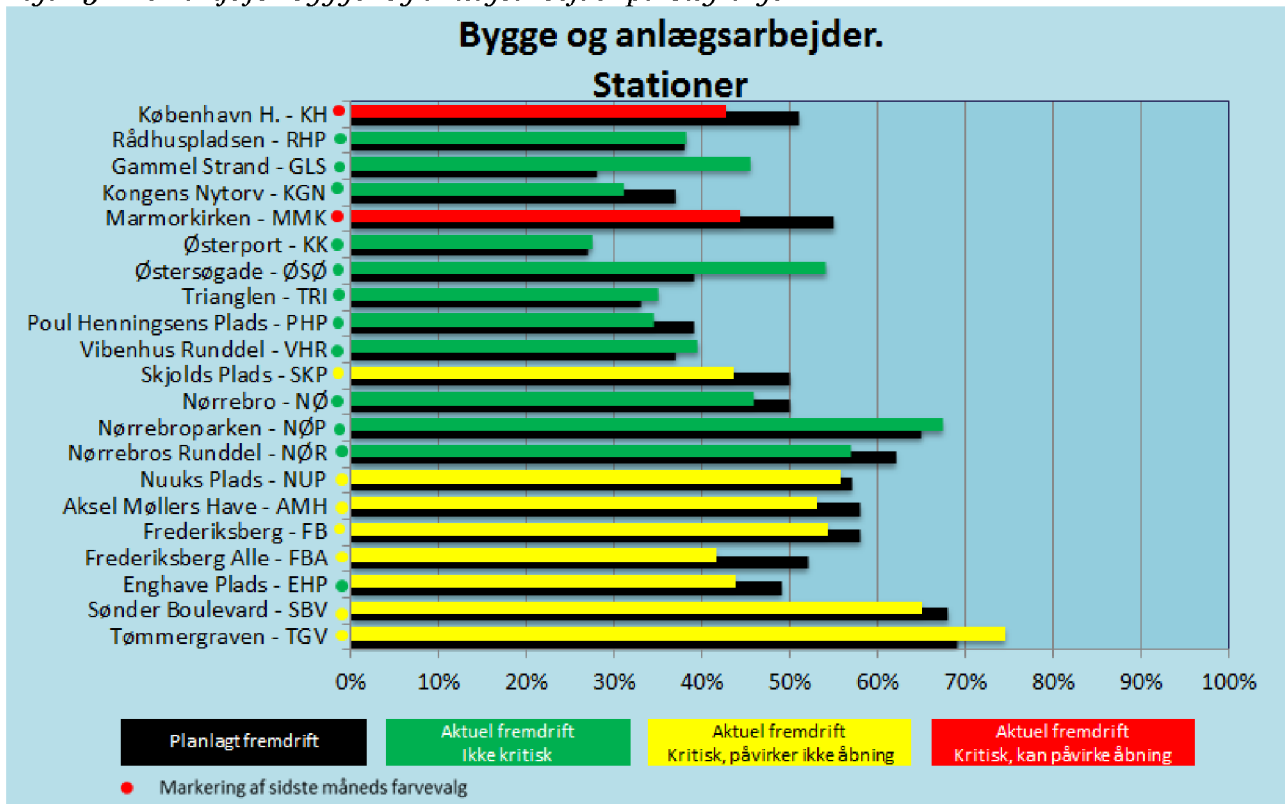
På figuren, er stavene for "Bygge og anlægsarbejder" og for "Cityringen i alt" markeret med rød, hvilket indikerer, at den aktuelle fremdrift er kritisk for det samlede budget. Dette skyldes særligt den usikkerhed, der på opgørelsestidspunktet knyttede sig til muligheden for at opnå udvidet arbejdstid på stationsbyggepladsen Marmorkirken og dermed til overholdelse af den samlede tidsplan og budget.

Figur 2: Fremdrift for Cityringen



Fremdriften for bygge- og anlægsarbejder vises mere detaljeret i figuren nedenfor.

Figur 3: Fremdrift for bygge- og anlægsarbejder på Cityringen



Byggeprojektet er samlet set afhængigt af, at de enkelte byggepladser færdiggøres planmæssigt, fordi en station skal være klar til at "modtage" tunnelboremaskinen, når den kommer frem til stationen, og til at "sende" boremaskinen videre på næste etape. Samtidig skal borerne udføres i flere retninger fra visse stationer. Det betyder, at hvis ikke stationerne er klar, må tunnelboringen afvente, at stationsbyggeriet er klar til at modtage boremaskinen, og hele projektet forsinkes. Der er samtidig en naturlig grænse for, hvilke ressourcer i form af mandskab og materiel der kan arbejde simultant på det enkelte arbejdssted på grund af de givne fysiske rammer på hvert sted. Metrobyggeriet er derfor kendetegnet ved, at der planlægningsmæssigt går en "kritisk sti" igennem projektplanen, som udtrykker den indbyrdes afhængighed mellem de forskellige byggepladser.

Som det fremgår af figuren, er det i særdeleshed byggepladsen ved København H og Marmorkirken som er kritiske og kan påvirke åbningstidspunktet for Cityringen. Når disse stationer er kritiske skyldes det, at Marmorkirken og København H aktuelt ligger på den "kritiske sti", idet forsinkelser hér vil betyde, at projektet som helhed forsinkes tilsvarende.

Økonomi

Finansudvalget tiltrådte med akstykke 51 af 1. december 2010 anlægsbudgettet for Cityringen. Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune godkendte herefter indgåelse af de store kontrakter om anlæg af stationer, skakte og tunneller og om levering af tog, skinner og styresystem samt driften de første 5-8 år.

De økonomiske konsekvenser af forsinkelserne er endnu ikke gjort op. Entreprenøren har rejst krav om fristforlængelse som følge af forsinkelse forårsaget af manglende tilladelser fra myndighederne. Metroselskabet forventer at afslutte forhandlingerne med entreprenøren herom i løbet af sommeren 2014, hvorefter Metroselskabet vil forelægge resultatet for ejerne. Der henvises til akstykke 99. af 4. juni 2014, hvoraf det fremgår, at transportministeren vil orientere Finansudvalget, når konsekvenserne er gjort op og eventuelle konsekvenser for tilbagebetalingstid m.v. kan fastslås. Der er således på nuværende tidspunkt ingen ændringer i det gældende anlægsbudget på 22,5 mia. kr. (2014-pl) eller det gældende langtidsbudget, hvorefter Metroselskabet forventes at være gæld-frit i 2059.

Pr. 30. april 2014 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 10,8 mia.kr. (løbende priser).

Nordhavnen

Partierne i forligskredsen bag aftalerne om en grøn transportpolitik (regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) indgik en politisk aftale den 20. juni 2012 om anlæg af Metro til Nordhavnen, hvor der blev afsat et statsligt bidrag på 328 mio. kr. til metrolinjen til Nordhavnen.

Finansudvalget tilsluttede sig med akt. 115 af 16. august 2012 finansiering af det statslige bidrag til metroafgreningen fra Cityringen til Nordhavnen.

Den 21. maj 2013 blev Forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (afgrening fra Cityringen til Nordhavnen) vedtaget af et enigt Folketing.

En del af anlægget af Nordhavnsafgreningen er så integreret i anlægget af Cityringen, at det ikke er muligt at udbyde opgaverne. Det er derfor nødvendigt at indgå tillægsaftaler med henholdsvis anlægsentreprenøren og transportsystemleverandøren på Cityringen om disse opgaver. Det økonomisk mest fordelagtige tilbud på den kombinerede kontrakt for tunnelering og anlæg af Nordhavn tunnelstation er givet af et konsortium bestående af Hochtief og Züblin A/S. Det økonomisk mest fordelagtige tilbud på kontrakten for jernbaneinfrastruktur, installationer mv. er givet af Ansaldo STS.

Udbuddet af pakke 3 (højbanestrækningen) er endnu ikke afsluttet. Dette forventes at ske i løbet af 2014, således at kontraktindgåelse herom kan ske i slutningen af 2014 eller begyndelsen af 2015.

På grundlag af udbuddene og de foreliggende udkast til aftaler om tillægskontrakterne på Cityringen samt alle øvrige omkostninger til anlægsarbejdet ligger anlægsbudgettet på samme niveau som udredningens anlægsoverslag, idet der dog forudsættes anvendt 10 mio. kr. af 10 pct.-reserven på 230 mio. kr., som er indskudt i Metroselskabet.

Den gældende tidsplan med ibrugtagning i december 2019 forventes fortsat at kunne holdes.

Metroselskabet har i deres indstilling peget på, at indkøb af 1-2 yderligere togsæt vil kunne forbedre rettidigheden på såvel Cityringen som Nordhavnsmetroen, men i lyset af

at optionen på togindkøb løber frem til medio 2015 skal der først tages stilling hertil senere.

Transportministeren har i brev af 23. maj 2014 meddelt Metroselskabet sin tilslutning til, at der indgås kontrakt på de store anlægsarbejder. Københavns Kommune har også givet tilslutning til Metroselskabets indstilling, og selskabet har derfor indgået kontrakt med de vindende entreprenører.

Perrondøre

Ved trafikaftalen fra juni 2012 fik metroen mulighed for at øge antallet af afgang og dermed kapaciteten gennem etablering af perrondøre på de overjordiske stationer. Perrondøre øger driftsstabiliteten bl.a. ved at man dermed undgår de mange overvågningsalarmer fra det eksisterende sikkerhedssystem.

I 2013 er der indgået kontrakter om levering og installation af de nye perrondøre, samt den tilhørende opdatering af Metroens eksisterende tekniske systemer. Desuden er der foregået en detaljeret planlægning af installationsarbejdet, med henblik på at begrænse projektets påvirkning af den almindelige metrodrift. Selve installationen og ibrugtagningen af de nye perrondøre vil foregå i 2014 samt i første halvår af 2015.

Arbejdet med forstærkninger og perrondøre sker i forskellige perioder på de tre strækninger med overjordiske stationer Øresund-Kastrup, Vanløse-Lindevang, DR Byen-Vestamager. Der vil være perioder, hvor der er længere tid mellem togene, og hvor det er nødvendigt at skifte tog på en station. På strækningen Vanløse-Frederiksberg, vil der ikke køre metrotog, men der bliver derimod indsat metrobusser i to perioder á tre ugers varighed.

Den første linje, som der arbejdes på, er linjen til Lufthavnen. De første stationer, som bliver forstærket er Kastrup og Femøren station. I de cirka 20 dage, hvor perronerne forstærkes, skal rejsende til og fra Lufthavnen skifte tog på Femøren station. Mellem Femøren og Lufthavnen vil der være omkring 10 minutter mellem togene. Der står ekstra busser stand by, såfremt der opstår uregelmæssigheder i driften eller der opstår ekstraordinært mange passagerer.

De næste stationer, som forstærkes, er Amager Strand og Øresund station. Her vil arbejdet ligeledes tage omkring 20 dage, og passagerer skal skifte tog på Øresund station. Mellem Amager Strand og Lufthavnen vil der være omkring 10 minutter mellem togene.

På de underjordiske stationer kører metroen næsten upåvirket i hele perioden. Der er tale om, at man for eksempel kan opleve, at der er 2,5 minut mellem togene i stedet for 2 minutter i myldretiden. Derfor kan der også være perioder, hvor der vil være flere mennesker med de enkelte tog.

Perrondørene forventes at være implementeret inden for den fastsatte tidsramme og inden for aftalt økonomi, hvilket vil sige inden juni 2015 og 200 mio. kr.

Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen

Regeringen præsenterede sammen med Københavns Kommune den 14. maj 2014 en principaftale om en Sydhavnsmetro som en forlængelse af pendullinjen fra Nordhavnen.

Sydhavnsmetroen vil få fem stationer; v. Fisketorvet, v. Frederiksholmsløbet, v. Slusen, v. Mozarts Plads samt v. Ny Ellebjerg og forventes at stå klar i 2023.

Der er allerede i regi af Togfonden afsat 512 mio. kr. til opgradering af Ny Ellebjerg Station, som vil bidrage til at afhjælpe kapacitetsproblemerne på København H. Hovedstationen vil med Ny Ellebjerg få en knudepunktsstation af både regional og national betydning, hvor der skabes forbindelse for rejsende fra Jylland, Fyn, Vest- og Sydsjælland til Københavns centrum via Cityringen. Nogle regional- og fjerntog vil kunne føres direkte via Ny Ellebjerg, til Amager og Lufthavnen, og dette vil gøre skiftemuligheder på Ny Ellebjerg værdifulde. Et stærkt knudepunkt på Ny Ellebjerg med en metrolinje vil øge robustheden i det kollektive transportsystem og medvirke til at gøre systemet langtidsholdbart.

Anlægsoverslaget for Sydhavnsmetroen er 8,6 mia. kr. med et indskudsbehov på 5,6 mia. kr.

Aftalen indebærer herudover anlæg af en ny vejforbindelse i tunnel mellem Nordhavnsvej, der er ved at blive anlagt, og Nordhavn. Nordhavnstunnelen vil skabe bedre og mere direkte adgangsforhold til byudviklingsområderne i ydre og indre Nordhavn. En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten vil også forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik til containerhavnen og krydstogtsterminalen. Nordhavn vil således blive direkte forbundet med det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnelen og Nordhavnsvej. Det estimerede anlægsoverslag for en Nordhavnstunnel er på ca. 2,1 mia. kr., inklusiv tilkoblingsanlæg fra Nordhavnsvej. Etableringen af Nordhavnstunnelen skal forestås af Vejdirektoratet og finansieres af By & Havn. Planlægningen forventes at gå i gang i starten af 2015.

Aftalen omfatter endelig en udvidelse af Nordhavnsmetroen med flere stationer i takt med byudviklingen af Nordhavn. Dette finansieres tillige af By & Havn.

I henhold til aftalen finansierer staten halvdelen af anlægsudgiften til afgreningskammeret. Det resterende finansieringsbehov til afgreningskammeret samt etableringen af Sydhavnsmetroen finansieres med indskud af 2 mia. kr. fra Københavns Kommune i 2014 og med indskud af 1,7 mia. kr. fra By & Havn ligeledes i 2014. Eventuelle merudgifter herudover forudsættes finansieret af By & Havn og der reserveres et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i By & Havns langtidsbudget.

Statens bidrag til den resterende del af finansieringen af Sydhavnsmetroen opnås ved, at staten overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune. Det er en forudsætning for ændringen af ejerandelene i By & Havn, at der anlægges en Sydhavnsmetro.

Statens bidrag til afgreningskammeret blev finansieret ved aftale af 12. juni 2014 mellem regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten. Partierne bag aftalen om Cityringen har givet tilslutning til

den samlede finansieringsmodel, og principaftalen mellem staten og Københavns Kommune er blevet endeligt indgået den 27. juni 2014.

5.2 Letbaner

Dette afsnit giver en status for igangværende letbaneprojekter.

Tabel 5.2. Økonomioversigt over letbaneområdet

(mio. kr. 2014-priser)	Fase	Hjemmel/Aftale	Statsligt bidrag ¹	Statsligt forbrug pr. 31.03.2014	Basisoverslag (ekskl. reserver)	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Aarhus Letbane	Anlæg	Lovnr. 432 af 16. maj 2012 / Aftale af 12. juni 2014	944,4	258,1	1.900,0 ²	-	Transportministeriet
Ring 3 Letbane	Anlæg	Lovnr. 165 af 26. februar 2014	1.380,2	39,6	3.451,7	2020-2021	Transportministeriet
Odense Letbane	Anlæg	Aftale om Finansloven for 2014	855	19,0	1.814,0	2020	Transportministeriet
Aalborg Letbane	VVM	Aftale af 12. juni 2012	6,0	3,0	12,6	2015	Banedanmark

1) Staten har yderligere reserveret 105,2 mio. kr. til elektrificering samt 54 mio. kr. til hastighedsopgradering af Grenaabanen (del af Aarhus Letbane). Der er endvidere afsat 253 mio. kr. til Odense Letbane og 414,3 mio. kr. til Ring 3 Letbane (2014-pl) i centrale reserver.

2) Estimeret. Forhandlinger pba. udbud pågår.

Aarhus Letbane

Det blev i 2012 besluttet at etablere Aarhus Letbane. Anlægget består af en ny linje på 12 km gennem Aarhus samt en tilpasning af Odderbanen og Grenaabanen til letbanedrift. Selskabet bag anlægget ejes af Aarhus Kommune, staten og Region Midtjylland, mens drift og vedligehold af banen skal varetages af et separat selskab ejet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Aarhus Letbane I/S modtog i foråret 2014 de sidste tilbud på udbuddet af anlægget af Aarhus Letbane. Der var i anlægsloven afsat 1,178 mia. kr. (2009-priser) til anlægget. Det laveste tilbud på anlægsdelen viste en fordyrelse på ca. 700 mio. kr.

Parterne bag aftalen om Bedre og billigere kollektiv trafik blev den 12. juni 2014 enige om at afsætte 227 mio. kr. for at sikre, at letbanen virkeliggøres som tiltænkt. En forudsætning for bevillingen er, at der sker udmøntning af de 103 mio. kr. der er afsat i centrale reserve for Aarhus Letbane. Dermed dækker staten sin andel af fordyrelsen på i alt 330 mio. kr.

Parterne er ligeledes enige om, at en præmis for denne merbevilling er, at staten trækker sig ud af anlægsselskabet, og at bevillingen konverteres til et tilskud svarende til den model, der arbejdes med i Odense Letbane.

Staten vil fortsat yde op til 100 mio. kr. til elektrificering på de hidtil beskrevne vilkår samt 54 mio. kr. til hastighedsopgradering af Grenaabanen.

Den nødvendige lovgivning mv. i forhold til statens udtrædelse af anlægsselskabet fremsættes i efteråret 2014.

Letbane på Ring 3 – statsligt indskud

Der er i Infrastrukturfonden afsat 1,5 mia. kr. til en letbane i Ring 3 vest for København, jf. Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 og Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013.

I marts 2013 blev udredningen om den kommende letbane, der indeholdt detaljer om projekter (linjeføring, placering af stationer, økonomi mv.) offentliggjort. Den viste, at der manglede 252 mio. kr. i statsligt bidrag i forhold til de oprindeligt afsatte 1,5 mia. kr. for at kunne finansiere den kommende letbane. Forligskredsen bag aftaler om en grøn transportpolitik blev med Aftale om letbane i hovedstaden, busser og cykler af 19. juni 2013 enige om, at tilvejebringe denne yderligere finansiering ”ved fremtidige billigørelser af andre anlægsprojekter i infrastrukturfonden frem mod 2015.”

Med aftale om Metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 blev der afsat 50 mio. kr. i statsligt bidrag til ændring af linjeføringen af letbanen i Ring 3, så den i højere grad betjener DTU. Staten vil optage en nærmere dialog med de øvrige interessenter, herunder DTU, Lyngby-Taarbæk Kommune og Region Hovedstaden om mulighederne for restfinansieringen op til de 95 mio. kr. som projektet beløber sig til i alt. Der blev endvidere afsat 4 mio. kr. til at udarbejde et beslutningsgrundlag, der belyser mulighederne for at flytte Herlev Station til en ny placering tættere på Ring 3 Letbanen.

D. 20. juni 2013 blev der indgået en principaftale mellem staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner i Ringby-samarbejdet, hvoraf det fremgår, at parterne forpligter sig til at anlægge en letbane. Staten finansierer 40 pct. af anlægsudgiften, mens driften skal finansieres af kommunerne og regionen. Lov om Letbane på Ring 3 blev vedtaget i februar 2014, og der er indgået aftale med Metroselskabet om varetagelse af opgaven med anlæg af letbanen. Anlægsselskabet forventes stiftet snarest.

Der udarbejdes pt. VVM, og idefasehøringen er gennemført.

Letbanen forventes færdig i 2020.

VVM-undersøgelse af letbane i Odense – statsligt tilskud

I juni 2013 offentliggjorde Odense Kommune en udredningsrapport for Odense Letbane. Det er med Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 besluttet at reservere et statsligt bidrag på 4,1 mio. kr. (2012-priser) i Infrastrukturfonden til VVM-undersøgelsen af en første etape af en letbaneløsning i Odense. Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der afsat yderligere 15 mio. kr. til en optimering og forcering af disse undersøgelser herunder gennemførelse af VVM-undersøgelse.

Odense Kommunes udredningsrapport undersøger muligheden for en letbane fra Tarup Centeret i nord via Odense centrum til Hjallesø Station i syd. Den samlede strækning for Odense Letbane er på 14,4 km og vil bl.a. betjene Odense Banegårdscenter, Rosengårdscenteret, Syddansk universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Hjallesø Station.

Der er med Aftale om Finansloven for 2014 afsat 1,1 mia. kr. frem til 2020 til et statsligt tilskud til etableringen af Odense Letbane. Odense

Der er udarbejdet principaftale mv. for Odense Letbane, som ventes tilsluttet snarest. Lovforslag herom forventes fremsat i efteråret 2014.

Forundersøgelse af Letbane/BRT i Aalborg

Aalborg Kommune, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab har udarbejdet en foranalyse af en letbane/BRT (Bus Rapid Transit)-løsning i Aalborg. Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten er der afsat 6 mio. kr. som et statsligt bidrag til en VVM-undersøgelse. Transportministeriet deltager i en styregruppe. VVM-undersøgelsen, der skønsmæssigt vil koste 12,6 mio. kr., er igangsat.

Sideløbende med VVM-processen udarbejdes en udredningsrapport, der forventes offentliggjort i efteråret 2014, som politisk beslutningsoplæg.

6. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Formål

Femern A/S forestår projekteringen af kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt.

Status

De overordnede milepæle for projektet er, at Femern A/S medio 2015 kan påbegynde hovedarbejderne og ultimo 2021 færdiggøre byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen. Planen er baseret på, at der kan fremsættes en anlægslov for projektet i Folketinget i december 2014 eller umiddelbart derefter med henblik på vedtagelse i foråret eller forsommeren 2015, samt at den endelige tyske myndighedsgodkendelse foreligger i forsommeren 2015.

Femern A/S har fokus på tre kerneprocesser: Myndighedsgodkendelsen i Danmark, myndighedsgodkendelsen i Tyskland samt udbudsprocessen. Hertil kommer en række fremrykkede aktiviteter.

Den danske VVM-redegørelse var udsendt i høring i perioden fra den 28. juni 2013 til den 20. september 2013. I den efterfølgende periode har Femern A/S arbejdet på at yde bidrag til Transportministeriets VVM-høringsnotat indeholdende kommentarer til de indkomne svar, som vil indgå i arbejdet med at forberede en anlægslov for den faste forbindelse over Femern Bælt. Femern A/S yder endvidere et betydeligt teknisk bidrag til Transportministeriets arbejde med at forberede anlægsloven.

Ansøgningen om tysk myndighedsgodkendelse blev indgivet officielt til de tyske myndigheder i Kiel den 18. oktober 2013. Herefter følger en godkendelsesproces, som i selskabets tidsplan er forudsat at vare 18 måneder. Som led i processen blev ansøgningsmaterialet offentliggjort og udsendt i høring i Slesvig-Holsten den 5. maj 2014. Det forudsættes, at den tyske godkendelse kan foreligge i maj 2015.

Myndighedsgodkendelsesprocesserne er i sagens natur udfordrende og forbundet med usikkerhed henset til projektets størrelse og grænseoverskridende karakter. Det tyske Aktionsforbund mod den faste forbindelse har den 23. maj 2014 oplyst, at de har indgivet en klage til EU-Kommissionen over den danske grænseoverskridende høringsproces (Espoo-processen).

Udbudsprocessen for de store tunnelbyggerier blev iværksat den 2. september 2013 med udsendelse af udbudsdokumenterne for de fire store anlægskontrakter til de prækvalificerede konsortier. Den 4. april 2014 indleverede samtlige prækvalificerede konsortier tekniske og administrative bud på kontrakterne. I forlængelse heraf har Femern A/S indledt en dialogproces med entreprenørerne, som skal lede frem til indgivelsen af prisatte bud i december 2014. Femern A/S har endvidere iværksat arbejdet med forberedelse af udbud af tunnelens jernbanedel samt de elektriske og mekaniske installationer. Prækvalifikationen til kontrakten for elektriske og mekaniske installationer samt til den første jernbanekontrakt blev indledt den 7. februar 2014.

Selve tunnelbyggeriet kan iværksættes, når de tre kerneprocesser er tilendebragt medio 2015, herunder vedtagelse af en dansk anlægslov, som forudsættes vedtaget i foråret 2015. Anlægsperioden er beregnet til 6½ år.

Efter Folketingets Finansudvalg godkendte fortroligt akt. K af 20. marts 2013, har Femern A/S iværksat en række fremrykkede aktiviteter i området ved Rødbyhavn, herunder bl.a. etablering af veje og forsyningspunkter som led i forberedelse af anlæg af den kommende tunnelfabrik, med henblik på at gøre tidsplanen for projektet mere robust samt bidrage til beskæftigelse i området.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets godkendelse af fortroligt akt. K af 20. marts 2013 om fremrykkede aktiviteter mv. udgør selskabets budgetramme 3.992 mio. kr. (2008-priser). Budgetrammen dækker den resterende del af projekteringsperioden, udbudsprocessen, fremrykkede anlægsaktiviteter samt grundlaget for selskabets drift i 2015.

Udgifterne til fremrykkede aktiviteter på kyst til kyst-forbindelsen samt sikring af den fortsatte drift af Femern A/S i 2015 finansieres på samme måde som selskabets hidtidige aktiviteter. Det vil sige via lånoptagelse med statsgaranti eller genudlån i Nationalbanken samt TEN-T-støtte til aktiviteterne fra EU. Der er tale om aktiviteter, der indgår som et element i det foreløbige, overordnede anlægsoverslag for kyst til kyst-forbindelsen, som Femern A/S har opgjort til 40,7 mia. kr. (2008-priser).

Femern A/S vil i forbindelse med behandlingen af anlægsloven for den faste forbindelse ultimo 2014 fremlægge et samlet konsolideret anlægsskøn, som vil være baseret på konkrete anlægspriser fra entreprenørerne for de fire store anlægskontrakter, som udgør hovedparten af den samlede entrepriser.

I indeværende støtteperiode, der dækker perioden frem til udgangen af 2015, modtager projektet støtte fra EU's TEN-T program. Selskabet har til dato fået udbetalt i alt 1.148 mio. kr. fra EU ud af det foreløbigt tildelte beløb på 1.526 mio. kr. Det forventes, at der i begyndelsen af 2015 bliver søgt om støtte fra TEN-T-programmet for perioden frem til og med 2020 vedrørende anlægsfasen.

Projektering af jernbaneanlæg ved Femern Bælt

Formål

Banedanmark har af transportministeren fået tildelt ansvaret for projektering af de danske jernbanelandanlæg i henhold til lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. De danske jernbanelandanlæg skal senest være klar til ibrugtagning i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse under Femern Bælt, som ifølge den seneste tidsplan forventes at ske i 2021. Projektering mv. af kyst til kyst-forbindelsen varetages af Femern A/S.

De danske jernbanelandanlæg omfatter elektrificering og opgradering til 200 km/t af banestrækningen mellem Ringsted og syd for Holeby samt udbygning af banen mellem Vordingborg og Storstrømsbroen og mellem Orehoved og syd for Holeby til dobbeltspor.

Status

På baggrund af akt. 149 af 15. juni 2011 har Banedanmark etableret en bygherreorganisation til gennemførelse af detailprojektering og efterfølgende fysisk gennemførelse af projektet.

Banedanmark har igangsat arbejdet med at planlægge og gennemføre udbud af de aktiviteter, som er fremrykket ved fortroligt akt. K af 20. marts 2013. Det drejer sig om vejbroer på Lolland og Falster, nedrivning af overtagede bygninger, støjisolering af eksisterende bygninger samt etablering af ekstra perron på Vordingborg station.

- Aftale om vejbroer på Lolland og Falster er indgået med Arkil A/S i marts 2014. Nedrivning af de første broer begynder den 28. maj 2014, og projektet forventes afsluttet i 2016. Som forberedelse til denne entreprise etableres en midlertidig perron ved Orehoved. Perronen anvendes første gang fra den. 28. maj til 1. juni 2014 og vil blive revet ned, når arbejdet med jernbanelandanlæggene er afsluttet.
- 12 overtagne ejendomme blev nedrevet i december 2013 fordelt på fire entrepriser.
- Cowi/Grontmij er valgt som støjkonsulenter på opgaven med støjisolering. De første ca. 300 husejere på Lolland og Falster har i april 2014 modtaget tilbud om at få støjisoleret deres hus. I 2015 følger huse på Sjælland.
- Udbudsmateriale til etablering af ekstra perron på Vordingborg Station forventes udsendt i maj 2014 til fire inviterede tilbudsgivere, og arbejdet med perronen forventes afsluttet ultimo 2014.

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der truffet politisk beslutning om at udbygge strækningerne Vordingborg-Storstrømbroen og Orehoved-Holeby, så persontog kan køre med 200 km/t. Desuden etableres en ny dobbeltsporet betonbro over Masnedsund og en ny sejlrrende i Masnedø Østflak.

Programfasearbejdet er afsluttet i november 2013. Programmet vil i løbet af 2014 og 2015 udarbejde udbudsmateriale og gennemføre udbud for hovedparten af programmets entrepriser med henblik på kontraktindgåelse hurtigst muligt efter vedtagelsen af en anlægslov. Endvidere er der gennemført forlodsovertagelser af en række ejendomme, som skal eksproprieres, når Folketinget har vedtaget en anlægslov.

Banedanmark og Vejdirektoratet har i de udarbejdede VVM-analyser vedrørende Femern Bælt-landanlæg undersøgt følgende tre yderligere tiltag:

- En passagervendt station syd for Holeby på Lolland med tilhørende ny bro over Sydmotorvejen, således at den sydlige del af Lolland også efter åbningen af den faste forbindelse kan blive betjent med skinnébåren kollektiv trafik.
- En fremtidssikring af jernbanegodstrafikken på strækningen ved at etablere ekstra lange overhalingsspor, der har kapacitet til godstog på 1.000 meter.
- En opgradering af tilslutningsanlæg 48 ved Maribo med ombygning af ramper, rundkørsler i rampekryds og anlæg af samkørselsplads.

Forligskredsen har besluttet at lade Banedanmark undersøge mulighederne for at optimere processen omkring udbud og kontraktindgåelser for at klarlægge, om der derved kan frigøres midler inden for de forudsatte økonomiske rammer for udbygning af landanlæg, der kan medgå til finansiering af de tre tiltag. Trods det tidlige tidspunkt i forløbet, hvor mindre end 5 procent af den samlede kontraktsum er underskrevet, og hvor ingen broer endnu er bygget, forventer Banedanmark at kunne finansiere alle tre tilvalgsløsninger indenfor det nuværende anlægsoverslag. Tilvalgsløsningen med overhalingsspor til 1.000 meter lange tog er integreret i programfasen, og udgiften hertil kan rummes inden for anlægsoverslaget for udbygningen af landanlæg.

Den budgetmæssige situation

I alt er der ad tre omgange tildelt ca. 271 mio. kr. i EU-støtte til projektets projekteringsfase. De to første projekter er afsluttede, mens det tredje TEN-T-projekt afsluttes ultimo 2015. Først i 2016 er det endeligt afklaret, hvor stor en andel af de ca. 271 mio. kr., der er kommet til udbetaling.

Den danske medfinansiering af projektet varetages af A/S Femern Landanlæg, hvor afregning til Banedanmark sker ved månedlig fakturering.

Projektering af det danske vejanlæg ved Femern Bælt

Formål

Vejdirektoratet forestår projektering af de nødvendige opgraderinger og miljømæssige forbedringer af E47 Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn, hvor motorvejen skal sammenbygges med kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt.

Status

I henhold til projekteringsloven for en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende vej- og jernbaneanlæg i Danmark har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse af nødvendige opgraderinger og miljømæssige forbedringer af den eksisterende motorvej mellem Sakskøbing og Rødbyhavn.

VVM-undersøgelsen har været i offentlig høring og ekstern kvalitetssikring. Vejdirektoratet har på baggrund heraf færdiggjort et samlet beslutningsgrundlag for projektet og fremsendt en indstilling til brug for en politisk beslutning

Af Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det, at ”Der er i dag motorvej mellem Sakskøbing og Rødbyhavn. Parterne er enige om, at der på nuværende tidspunkt alene foretages nødvendig opgradering af motorvejsstrækningen i form af miljøtiltag.”

Den budgetmæssige situation

Vejdirektoratet har gennemført projekteringen inden for den økonomiske ramme til projektering af danske landanlæg, der blev afsat i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt og tilhørende landanlæg i Danmark (lov nr. 285 af 15. april 2009).

7. Puljeprojekter

Kapitlet giver en oversigt over puljeprojekter på Transportministeriets område. Tabellerne er opdelt efter hvilken forligskreds, der har afsat midlerne. Tabel 7.1 giver en oversigt over puljeprojekter, der er igangsat af forligskredsen bag En grøn transportpolitik. I forhold til puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser, som er etableret med Aftaler om en grøn transportpolitik, bliver der givet en status for VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. i afsnit 3.1 for baneprojekter og i afsnit 4.1 for vejprojekter. De resterende projekter, finansieret af puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser igangsat med Aftale om en grøn transportpolitik af 2009, fremgår af tabel 7.1 nedenfor.

I tabel 7.2 gives en oversigt over igangværende medfinansieringspuljer afsat med Aftale om en grøn transportpolitik, og som enten udføres af Transportministeriet eller udmøntes til gennemførelse ved eksterne parter.

Med Aftale om en bedre og billigere kollektiv trafik af 12. juni 2012 er der opnået enighed om at nedsætte taksterne samt investere i forbedringer af den kollektive trafik. I tabel 7.3 gives en oversigt over puljeprojekter, der udmøntes med aftalen.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af januar 2014 er der reserveret midler til en stationspulje samt afsat midler til pulje til parkering. I tabel 7.4 gives en status over udmøntningen af puljerne.

Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik

Med aftale om en grøn transportpolitik 2009 blev der afsat midler til at etablere og forlænge en række puljer med henblik på at sikre en løbende, målrettet indsats inden for en række prioriterede fokusområder.

Tabel 7.1. Puljeprojekter, En grøn transportpolitik

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/Aftale	Total Overholdelse udgift af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2014	Åbningsår/ afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til stationsmoderniseringer					
Langeskov station	Aftale af 26. nov. 2010	54,3	Nej	10,0	(bero) Banedanmark
Nyperron i Sønderborg ved Sønderborg St.	Aftale af 26. nov. 2010	5,0	Nej	1,1	(bero) Banedanmark
Enghave station	FL13	92,0	Ja	0,0	2016 Banedanmark
Nordhavn station	Aftale af 26. nov. 2010	78,7	Ja	6,0	2016 Banedanmark
Pulje til nye teknologiske muligheder					
ITS-udviklingsforum	FL10	5,0	Ja	3,2	- Vejdirektoratet
Udvidelse af ITS-systemer på Helsingørmotorvej	FL10	29,3	Ja	22,7	2014 Vejdirektoratet
Drift af igangsatte ITS-systemer	Aftale af 26. nov. 2010	70,4	Ja	46,6	2014 Vejdirektoratet
Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro	Aftale af 26. nov. 2010	20,1	Ja	10,3	2015 Banedanmark
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse					
ATC- linieledere på fjernbanen	FL10	3,5	Ja	1,7	(bero) Banedanmark
Reservation af ramme til forbedring af vejnettet mv. som led i Ringkøbing-Skjern Kommunes projekt "Søvejen mod vest"	FL10 Aftale af 26. nov. 2010	3,8	Ja	0,0	- Vejdirektoratet
Forbedring af indkørselsforhold for tog, Aalborg-Lindholm, Holstebro og Struer	Akt. 116 2008/2009	7,8	-	0,3	2014 Banedanmark
Tilslutningsvej v Aulbyvej, Middelfart Kommune	FL 12	10,3	Ja	0,0	- Vejdirektoratet
Transport af vindmøller på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	45,6	Ja	1,5	- Vejdirektoratet
E45 Fredericia-Kolding, Kørsel i nødsfor ved Kolding	Aftale af 21. marts 2013	39,7	Ja	0,5	2014 Vejdirektoratet
Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 21. marts 2013	10,5	Ja	1,6	2014 Banedanmark
Rampekrydsombygning ved Odense SV	Aftale af 21. marts 2013	17,8	Ja	0,4	2015 Vejdirektoratet
Krydsombygning ved Klausdalsbrovej ved Ring 4 i Ballerup	Aftale af 21. marts 2013	35,9	Ja	0,6	2016 Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014)					
Cykelsti ved Ugerløse, Holbæk Kommune	Aftale af 20. juni 2012	5,1	-	0,5	(aflyses) Vejdirektoratet
Anlæg af cykelsti ved Fuglebjerg	Aftale af 5. maj 2011	7,1	Ja	1,3	2014 Vejdirektoratet
Cykelsti Velhustedvej-Kibæk, Herning Kommune	Aftale af 20. juni 2012	5,6	Ja	0,8	2014 Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Brovejen, Løkkeby Strandvej	Aftale af 19. juni 2013	1,4	Ja	0,2	2014 Vejdirektoratet
Stikrydsning Volderslevej/Dahlsvej	Aftale af 19. juni 2013	2,1	Ja	0,3	2014 Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Trælborg, Bredebro	Aftale af 19. juni 2013	3,1	Ja	0,4	2014 Vejdirektoratet
Cykelsti syd for Udby, Middelfart Kommune	Aftale af 20. juni 2012	2,7	Ja	0,3	2014 Vejdirektoratet
Cykelsti mellem Auning og Gl. Estrup, Norddjurs Kommune	Aftale af 20. juni 2012	9,0	Ja	1,6	2014 Vejdirektoratet
Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn	Aftale af 5. maj 2011	19,2	Ja	6,0	2015 Vejdirektoratet
Cykelsti Lumsås-Gl.Ebbeløkkevej Øst, Odsherred Kommune	Aftale af 20. juni 2012	6,4	Nej	0,5	2015 Vejdirektoratet
Stikrydsning i tunnel ved Ribe	Aftale af 19. juni 2013	9,0	Ja	0,0	2015 Vejdirektoratet
Cykelsti på Egedesvej og bro, Køge	Aftale af 19. juni 2013	12,5	Ja	1,5	2015 Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Kobrovej, Grenå	Aftale af 19. juni 2013	2,2	Ja	0,3	2015 Vejdirektoratet
Cykelsti Humlum-Oddesund Syd	Aftale af 19. juni 2013	18,0	Ja	0,2	2015 Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikikkerhed (2009-2014)					
Simulator til lokoføreuddannelsen	FL10	12,7	Ja	0,0	- Trafikstyrelsen
Pilotprojekt om brug af sensortechnologi til overvågning	FL10	3,2	Ja	1,6	2014 Banedanmark
eCall	Akt. 115 2008/2009	10,3	Ja	1,7	2014 Trafikstyrelsen
Årets trafikikkerhedsby 2011	Aftale af 26. nov. 2010	20,0	Ja	8,3	- Vejdirektoratet
Årets trafikikkerhedsby 2012	Aftale af 5. maj 2011	20,0	Ja	3,7	- Vejdirektoratet
Årets trafikikkerhedsby 2013	Aftale af 21. marts 2013	20,0	Ja	5,0	- Vejdirektoratet
Årets trafikikkerhedsby 2014	Aftale af 14. november 2013	17,7	Ja	0,0	- Vejdirektoratet
Forbedring af sikkerhed i overkørsler	Aftale af 5. maj 2011	27,3	Nej	26,8	2014 Banedanmark

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 7.1. Puljeprojekter, En grøn transportpolitik (fortsat)

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2014	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Pulje til fremme af veteranogskørsel	Aftale af 21. marts 2013	4,7	Ja	4,7	2014	Trafikstyrelsen
Forbedret sikkerhed for vejarbejdere	Aftale af 21. marts 2013	5,0	Ja	0,7	2014	Vejdirektoratet
Indsats mod særligt farlige vejstrækninger - "grå strækninger"	Aftale af 26. nov. 2010	25,4	Ja	19,2	2014	Vejdirektoratet
Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejstrækninger	Aftale af 21. marts 2013	20,2	Ja	2,4	2015	Vejdirektoratet
En udvidet indsats for kurvesanering	Aftale af 21. marts 2013	8,0	Ja	1,4	2015	Vejdirektoratet
Trafiksikkerhed på motorveje - beskyttelse mod faste genstande	Aftale af 21. marts 2013	3,0	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
Dødsulykkesstatistik	Aftale af 21. marts 2013	5,0	Ja	2,2	2015	Vejdirektoratet
Undersøgelse af natulykker	Aftale af 21. marts 2013	2,6	Ja	0,5	2015	Vejdirektoratet
Modulvogtogsforsøget	FL07/FL08 Aftale af 21. marts 2013	146,8	Ja	121,9	2016	Vejdirektoratet
Fartvisere på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	6,1	Ja	0,7	2019	Vejdirektoratet
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)						
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	FL11	9,7	Ja	0,0	-	Reservation
Bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn	Aftale af 21. marts 2013	58,6	Ja	2,6	2015	Banedanmark
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	Aftale af 21. marts 2013	55,5	Ja	0,0	2018	Banedanmark
Pulje til støjbekæmpelse (2009-2014)						
Støjreduktion ved Lindholm station i Nørresundby	Akt. 116 2008/2009	14,7	Ja	1,7	(aflyses)	Banedanmark
Støjpartnerskab mellem Banedanmark og private boligere langs sidebanerne	FL10	8,7	Ja	2,4	2014	Banedanmark
Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel	Aftale af 26. nov. 2010	7,3	Ja	3,2	2014	Banedanmark
Udvikling af nye metoder til støjbekæmpelse	Akt. 116 2008/2009	10,4	Ja	8,1	2009-2014	Vejdirektoratet
Støjskærm på den vestlige side af Ring 4 ved Ballerup	Aftale af 21. marts 2013	14,5	Ja	0,1	2014	Vejdirektoratet
Støjskærm på den vestlige side af Helsingørmotorvejen ved Gentofte	Aftale af 21. marts 2013	7,7	Ja	0,2	2014	Vejdirektoratet
Støjskærm på nordjyske motorvej (E45) syd for Viborgvej ved Randers	Aftale af 21. marts 2013	16,8	Ja	0,6	2014	Vejdirektoratet
Øget skinneslibning med henblik på reduktion af støjen fra togtrafikken på regional- og lokalbaner	Aftale af 5. maj 2011	6,2	Ja	2,9	2014	Banedanmark
Skinneslibning	Akt. 116 2008/2009	16,0	Ja	13,9	2015	Banedanmark
Støjskærm ved Sundbrovej i Svendborg	Aftale af 14. november 2013	20,3	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
Støjskærm ved Gjeddedalsvej/Nysøvej i Vallensbæk	Aftale af 14. november 2013	16,8	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
Støjskærm ved Eremitageparken, Lyngby-Taarbæk	Aftale af 14. november 2013	17,3	Ja	0,1	2015	Vejdirektoratet
Støjsolering af stærkt støjbelastede boliger	Akt. 116 2008/2009 Aftale af 5. maj 2011 Aftale af 14. nov 2013	27,9	Ja	23,7	2010-2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Vejdammen	Aftale af 5. maj 2011	28,3	Ja	0,2	2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød	Aftale af 5. maj 2011	7,7	Ja	0,1	2016	Vejdirektoratet
§ 28.11.71. Generelle puljer						
Landsdækkende trafikmodel						
Landstrafikmodellen	FL10	63,4	Ja	44,3	2015	Transportministeriet
Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-2014)						
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet	FL10	25,6	Ja	23,4	2014	Transportministeriet
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland	FL10	25,6	Ja	17,3	2014	Transportministeriet
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)						
Istandsættelse af busstoppesteder	Aftale af 5. maj 2011	15,0	Ja	9,8	-	Vejdirektoratet

1) Der er med Togfonden DK afsat yderligere 23,0 mio. kr. til projektet

Anm.: "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet forventes overholdt. Åbningsåret er det senest besluttede åbningsår for det pågældende projekt.

Nedenstående oplister projekter i tabel 7.1, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet, siden seneste version af anlægsstatus:

- Den konkrete udformning af cykelruten mellem Struer og Thyborøn er ændret. Totaludgiften er øget med 2,7 mio. kr. og åbningsåret er udskudt til 2015.
- Projektet vedr. etablering af cykelsti ved Lumsås-Gl. Ebbeløkkevej Øster er under afklaring.
- Vedrørende projektet om etablering af en stikrydsning i tunnel ved Ribe skal tunnelkonstruktion etableres vandtæt, og i en større udstrækning end tidligere antaget på grund af højtliggende grundvand. Totaludgiften er øget med 1,8 mio. kr.
- Puljen til støjisolering af stærkt støjbelastede boliger blev øget med 4,6 mio. kr. ved aftale af 14. november 2013. I den forbindelse blev tidsrammen udvidet til 2016.
- Projektet cykelsti ved Ugerløse, Holbæk Kommune er aflyst på kommunens foranledning, da kommunens opdaterede stiplan medførte, at projektet ikke længere var hensigtsmæssigt.
- Projektet vedr. etablering af ny perron på Sønderborg Station blev sat i bero i efteråret 2013. Hvorvidt projektet tages op igen vil afhænge af en eventuel beslutning i forligskredsen.
- Projektet vedr. etablering af eCall er i fuld gang. Arbejdet med at klargøre alarmcentralen i København er nået langt. Mht. de to øvrige alarmcentraler, som Rigspolitiet står for, forventes den nødvendige IT-udvikling at blive foretaget i løbet af 2014, så også Rigspolitiets to alarmcentraler bliver klar til at modtage eCall. Systemet forventes fuldt ibrugtaget i 2015.
- Projektoplæg vedr. indkøb af simulator til lokoføreruddannelsen er under revurdering. Der skal bl.a. foretages en behovsanalyse, og det er et væsentligt kriterium, at løsningen skal defineres af brugerne. Færdiggørelsestidspunkt afhænger af dette arbejde.
- Projektet vedr. genåbning af Langeskov Station er sat i bero efter Banedanmark har udbudt projektet. Tilbuddene har vist sig at ligge over det forventede, hvormed der skal findes yderligere finansiering, hvis projektet skal gennemføres.
- Vedrørende forbedring af adgangsforhold mv. ifm. en modernisering af Nordhavn Station foretages en mindre justering af projektets udformning, uden at det ændrer væsentligt ved projektet. Nærmere analyser har vist, at der er langt flere komplicerede konstruktioner i den sporbærende dæmningskonstruktion end forudset. Projektet bliver derfor dyrere end vurderet i 2010, hvis det gennemføres med den hidtil planlagte løsningsmodel for forbedring af adgangsforhold mv., som indebærer en væsentlig indgriben i dæmningen. Med den justerede løsningsmodel etableres direkte perronadgang ved Århusgade samtidig med, at der gribes mindst muligt ind i den eksisterende dæmning. Projektet kan således gennemføres inden for bevillin-

gen. Forligskredsen orienteres om den justerede løsningsmodel mhp. eventuelle bemærkninger.

- Støjreduktion ved Lindholm station i Nørresundby gennemføres ikke. Med beslutningen om at etablere jernbane til Aalborg lufthavn flyttes togserviceanlægget ud omkring lufthavnen, hvormed der ikke er behov for de støjreducerende tiltag i Lindholm. De afsatte midler er tilbageført til Infrastrukturfonden.
- Projekt vedrørende etablering af ATC-linieledere på fjernbanen er sat i bero.
- Projektet vedr. forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro er afsluttet for så vidt angår det oprindelige formål. Projektet er blevet udvidet således, at der sikres et endnu bedre datagrundlag. Projektet arbejder som følge heraf med en stærkere og hurtigere integration imellem Banedanmarks realtidssystem, Togstatus og Rejseplanen, etablering af server til Togstatus og ensretning af Banedanmarks eget datagrundlag. Etableringen af den udvidede funktionalitet gennemføres i 2014-2015, og projektet ventes endeligt afsluttet i 2015.
- Baneprojektet om støjmåling på kørende materiel er forsinket, hvilket skyldes manglende DSB-materiel til at foretage støjmålinger på. Projektet ventes færdigt i 2014.

Afsluttede puljeprojekter i tabel 7.1 siden sidste anlægsstatus:

- Sideanlæg langs motorveje
- Cykelsti ved Karlskov, Vejle kommune
- Udvidet ulykkesstatistik
- Undersøgelse af øget akseltryk
- Niveaufri skæring Taulov
- Nedlæggelse af overkørsel i Øster Doense nær Hobro
- Optimering af automatisk togkontrollsystem (HKT) på S-banen
- Kampagne mod højresvingsulykker

Tabel 7.2. Medfinansieringspuljer, En grøn transportpolitik

(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt (Ultimo 2013)	Resterende pulje (2014-priser)	Ansvarlig institution
Varetages af Transportministeriet					
Medfinansieringspuljen	Aftale af 21. marts 2013	-	1,0	99,0	Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik	Aftale af 29. januar 2009	2009-2014	835,1	175,1 ¹⁾	Vejdirektoratet
Pulje til veteranog	Aftale af 21. marts 2013	2013	0,0	4,7	Trafikstyrelsen
(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Forbrug pr. 31.03.2014	Totaludgift (2014-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes af Transportministeriet til projekter udført af eksterne parter					
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	Aftale af 29. januar 2009	-	59,6	264,9	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	Aftale af 29. januar 2009	-	112,9	130,6	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statsligt bidrag	Aftale af 29. januar 2009	-	0,0	35,7	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	Aftale af 26. nov. 2010	-	26,0	60,7	Vejdirektoratet
Grenå omfartsvej	Aftale af 7. februar 2012	-	0,0	130,9	Vejdirektoratet

1) Inkl. midler til genudmøntning

Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der afsat midler til *Pulje til forbedringer af den kollektive trafik i yderområder* samt *Yderligere investeringer i forbedringer af den kollektive trafik*. En del af disse midler anvendes til investeringer i infrastruktur, jf. tabel 7.3.

Tabel 7.3. *Puljeprojekter, Bedre og billigere kollektiv trafik*

	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 31.03.2014	Bevillingsansvarlig
(mio. kr. 2014-priser)					
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	Aftale af 12. juni 2012	58,5 ¹⁾	Ja	26,4	Trafikstyrelsen
Medfinansiering af supercykelstier i de større byer	Aftale af 12. juni 2012	174,2	Ja	159,4 ²⁾	Vejdirektoratet
Sidebaneopgradering	Aftale af 12. juni 2012	50,6	Ja	1,5	Banedanmark
Fornydelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale af 12. juni 2012	54,6	Ja	9,2	Banedanmark
Flere afgang i metroen	Aftale af 12. juni 2012	202,5	Ja	146,5	Transportministeriet

1) Der er afsat 58,5 mio. kr. årligt i perioden 2013-2017

2) Resterende midler er udmøntet til projekter på statsvejnettet

Anm.: "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet forventes overholdt. Åbningsåret er det senest besluttede åbningsår for det pågældende projekt.

Nedenstående giver en uddybende status for enkelte projekter i tabel 7.3:

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

Det er besluttet at videreføre driften af Vestbanen mellem Varde og Nørre Nebel. For at opretholde en fortsat høj sikkerhed samt sikre en stabil drift på strækningen mellem Varde og Nørre Nebel er der afsat midler til at opgradere og udskifte en lang række af de i alt 41 sikrede overkørsler, hvor vej og bane krydser.

Der har været afholdt prækvalificering af mulige leverandører, og der er udsendt udbudsmateriale til de kvalificerede leverandører.

Totalbevillingen forventes overholdt.

Sidebaneopgradering

Der er foreløbigt igangsat tre projekter i forbindelse med udmøntningen: ekstra adgang til P-rist (opstillingsspor til passagertog) på Aarhus H, modsatrettet dværgsignal ved Skanderborg Station og Skagensbanens indføring på Frederikshavn Station.

Der er i oktober 2011 udarbejdet en definitionsfaserapport på projektet omkring ekstra adgang til P-rist på Aarhus H. Der er indgået projekteringskontrakter og kontrakt med assessor. Der er indgået kontrakt med Produktion Spor om opgaven medio maj 2014 med Aarsleff Rail som underleverandør. Projektet koordineres løbende med arbejderne på Aarhus H i forbindelse med ændringer i sporgruppe 400 og med Aarhus Letbane, idet Letbanen har indflydelse på Banedanmarks sikringsanlæg. Samarbejdsaftale med Letbanen er udarbejdet. De spormæssige ændringer er planlagt løbende ibrugtaget gennem

juli 2014, og sikringsanlægget ibrugtages primo september 2014. Herefter forventes udarbejdelse af fejlretninger i sikringsanlægget frem til 2. kvartal 2015. Projektet følger den forudsatte tidsplan og økonomi.

Projektet omkring Skagensbanens indføring på Frederikshavn Station er iværksat i april 2013 og er i udførelsesfasen. Kontrakt er indgået medio marts 2014. Sikringsprojekteringen er under validering og opretning. CSM-assessment er påbegyndt, der er endnu ikke ansøgt om ibrugtagningstilladelse. Projektet koordineres med et sporfornyelsesprojekt i Frederikshavn.

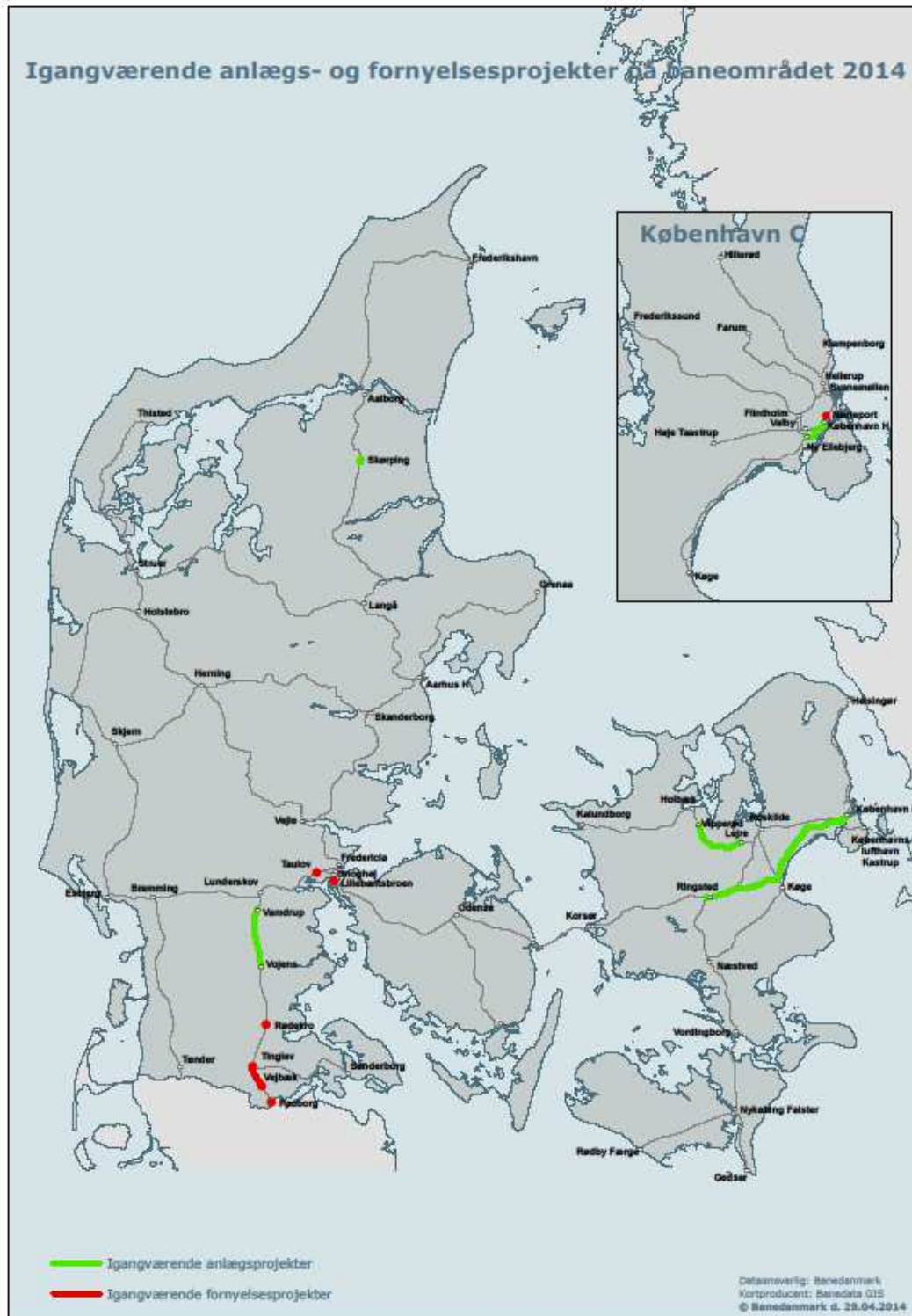
Projekternes udførelse er planlagt til at ske i 2014 og totaludgiften forventes overholdt.

Flere afgang i Metroen

Der afsættes midler til opgradering af metroen, der indebærer at der etableres perrondøre på overjordiske stationer. For en status henvises til afsnit 5.1.

8. Bilag

Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet

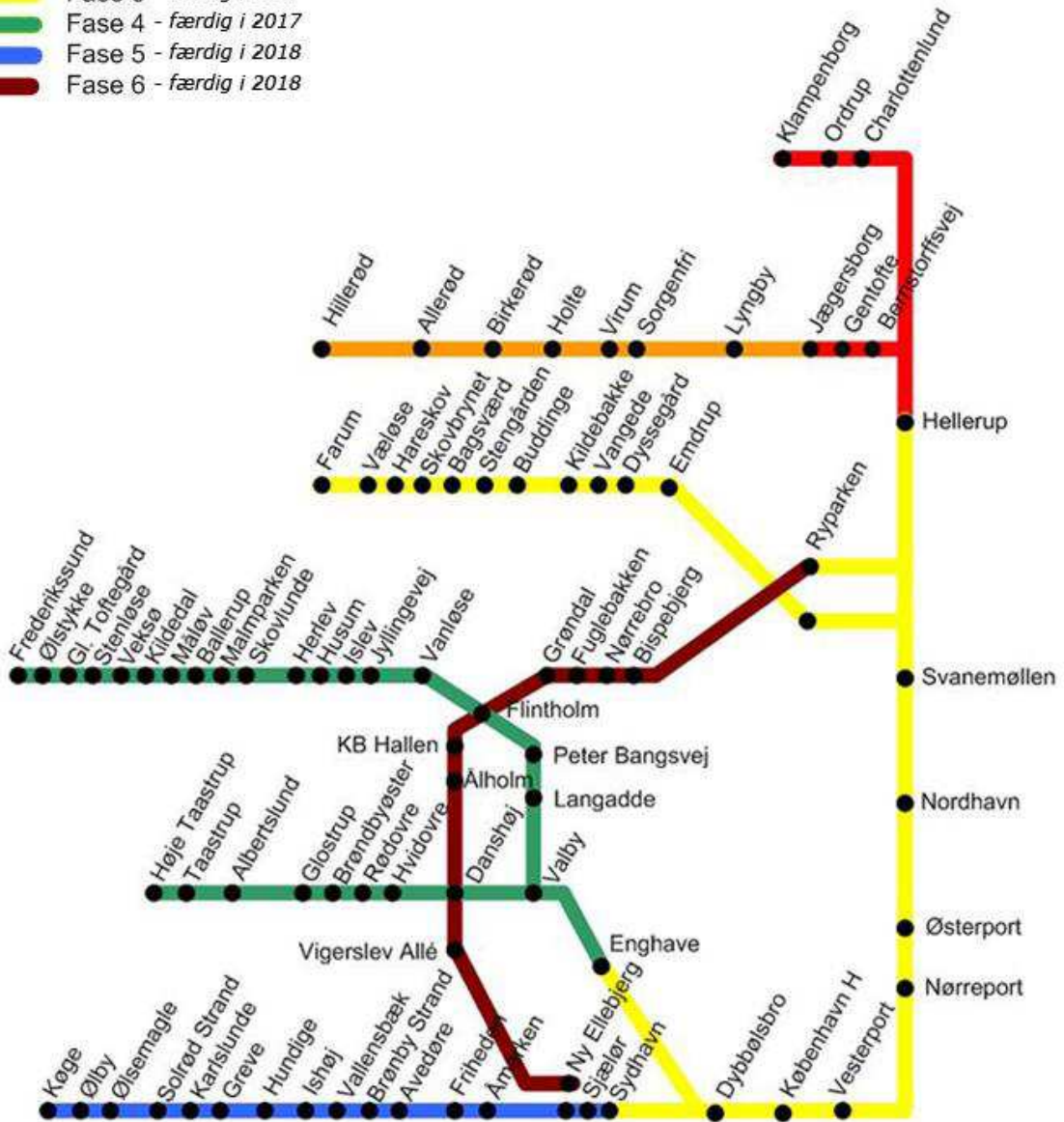


Bilag 2: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på fjernbanen

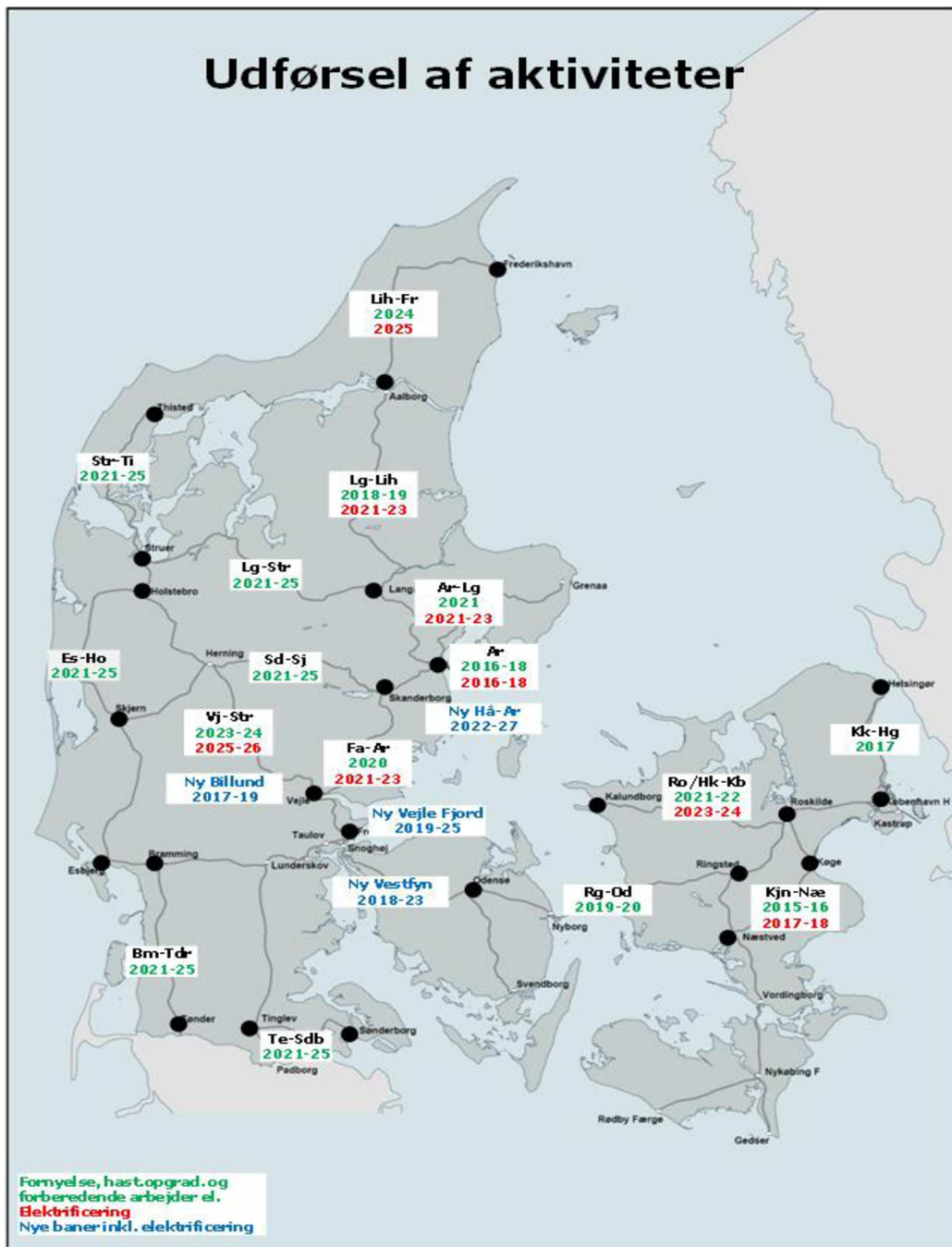


Bilag 3: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på S-banen

- Early Deployment Projekt - færdig i 2014
- Fase 2 - færdig i 2016
- Fase 3 - færdig i 2017
- Fase 4 - færdig i 2017
- Fase 5 - færdig i 2018
- Fase 6 - færdig i 2018



Bilag 4: Tidsplan for projekterne i Togfonden DK



Bilag 5: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet (åbningsår 2011-)



