

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

2. halvår 2013



Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

2. halvår 2013

Indhold

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | INDLEDNING..... | 7 |
| 2. | STATUS FOR TRÆK PÅ DEN CENTRALE ANLÆGSRESERVE | 9 |
| 3. | JERNBANER..... | 10 |
| 3.1 | Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet..... | 11 |
| | Analyse og VVM-undersøgelse af udvidelse af kapaciteten på Øresundsbanen..... | 11 |
| | Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense..... | 12 |
| | Forundersøgelser Aarhus-Hobro: Opgradering af banen til 200 km/t | 12 |
| | Forundersøgelser af potentialet for mindre forbedringer på jernbanen | 12 |
| | VVM af en banebetjening af Aalborg Lufthavn – statsligt tilskud | 13 |
| | Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet | 13 |
| | Elektrificering af banenettet | 14 |
| | Anlæg af nye stationer ved hhv. Hillerød og Gødstrup | 15 |
| | Ombygning Hillerød Station | 15 |
| 3.2 | Projekter under gennemførelse..... | 17 |
| | Ny bane København-Ringsted..... | 17 |
| | Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød) | 19 |
| | Signalprogrammet | 19 |
| | Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens | 21 |
| | Hobro-Aalborg | 22 |
| | Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov | 23 |
| | Fordelingsstation Vestfyn..... | 23 |
| | VVM-undersøgelse af ny sporforbindelse ved Esbjerg Havn | 24 |
| | Kapacitetsudbygning vest for København (KØR-projektet) | 24 |
| 3.3 | Fornyelsesprojekter på baneområdet..... | 26 |
| | Renovering af Nørreport Station (Ny Nørreport) | 26 |
| | Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe | 27 |
| | Esbjerg sikringsanlæg og sporfornyelse | 28 |
| | Sporombygning Skanderborg-Herning | 28 |
| | Sporfornyelsen på Østerport Station..... | 29 |
| | Sporombygningen af Aalborg-Frederikshavn | 29 |
| | Sporombygningen af Struer-Langå..... | 30 |
| | Sporfornyelse Roskilde-Køge-Næstved (Lille Syd)..... | 30 |
| | Sporfornyelse Esbjerg-Skjern-Herning | 31 |
| | Sporskifteudveksling mv. på Fredericia Station | 32 |
| | 6. hovedspor København-Dybbølsbro | 32 |
| | Skærm-baseret trafikinformation | 33 |
| 4. | VEJOMRÅDET | 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 |
| | VVM af omfartsvej ved Haderup..... | 36 |
| | Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11) – VVM af Ribe Omfartsvej | 37 |
| | Beslutningsgrundlag for en ny forbindelse ved Roskilde Fjord..... | 37 |
| | Projektering mv. af ny Storstrømsbro | 38 |
| | Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9..... | 38 |
| | Forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved-Rønnede (rute 54) | 39 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| | Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst (rute 11) | 39 |
| | Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22) | 40 |
| | Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing-Herning (rute 15)..... | 40 |
| | Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager | 40 |
| | Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn | 41 |
| | Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsingø Øst til Gilleleje | 41 |
| | 3. Limfjordsforbindelse | 41 |
| | Forlodsovertagelser | 42 |
| | Medfinansiering af kommunale ønsker til projekter på statsvejnettet | 42 |
| 4.2 | Anlægsprojekter på vejområdet | 44 |
| | Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3..... | 45 |
| | Fløng-Roskilde V | 46 |
| | Riis-Ølholm-Vejle..... | 46 |
| | Bording-Funder | 47 |
| | Frederikssundmotorvejens 1. etape..... | 47 |
| | Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)..... | 48 |
| | Sunds Omfartsvej..... | 48 |
| | Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape | 49 |
| | Bredsten-Vandel..... | 50 |
| | Klipleve-Sønderborg | 50 |
| | Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn | 51 |
| | Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdamsregstrup, Skovvejen), etape 1 | 51 |
| | Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 | 52 |
| | Motorring 4-Tværvej N (Frederikssundmotorvejens 2. etape)..... | 52 |
| | Skærup-Vejle N (Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)..... | 53 |
| | Middelfart-Nørre Aaby (udbygning af motorvejen på Vestfyn, 1. etape) | 54 |
| | Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape) | 55 |
| | Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej | 55 |
| | Sdr. Borup-Assentoft (nordligt hængsel til Djursland) | 56 |
| | Greve S-Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape)..... | 56 |
| | Udbygning af Motorring 4 omkring København | 57 |
| | Nordlig omfartsvej ved Næstved | 57 |
| | Omfartsvej ved Nykøbing Falster | 58 |
| | Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro) | 59 |
| | Tilslutningsanlæg ved Odense | 60 |
| 4.3 | Efterslæbsindhentning mv. | 61 |
| 4.4 | Større bygværker | 61 |
| | Skibsstødssikring..... | 61 |
| | Langelandsbroen | 62 |
| | Mønbroen..... | 62 |
| 5. | PULJEPROJEKTER UNDER TRANSPORTMINISTERIET..... | 63 |
| | Fornyelse af overkørsler på Vestbanen..... | 71 |
| | Sidebaneopgradering | 71 |
| 6. | KYST OG HAVNEOMRÅDET | 74 |
| | Færgelejer ved Bøjden og Fynshav..... | 74 |
| 7. | FEMERN BÆLT..... | 75 |
| | Kyst til kyst-forbindelsen | 75 |
| | Projektering af jernbaneanlæg ved Femern Bælt | 76 |
| | Projektering af det danske vejanlæg ved Femern Bælt | 78 |

| | |
|---|-----------|
| 8. METROEN | 79 |
| 9. LETBANER | 85 |
| VVM-undersøgelse af letbane i Odense – statsligt tilskud | 85 |
| Letbane på Ring 3 – statsligt tilskud | 85 |
| Forundersøgelse af Letbane/BRT i Aalborg..... | 86 |
| Aarhus Letbane..... | 86 |
| 10. BILAG | 88 |
| Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet..... | 88 |
| Bilag 2: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på fjernbanen. | 89 |
| Bilag 3: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på S-banen..... | 90 |
| Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet (åbningsår 2011-)..... | 91 |

1. Indledning

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område 2. halvår 2013, 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. 30. september 2013. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, samt tidligere igangsatte projekter.

Tabell.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 ¹ |
| 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 |

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.

Orientering for 1. halvår 2013 blev fremsendt til Folketinget i juli 2013.

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 2011, 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.

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

| (mio. kr. 2013-priser) Projekt | Oprindelig reserve | Tidligere udmøntet reserve | Udmøntning siden forrige anlægsstatus | Resterende reserve |
|-----------------------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Fløng-Roskilde V | 306,7 | 636,9 | 0,0 | -330,2 |
| Bording-Funder | 173,8 | 67,9 | 0,0 | 105,9 |
| Frederikssundmotorvejen, 1. etape | 277,0 | 60,0 | 0,0 | 217,0 |
| Opgradering til Kalundborg Havn | 32,7 | 32,7 | 0,0 | 0,0 |
| Omfartsvej ved Nykøbing Falster | 36,9 | 67,4 | 0,0 | -30,5 |

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 af 21. marts 2013 om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. 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 det ordinære vedligeholdelsesbudget på sigt skal kunne dække behovet, så der ikke igen oparbejdes efterslæb.

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.

Efter Banedanmarks vurdering har markedet de seneste år som følge af finanskrisen 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 uanset konjunkturer er presset og kan være ved at nå et mætningspunkt. 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 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 på jernbanen i Danmark, formentlig som følge af disse projekters volumen.

Banedanmark har i TEN-T ansøgningsrunden for 2012-2015 indsendt ansøgning om EU-tilskud til både study (detailprojektering) og works (anlægsarbejder) for alle de danske anlægsprojekter, der ligger på EU's fælles prioriterede strækninger. I juli 2013 har EU-medlemslandene godkendt Europa-Kommissionens forslag til hvilke europæiske transportprojekter, der får tildelt EU-støtte. Godkendelsen betyder, at Danmark samlet tildeles ca. 730 mio. kr. i EU-støtte til danske projekter, hvoraf størstedelen – ca. 610 mio. kr. – går til Banedanmarks jernbaneprojekter. Af disse er ca. 500 mio. kr. givet til projekter finansieret af Infrastrukturfonden, ca. 87 mio. kr. er givet til Femern-projektet og 23 mio. kr. er givet til øvrige jernbaneprojekter. De individuelle støttebeløb fremgår under de enkelte projekter. Den formelle støttetildeling sker ved at Europa-Kommissionen i perioden oktober – december 2013 sender Banedanmark en 'finansieringsbeslutning' for hvert projekt. I skrivende stund mangler disse endnu for enkelte af projekterne. Udbetalingen af støtte sker løbende i rater i perioden 2013 – 2016 og under forudsætning af, at de forudsatte støtteberettigede udgifter afholdes.

I afsnit 3.1 gives en status for anlægsprojekter under projektering på baneområdet. I afsnit 3.2 gives en kort status for igangværende forundersøgelser, VVM-undersøgelser og beslutningsgrundlag for baneprojekter. I afsnit 3.3 gives en status for anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse og i afsnit 3.4 gives en status for fornyelsesprojekter under gennemførelse.

For en oversigt over puljeprojekter under Trafikstyrelsen og Banedanmark, se kapitel 5. Puljeprojekter under Transportministeriet.

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.

Tabel 3.1 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel / Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 |
|--|--------------------------|--------------|-----------------------------|------------------------|
| VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især baneogodskapaciteten 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 | 3,8 |
| Forundersøgelse af opgradering af strækningen mellem Aarhus og Hobro | Akt. 116 2008/2009 | 10,5 | Ja | 7,3 |
| Forundersøgelse af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen | Akt. 116 2008/2009 | 5,0 | Ja | 4,6 |
| Forundersøgelse af banebetjening af Aalborg lufthavn | Aftale 2. december 2009 | 2,0 | Ja | 2,0 |
| 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 | 1,2 |
| Station ved Hillerød | Aftale 7. februar 2012 | 1,7 | Ja | 0,0 |
| Station ved Gødstrup | Aftale 7. februar 2012 | 1,5 | Ja | 0,0 |
| Ombygning Hillerød station | Aftale 26. november 2010 | 0,5 | Ja | 0,4 |

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 baneogodskapaciteten omkring Kastrup, er at fremtidssikre godstogskapaciteten i Øresundskorridoren. Der er afsat 10,4 mio. kr. (2012-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.

I 2012 har Banedanmark i henhold til Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 vurderet et nyt løsningsalternativ, den såkaldte retningsdrift, der også vil kunne give forbedret trafikafvikling.

Analyserne af retningsdrift er gransket af en ekstern rådgiver. Analyserne forventes oversendt til Transportudvalget og herefter offentliggjort.

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. (2013-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag.

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. (2013-priser) til en forundersøgelse af opgradering af strækningen mellem Aarhus og 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 arbejdes med to hovedalternativer som grundlag for opnåelse af timemodellen mellem Aarhus og Aalborg.

Der undersøges mulige hastighedsopgraderinger på eksisterende bane og en helt ny bane mellem Aarhus og Randers. I begge alternativer undersøges muligheden for en forlængning af stationen i Randers. Desuden indgår muligheden for en fremtidig udbygning med en tunnel under Aarhus.

Der analyseres ud fra både anlægsomkostninger, rejsetidsreduktion og fremtidige trafikale muligheder samt ikke mindst samfundsøkonomi og betydning for den regionale udvikling.

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. (2013-priser). På baggrund af de gennemførte forundersøgelser foreslås konkrete projekter.

Banedanmark har i 2013 afsluttet forundersøgelser 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.

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.

Samlet afrapportering er afleveret medio 2013, og projektet indgår som et af flere mulige projekter i de politiske forhandlinger om Togfonden DK.

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 udbygning af infrastrukturen, som skal øge robustheden i trafikafviklingen, hvis driften overdrages.

VVM af en banebetjening af Aalborg Lufthavn – statsligt tilskud

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 Infrastrukturfonden, idet togserviceanlægget med anlæg af den nye stikbane kan flyttes til et egnet sted omkring lufthavnen.

Beslutningsgrundlag for lufthavnsbanen skal afleveres medio 2015. Arbejdet er igangsat med udbud af teknisk rådgivning samt idéfasehøring for projektet ultimo 2013. I 2014 gennemføres tekniske og miljømæssige undersøgelser, således at VVM-redegørelsen for projektet kan udsendes i offentlig høring i foråret 2015.

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.

Projektet skal afklare mulighederne for at forøge hastighederne på banenettet i forbindelse med realiseringen af Signalprogrammet. Når Signalprogrammet er etableret, skabes den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden. Projektet skal undersøge, 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.

Samlet afrapportering er afleveret medio 2013, og projektet indgår som et af flere mulige projekter i de politiske forhandlinger om Togfonden DK.

Forundersøgelsen, som blev afleveret i januar 2013, viste meget positive samfundsøkonomiske resultater i otte af tolv undersøgte strækninger. Det er 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.

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 trafikalke, 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.

I aftale af 11. november 2012 mellem regeringen og Enhedslisten om Finansloven for 2013 om grønnere kollektiv transport blev der afsat i alt 650 mio. kr. i perioden 2013-2018 til elektrificering af jernbanestrækningen mellem Køge Nord og Næstved. Projektet er omfattet af Lov om elektrificering af jernbanen af 12. juni 2013. Den politiske aftale indebærer, at transportministeren på grundlag af det udarbejdede projekt og den eventuelle VVM-undersøgelse uden yderligere lovgivning kan igangsætte selve udførelsen af elektrificeringen.

Endelig er der 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. Der henvises til afsnittet vedrørende elektrificering af Esbjerg-Lunderskov under afsnit 3.2.

De begrundede anlægsoverslag for de øvrige strækninger er ligeledes udarbejdet og afleveret som grundlag for de politiske forhandlinger om Togfonden DK. Anlægsoverslagene indgår i en fælles rapport fra Banedanmark og Trafikstyrelsen som regeringens grundlag for timemodellen og elektrificeringen af strækningerne.

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 skal afleveres i 2. kvartal 2014.

Anlæg af nye stationer ved hhv. Hillerød og Gødstrup

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der afsat 48,4 mio. kr. (2013-priser) til etablering af en station syd for Hillerød ved det planlagte regionshospital i Hillerød og 17,2 mio. kr. (2013-priser) til etablering af en station i Gødstrup, nordvest for Herning, ved det nye regionshospital.

De anslåede udgifter til etablering af stationen syd for Hillerød beløber sig til 115 mio. kr. eksklusive stiforbindelse mellem station og hospital. Staten finansierer 46,5 mio. kr. til undersøgelser og anlægsprojekt. Lokalbaneln, Hillerød Kommune og Region Hovedstaden vil skulle afholde de resterende udgifter. Der søges nu tilvejebragt et fælles projektgrundlag inklusive lokal finansiering. Stationen forventes senest åbnet i 2020 samtidig med regionshospitalet.

Hillerød Kommune har i 2012 anmodet om en fremrykning af stationens åbningstidspunkt, da stationen har stort potentiale som skiftestation mellem S-banen og Frederiksværksbanen. Hillerød Kommune indarbejder deres udgifter til den indledende projektering i deres budget for 2014. Statens midler er ligeledes fremrykket.

For stationen i Gødstrup pågår en samordning og koordinering med Herning Kommunes vejprojekt og projektet for regionshospitalet. Stationen er af Naturstyrelsen vurderet som værende ikke VVM-pligtig. Stationen forventes detailprojekteret i 2014-2015 og etableret i sommeren 2016 med ibrugtagning i 2016 samtidig med åbningen af hospitals 1. etape.

Ombygning Hillerød Station

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der reserveret 15,6 mio. kr. (2013-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-togspladserne, 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 Helsingør 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-togstjenesten 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. Der pågår en udredning af det samlede projekt.

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. 2013-priser) | Hjemmel | Totaludgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår |
|--|---|--------------|-----------------------------|------------------------|-----------|
| Ny anlægsbudgettering | | | | | |
| Ny bane København-Ringsted ¹⁾ | Lov 527 af 26. maj 2010 | 10.449,4 | Ja | 982,8 | 2018 |
| Niveaufri udfletning Ringsted Station | Akt. N 2012/2013 | (fortroligt) | Ja | (fortroligt) | 2018 |
| Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød) ¹⁾ | Lov 232 af 17. marts 2010 | 1.276,7 | Ja | 831,0 | 2014 |
| 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 | (fortroligt) | Ja | 3.016,8 | 2021 |
| Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens) | Lov 447 af 23. maj 2012 | 704,7 | Ja | 49,0 | 2015 |
| Hobro-Aalborg | Lov 498 af 22. maj 2013 | 173,3 | Ja | 8,0 | 2015 |
| Esbjerg-Lunderskov | Lov 609 af 12. juni 2013 / FL13 | 1.118,0 | Ja | 23,1 | 2015 |
| Fordelingsstation Vestfyn | FL07 | 31,9 | Nej | 0,0 | 2018 |
| Beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelse ved Esbjerg Havn | FL10 | 8,1 | Ja | 4,5 | - |
| Tidligere budgetteringsprincip | | | | | |
| Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet) | FL04 | 958,1 | Ja | 893,8 | 2013 |

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

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 ved at overgå fra projekteringsfasen til udførelsesfasen. Stort set alle arkæologiske prøvegravninger forventes at være gennemført ved udgangen af 2013. Ledningsomlægninger er i fuld gang og forventes gennemført i 2014/15. Tilsvarende er nedrivning af bygninger og rydning af bevoksninger i fin fremdrift. Besigtigelser (med undtagelse af Ringsted) er afsluttet, og ekspropriationerne vil for hovedpartens vedkommende

være gennemført inden udgangen af 2013, men vil afregningsmæssigt først få effekt i 2014 og 2015.

Projektets tids- og aktivitetsplan for udbud overholdes indtil videre med undtagelse af udbuddet af detailentreprise for Retortvej i Valby, som det har været nødvendigt at udskyde et halvt år som følge af forsinkelser med ledningsomlægninger. Forsinkelsen får ikke konsekvenser for den samlede tidsplan.

Projektet har i oktober 2013 indgået en totalentreprisekontrakt med konsortiet Eriks-son-Züblin JV om udførelsen af jordarbejder og konstruktioner på delstrækningen Ishøj-Køge. Der er endvidere indgået fem entreprisekontrakter på bro- og konstruktionsarbejder. Enhedspriserne ligger indtil videre inden for estimaterne fra programfasens fysik-estimat. Udbudsmateriale for den sidste store entreprisestrækning Køge-Ringsted udsendes primo november 2013 med indgåelse af kontrakt i marts 2014. Alle øvrige store entreprisekontrakter forventes indgået inden udgangen af 2013. Herefter udestår en række mindre entrepriser samt entrepriser for jernbaneteknik.

De egentlige anlægsarbejder er gået i gang for tilbudspakke 2 (broen ved Avedøre Havnvej) og tilbudspakke 21 (broer i Brøndby og Vallensbæk). Begge arbejder er ca. tre måneder forsinket, bl.a. på grund af planlægningen af arbejderne med entreprenøren.

Projekteringsarbejdet 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.

Projektet er i færd med at lave skitseprojektering og udarbejdelse af arbejdsprogram for detailprojekteringen. Offentlighedsfasen er endvidere gået i gang.

Den budgetmæssige situation

Projektets totaludgift udgør 10.449,4 mio. kr. (2013-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 Europa-Kommissionen til støtte til projektets detailprojektering på 227,9 mio. kr.

Projektets bevilgede totaludgift forventes overholdt. Der er dog fortsat betydelig usikkerhed, da der kun i begrænset omfang er udført arbejder i marken og dermed fortsat er risiko for, at der kan opstå entreprenørkrav og ekstraarbejder i forhold til totalentrepriserne.

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, robuste køreplaner og en fordobling af trafikomfanget til gavn for pendlerne.

Lov om anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen 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. Sporet blev rettidigt genåbnet efter sommerspærringen 2013.

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 på strækningen Lejre-Vipperød er udført. Da projektet har haft en hurtigere fremdrift i 2013 end forventet, især vedrørende jordarbejderne, forventer Banedanmark, at dobbeltsporet på strækningen Lejre-Vipperød kan tages i brug fra september 2014, dvs. næsten et år før oprindeligt ibrugtagningstidspunkt.

Tilbageleveringen af de midlertidige arealer er indledt.

Der pågår dialog med kommunerne omkring forskellige emner, bl.a. overtagelse af arbejdsvejen langs strækningen til en rekreativ sti og miljømæssige tiltag.

De afholdte borgermøder i forbindelse med ombygningen af de første to stationer har kun afstedkommet få klager.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 1.276,7 mio. kr. (2013-priser), som 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 er sammen med leverandøren Siemens i gang med det forberedende arbejde med Early Deployment på strækningen Jægersborg-Hillerød. De første S-tog er

blevet udstyret med CBTC-modtagerudstyr og er i drift, men kører indtil videre på det eksisterende hastighedskontrolsystem HKT. Udrustningen af samtlige S-tog forventes færdig i december 2015. Banedanmark forventer fortsat, at man trods en stram tidsplan kan overgå til overvåget prøvedrift på strækningen Jægersborg-Hillerød ved udgangen af 2014 som planlagt, hvorefter det udrulles på resten af S-banen. Udrulningen af CBTC-systemet forventes fortsat afsluttet ultimo 2018. Tidsplanen frem til og med 2014 vurderes at være stram, mens tidsplanen efter 2014 og den overvågede prøvedrift vurderes at være robust.

Fjernbaneprojektet er sammen med leverandørerne Alstom (for udrulningen på fjernbanen øst for Lillebæltsbroen) og Thales-Balfour Beatty (for udrulningen på fjernbanen vest for Lillebæltsbroen) i gang med at afslutte den indledende designfase, som forventes afsluttet inden udgangen af 2013. Projektet er også ved at planlægge test af systemernes evne til at kommunikere sammen i det fælles testcenter, som programmet har sammen med leverandørerne. Sideløbende hermed forberedes Early Deployment-strækningerne Roskilde-Køge-Næstved samt Langaa-Frederikshavn, som 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.

Signalprogrammet indgik kontrakt om bygningen af trafikkontrolcenteret for den østlige del af fjernbanetrafikken samt S-banetrafikken med E. Pihl og Søn A/S. Trafikkontrolcenteret skal ligge i nærheden af Dybbølsbro Station og benyttes af Banedanmark og Vejdirektoratet, og skulle efter planen overdrages til Banedanmark i oktober 2014. Den 26. august 2013 gik E. Pihl og Søn konkurs. Signalprogrammet har den 28. oktober 2013 indgået kontrakt med KPC BYG A/S om at overtage byggeriet. Umiddelbart forventes der en tre måneders forsinkelse af byggeriet. Dette vurderes dog ikke at ville have tidsmæssige konsekvenser for Signalprogrammets udrulning.

Den 5. november 2013 indgik Signalprogrammet kontrakt med Hansson & Knudsen A/S om bygningen af trafikkontrolcenteret for fjernbanetrafikken vest for Lillebæltsbroen i Fredericia. Bygningen forventes afleveret til Banedanmark i maj 2015.

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat en pulje på 55 mio. kr. til delvis kompensation af jernbanegodsvirksomhedernes udgifter i forbindelse med indkøb af ERTMS-udstyr. Transportministeriet og Banedanmark er i dialog med Europa-Kommissionen omkring kriterierne for udmøntning af puljen, således at jernbanegodsvirksomhederne i Danmark skal kunne søge puljemidler i løbet af 2014.

Endvidere blev der i Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 afsat 1 mio. kr. til en analyse af mulighederne for veterantogsdrift efter Signalprogrammets udrulning. Signalprogrammet har igangsat arbejdet i løbende dialog med Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation. En afklaring af de mulige tekniske løsninger forventes primo 2014.

Den budgetmæssige situation

Med fortrolig akt. J af 10. maj 2011 og fortrolig akt. E af 30. november 2011 fik Banedanmark 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.

Både den bevilgede totaludgift og tidsplanen for hhv. S-baneprojektet og fjernbaneprojektet forventes overholdt.

Signalprogrammet har fået endeligt tilsagn om TEN-T midler fra EU til medfinansiering af Early Deployment-strækningen Langaa-Frederikshavn. Endvidere er der opnået midler til at teste, at signaler og udstyr i togene på strækningen kan kommunikere sammen. I alt er medfinansieringen på 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 overskydende midler kan tilbageføres til Infrastruktur-fonden.

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. Stadiplanlægning er foretaget i dialog med operatørerne, og sporspæringsmønsteret er i forbindelse med anlægsprojektet ændret i henhold til aftale mellem operatørerne og Transportministeriet. Besigtigelsesforretning i forbindelse med arealerhvervelser er gennemført i juni 2013, og ekspropriationsforretningerne er fastlagt til uge 2-5 i 2014. Derudover er der foretaget et antal fremrykkede ekspropriationer.

Arkæologiske forundersøgelser er gennemført i 2013.

Detailprojektering pågår, og der er udsendt udbudsmateriale i september 2013 baseret på udbud efter forhandling. Forhandlingsforløb planlægges afsluttet med kontraktindgåelse og opstart på anlægsarbejder marts/april 2014.

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 671,7 mio. kr. (2014-priser) på finansloven for 2014. Der er i forbindelse med TEN-T ansøgningsrunden for 2013-2015 givet tilsagn fra Europa-Kommissionen til støtte af projektets udførelsesfase på 58,7 mio. kr. 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 del af projektet, der vedrører nedlæggelse af overkørsler mv. Midlerne til hastighedsopgraderingen bevilges ved 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. Når der politisk er truffet beslutning om, hvorvidt hastigheden skal øges til 160 km/t eller 200 km/t, gennemføres de fornødne tilpasninger af spor, broer, dæmninger mm. i forbindelse med gennemførelsen af det forstående fornyelsesprojekt af banen i 2017-2018. Dette er forudsat vedtagelse af en ny anlægslov.

Der gennemføres en supplerende VVM-analyse af en hastighedsopgradering til 200 km/t, som finansieres indenfor de afsatte midler til gennemførelsen af VVM-redegørelsen.

Status

Projektet er under projektering, og besigtigelsesforretning er afholdt. Der er planlagt ekspropriation i uge 6 og 10 i 2014.

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 147,8 mio. kr. på finansloven for 2014 (2014-priser).

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

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.

Den budgetmæssige situation

Der blev afsat 1.194,0 mio. kr. (2012-priser) med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 til at elektrificere banen mellem Esbjerg og Lunderskov. Af disse vedrører 15,0 mio. kr. VVM-undersøgelser.

Med ændringsforslaget til Finansloven for 2013 foretages en reduktion af projektbevillingen til 1.118,0 mio. kr. (2013-priser). Reduktionen sker som følge af en række planlagte og igangsatte initiativer i Banedanmark afledt af budgetanalysen af Banedanmarks virksomhed gennemført i 2012.

Der er i forbindelse med TEN-T ansøgningsrunden for 2013-2015 givet foreløbigt tilsagn fra Europa-Kommissionen til støtte til projektets udførelsesfase på 86,1 mio. kr.

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Fordelingsstation Vestfyn

Formål

Som følge af Aftale om trafik for 2007 etableres en fordelingsstation på Vestfyn, som er en del af kørestrømsnettet. Af historiske årsager er der ikke etableret en fordelingsstation på Vestfyn, hvilket vil have konsekvenser for trafikken, hvis fordelingsstationen i Fredericia bryder ned.

Status

Banedanmark gennemførte i 2011-2012 analyser af kørestrømskapaciteten og valgte at lade placeringen og dimensioneringen af fordelingsstationen på Vestfyn indgå heri for at sikre den mest hensigtsmæssige anvendelse af de afsatte midler. Konklusionen på analysearbejdet er, at både placering og dimensionering af anlægget er korrekt.

Samtidig vurderer Banedanmark, at der vil kunne opnås stordriftsfordele og dermed besparelser ved at udbyde anlægget af fordelingsstation Vestfyn sammen med elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov. Derfor vil det være fordelagtigt at vente med udbuddet af anlægget på Vestfyn. Dette vil betyde, at anlægget af fordelingsstationen først vil ske forventeligt i 2015. Det bemærkes, at udsættelsen af etableringen ikke får negative konsekvenser for togdriften.

Den budgetmæssige situation

I forbindelse med Aftale om trafik for 2007 blev der afsat midler til etablering af en fordelingsstation på Vestfyn. Projektet indgår i finansloven for 2013 med en bevilget totaludgift på 31,9 mio. kr. (2013-priser).

Det er Banedanmarks vurdering, at det oprindelige prisestimat for anlæg af fordelingsstationen, som var uden reserver, ikke er tilstrækkeligt. Ved at koble anlægget af fordelingsstationen til elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov ventes der imidlertid at kunne opnås en billiggørelse.

Det endelige estimat for omkostningen til etableringen af fordelingsstationen på Vestfyn ventes at foreligge i foråret 2014, når Banedanmark gennemfører det planlagte funktionsudbud af det samlede Elektrificeringsprogram.

Den bevilgede totaludgift forventes ikke overholdt.

VVM-undersøgelse af ny sporforbindelse ved Esbjerg Havn

Med afsæt i Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009 er der udarbejdet beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelser for anlæg af ny sporforbindelse ved Esbjerg Havn.

De gennemførte undersøgelser har anvist en løsning, hvor der etableres en terminal med to godsspor af 450 meters længde. Godssporene er placeret på Esbjerg Sydhavn langs med Estrupvej. Anlægsoverslaget er 58,5 mio. kr. inklusive en reserve på 30 pct. (2013-priser). Esbjerg havn stiller areal til rådighed og afholder udgifter til indretning af terminal, tilslutning til vejanlæg og lignende. Udgifterne vurderes at være i samme størrelsesorden som de banetekniske anlæg.

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er parterne blevet enige om at afsætte 58,5 mio. kr. til etablering af sporforbindelsen til Esbjerg Havn. Banedanmark er ved at projektere udførelsen af sporforbindelsen.

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. udføres i 4. kvartal 2013. Restarbejder i forbindelse med sikringsanlæg, matrikulering og lignende kan først afsluttes

i 1. halvår 2014 pga. kontrol-, validerings- og assesseringsprocedurer og myndighedsgodkendelser.

2. *Overhalingsspor ved Ringsted*

Overhalingssporet ved Ringsted blev ibrugtaget primo 2011. Der udestår enkelte restarbejder.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 958,1 mio. kr. (2013-priser). Projektets bevilgede totaludgift forventes 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. 2013-priser) | Hjemmel | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår |
|--|--|--------------|-----------------------------|------------------------|-----------|
| Ny anlægsbudgettering | | | | | |
| Renovering af Nørreport station (Ny Nørreport) | FL10 | (fortroligt) | Ja | (fortroligt) | 2014 |
| Ny Metrotrappe | Akt. 62 2013 | 157,1 | Ja | 0,0 | 2014 |
| Esbjerg sikringsanlæg og sporformyelse | Akt. 61 2008/2009 | 134,0 | Nej | 147,2 | 2011 |
| Sporombygning Skanderborg-Herning | Akt. 45 2010/2011 | 278,5 | Ja | 250,9 | 2012 |
| Sporformyelse mv. på Østerport station | Akt. 113 2010/2011 | 63,6 | Ja | 59,7 | 2012 |
| Sporformyelse Aalborg-Frederikshavn | Akt. 73 2011/2012 | 397,1 | Nej | 400,8 | 2012 |
| Sporformyelse mv. Struer-Langå | Akt. 15 2011/2012 | 407,4 | Ja | 341,2 | 2012 |
| Sporformyelse Roskilde-Køge-Næstved | Akt. 132 2012/2013 | 248,5 | Ja | 167,3 | 2013 |
| Esbjerg-Skjern-Herning | Akt. 67 2012 | 145,2 | Ja | 99,3 | 2014 |
| Sporskifteudveksling Fredericia Station | Akt. 133 2012/2013 | 79,6 | Ja | 69,7 | 2013 |
| Tidligere budgetteringsprincip | | | | | |
| S-togsspor København H-Dybbølsbro (6. hovedspor) | Akt. 20 2007/2008 Akt. 19 2008/2009 | 356,2 | Nej | 357,2 | 2013 |
| Skærm-baseret trafikinformation | Akt. 194 2007/2008 | 49,5 | Nej | 50,5 | 2013 |

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. Renovering af ventilationsanlægget på S-banen forventes afsluttet inden udgangen af 2013. Fjerntogsperronen er pt. lukket for passagerudveksling, mens renovering af perronen, herunder installation af nyt perronloft og ventilationsanlæg, pågår. Dette forventes afsluttet, så perronen kan genåbne planmæssigt i april 2014. Alle øvrige arbejder under jord forventes afsluttet i 2014.

På oversiden af konstruktionen pågår betonrenovering, membranarbejder samt etablering af fundamenter til bygninger og ventilationsbygværker. På stationens tre tage er stål- og betonarbejder afsluttet, og der er etableret grønne tage med sedumbepantning og solceller. På tag 4, over S-banens nordtrappe, er den bærende stålkonstruktion opsat. Én bygning er ibrugtaget, og arbejdet med de øvrige tre bygninger pågår. Alle øvrige 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 grundvandspejl, udgravning under grundvandspejl, etablering af tunnel og til sidst aptering.

Projektet skal færdiggøres til ibrugtagning ved årsskiftet 2014/15.

Status

Ledningsomlægninger blev afsluttet i august 2013, og etablering af byggegrube pågår. Udgravning over grundvandspejl er påbegyndt medio november 2013.

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 Metrosekskabet. Metrotrappen udføres af Banedanmark.

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Esbjerg sikringsanlæg og sporfornyelse

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 igangsatte Banedanmark i 2009 fornyelse af spor- og sikringsanlægget inkl. kabelanlæg på Esbjerg Station. Endvidere levetidsforlænges og opgraderes sikringsanlægget i forbindelse med sporfornyelsen.

Status

Arbejdet er opdelt i to etaper. Første etape omfattede det meste af sporfornyelsen i den nordlige ende af stationen samt tilpasning i sikringsanlægget og etablering af ATC på stationen. Etapen afsluttedes ultimo 2010. Anden etape var planlagt til at omfatte mindre sporfornyelser samt ombygning af sikringsanlægget.

Første etape af projektet blev fordyret på grund af meromkostninger til bl.a. jord- og sikringsarbejder, hvorfor projektet blev sat i bero bortset fra mindre nødvendige arbejder på projektets første fase og etablering af ATC, som blev udført i 2010. Banedanmark gennemførte en undersøgelse af mulighederne for at reducere projektet. Undersøgelsen har afklaret, at kun den del af anden etape, der omhandler sikringsanlægget, er nødvendig, og projektet er nu primært begrænset til dette. Projektet var forventet færdiggjort i 2012, men grundet ressourcemangel blev arbejdet udsat til juli 2013. Projektet forventes endeligt afsluttet i 4. kvartal 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved akt. 61 af 20. maj 2009. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 134,0 mio. kr. (2013-priser). Den bevilligede totaludgift forventes overskredet. Det er Banedanmarks vurdering at projektet lukker med et samlet totalforbrug på 147,3 mio. kr., hvormed projektet overskrides med lige under 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

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.

De sidste mangler udbedres, og der er foretaget 1-års justering af projektet i oktober 2013. Projektet lukkes primo 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 278,5 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelsen på Østerport Station

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt fornyelse af spor og sporskifter på Østerport Station. I alt foretages fornyelse af ca. 2 km spor og syv sporskifter.

Arbejderne gennemføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, herunder sikre overhalings- og krydsningsmuligheder, da det ellers vil være nødvendigt med væsentlige hastighedsnedsættelser med forlængelse af rejsetid og forringet regularitet til følge.

Status

Projektet blev udført over to etaper: Første etape (udførelse af afvanding og sporombygning af to spor) blev gennemført og afsluttet i sommeren 2011. Anden etape (sporskifteudveksling samt restarbejder) blev afsluttet i foråret 2012. Slutjustering inkl. 1-års justering af både første og anden etape er afsluttet ultimo maj 2013. Montering af kørestrømsskærme er afsluttet i november 2013 og projektet er lukket.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt. 113 af 26. maj 2011 om igangsættelsen af sporfornyelse mv. på Østerport Station. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 63,6 mio. kr. (2013-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.

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 397,1 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Sporombygningen af Struer-Langå*Formål*

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt fornyelsesprojektet vedrørende sporombygning Langå-Struer. Samtidig er der planlagt hastighedsopgradering på strækningen, jf. Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009. De to projekter sammenlægges, idet projekterne med fordel kan udføres samtidigt, og i et vist omfang involverer de samme anlægselementer.

Sporfornyelsen omfatter store dele af strækningen samt trimning og fornyelse af enkelte sporskifter. Herudover ombygges flere overkørsler. Samtidig udføres hastighedsopgraderingen, der medfører en reduktion af rejsetiden med 4-5 minutter på strækningen.

Der gennemføres en række broprojekter med i alt 26 broer sideløbende med fornyelsesprojektet. Projekterne koordineres både i forhold til udførelse og sporspærringer.

Status

Etape 1 og 2 (Langå-Skive) samt etape 3 og 4 (Skive-Struer) blev rettidigt gennemført, og den samlede strækning blev som planlagt ibrugtaget d. 1. oktober 2012. 1-årsjustering er gennemført, og projektet afsluttes i indeværende år.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har med akt. 15 af 17. november 2011 godkendt igangsættelsen af sporfornyelsen mv. på Langå-Struer. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 407,4 mio. kr. (2013-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 træsveller og ældre duobloksveller med monobloksveller. Samtidig udføres forskellige jord- og afvandingsarbejder.

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

Status

Arbejderne i den første periode bestående af afvandingsarbejder, diverse sporarbejder på strækningen Roskilde-Køge, samt arbejder på Køge og Næstved stationer er afsluttet medio 2013. Størstedelen af arbejderne i anden periode på strækningen Køge-Næstved og Næstved Station er udført. De resterende arbejder (primært sikringsarbejder) udføres ultimo 2013 og forventes afsluttet primo 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 248,5 mio. kr. 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.

Den budgetmæssige situation

Med akt. 67 af 29. november 2012 er der bevilget en totaludgift på 145,2 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

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 reovering 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 sporskifteudvekslingsprojektet på Fredericia Station i forhold til optimering af udførelsen samt i forhold til minimering af sporspærringerne.

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 sporspærringer, hvilket har medført begrænsninger for togdriften ved Fredericia Station. Spararbejdet er udført med undtagelse af slutjustering og 1-årsjustering og er færdigmeldt ultimo oktober 2013.

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 79,6 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

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 arbejdets omfang. Projektering pågår, og hastighedsopgraderingen forventes gennemført ultimo 2013 og primo 2014.

Den budgetmæssige situation

Med akt. 19 af 7. maj 2009 er der bevilget en totaludgift på 356,4 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Skærbaseret trafikinformation

Formål

Som følge af Aftale om trafik for 2007 og Aftale om trafik for 2008 afvikles efterslæbet på trafikinformationsskærme og løbende fornyelse af trafikinformationsudstyret på statens jernbanenet. Antallet af passagerer, der som følge af nedslidte anlæg oplever mangelfuld trafikinformation, skal ved udgangen af 2014 være reduceret til 10.000 passagerer dagligt. Med Finansloven for 2008 blev det forudsat, at efterslæbet på trafikinformation skulle afvikles i 2010.

Status

Målene i Aftale om trafik for hhv. 2007 og 2008 er primært nået i 2010 og starten af 2011. Banedanmark har vurderet, at der var behov for udskiftning af skærme på fire centrale stationer (Fredericia, Østerport, Høje Taastrup og Ringsted). Disse stationer var ikke på den oprindelige liste over stationer, hvis skærme skulle udskiftes som følge af Aftale om trafik for 2007, men udgiften hertil kunne afholdes inden for projektets rammer. Udskiftningen er planmæssigt afsluttet i 1. kvartal 2013.

Den budgetmæssige situation

Med akt. 194 af 27. marts 2008 er der bevilget en totaludgift på 49,5 mio. kr. (2013-priser) til de opgaver vedrørende skærbaseret trafikinformation, der følger af Aftale om trafik for 2007. Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget. Der er ikke udarbejdet aktstykke til de opgaver, der følger af Aftale om trafik for 2008, da behovet for finansiering lå under forelæggelsesgrænsen for et aktstykke.

4. Vejområdet

I dette kapitel gennemgås undersøgelser og igangværende anlægsprojekter på vejområdet.

Med hensyn til markedssituationen på vejområdet indikerer både prisniveauet for Vejdirektoratets senest gennemførte udbud og antallet af bydende, at konkurrencesituationen pt. er sund. Hvad den nærmeste fremtid angår, vurderer Vejdirektoratet, at det fortsatte lave aktivitetsniveau inden for det private byggeri – og de generelle konjunkturforskel i dansk økonomi – må forventes at kunne holde udbuddet af entreprenørydelser på et konkurrencedygtigt niveau trods et højt aktivitetsniveau på vejområdet og et stigende aktivitetsniveau på baneområdet.

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 efterslæbsindhentning mv. og afsnit 4.4 giver en status for større bygværker.

I afsnit 5 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transportministeriet.

4.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet

Tabel 4.1 giver en oversigt over, samt status for, igangværende 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. 2013-priser) | Hjemmel/ Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 |
|--|--------------------------|-----------------|--------------------------------|---------------------------|
| VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg | Akt. 116 2008/2009 | 26,7 | Ja | 22,7 |
| VVM af Skowejen mellem Regstrup og Kalundborg | Akt. 116 2008/2009 | 24,9 | Ja | 14,7 |
| VVM af Haderup Omfartsvej | Aftale af 21. marts 2013 | 7,0 | Ja | 0,3 |
| VVM af Ribe Omfartsvej | Aftale af 21. marts 2013 | 8,0 | Ja | 0,1 |
| Beslutningsgrundlag om en ny forbindelse ved Roskilde Fjord | Aftale af 21. marts 2013 | 5,0 | Ja | 0,6 |
| Projektering mv. af ny Storstrømsbroen | Aftale af 21. marts 2013 | 224,0 | Ja | 2,3 |
| Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9 | Aftale af 22. okt. 2009 | 6,0 | Ja | 4,7 |
| Forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved-Rønnede (rute 54) | Aftale af 22. okt. 2009 | 2,0 | Nej | 2,9 |
| Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst (rute 11) | Aftale af 26. nov. 2010 | 2,1 | Ja | 1,8 |
| Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22) | Aftale af 26. nov. 2010 | 4,0 | Ja | 1,7 |
| Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing-Herning (rute 15) | Aftale af 26. nov. 2010 | 4,0 | Ja | 1,7 |
| Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager | Aftale af 26. nov. 2010 | 2,0 | Ja | 0,8 |
| Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn | Aftale af 26. nov. 2010 | 2,0 | Nej | 2,1 |
| Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsingør Øst til Gilleleje | Aftale af 26. nov. 2010 | 2,0 | Ja | 1,3 |
| Forundersøgelse af 3. limfjordsforbindelse | Aftale af 21. marts 2010 | 10,3 | Nej | 25,1 |

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-Rødkærbro (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 ultimo 2013.

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.

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 er igangsat 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.

Vejdirektoratet har påbegyndt processen omkring en VVM-undersøgelse, 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 Infrastruktur fonden. 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.”.

Der er afsat 5 mio. kr. til forberedelsen af projektet ud af rammen på 425 mio. kr.

Vejdirektoratet er gået i gang med forberedelsen af projektet, og Transportministeriet vil sammen med Finansministeriet udarbejde forslag til den konkrete organiserings- og finansieringsmodel med henblik på forberedelse af en anlægslov.

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 jernbaneland anlæg.”

Med aftalen var parterne enige om at afsætte 224 mio. kr. 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). 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 2013 indgivet ansøgning om støtte til projektet fra Europa-Kommissionens TEN-T-program. Det blev i juli 2013 afgjort, at projektet ikke opnår støtte i denne ansøgningsrunde. Det vil være muligt at søge om støtte igen i forbindelse med den kommende ansøgningsrunde for perioden 2014-2020.

Vejdirektoratet har påbegyndt forberedelse af projektet. Der er indgået aftaler i forbindelse med rådgiverydelser omkring miljøundersøgelser, projektering, geofysiske og geotekniske undersøgelser.

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 E 47. 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 E 47.”

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.

Forundersøgelsen omfatter en række forskellige mulige linjeføring og vejstandarder, hvortil der, som det fremgår af den offentlige debat, knytter sig forskellige lokale interesser og synspunkter.

Parterne er på den baggrund enige om at sende forundersøgelsen til udtalelse hos de berørte kommuner og relevante myndigheder mv. i området. Det videre arbejde vil inddrage de lokale politiske tilkendegivelser om interesse for at sikre finansieringen af projektet gennem brugerfinansiering. Parterne vil på den baggrund drøfte projektet i efteråret 2013.”

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.”

Indhentningen af udtalelser blev afsluttet i august 2013, og der pågår en opsamling af disse med henblik på udarbejdelse af en indstilling om det videre forløb. Der forventes et mindre merforbrug på forundersøgelsen. Merforbruget afholdes inden for Vejdirektoratets samlede bevilling til undersøgelsesprojekter.

Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst (rute 11)

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 en omfartsvej ved Brovst.

Parterne er på baggrund af forundersøgelsen enige om at fravælge den linjeføring, der går syd om Brovst (linjeføring A-vest), med henblik på at arealreservationen på strækningen kan ophæves. Det vil styrke de lokale muligheder for planlægning og udvikling. Arealreservationen syd om Arentsminde og Halvrimmen (svarende til forundersøgelsens variant B) opretholdes.”

Vejdirektoratet har afsluttet det administrative arbejde med henblik på ophævelse af arealreservation af den sydlige linjeføring (linjeføring A-vest) og har meddelt Jammerbugt Kommune, at arealreservation af linjeføringen kan udgå af den kommunale planlægning.

Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22)

Strækningen Slagelse-Næstved er i dag en 2-sporet vej, der fra Slagelse forløber ad rute 22 til Næstved. Mulighederne for udbygningen af strækningen skal undersøges, herunder forslag, som kan danne udgangspunkt for stillingtagen til spørgsmålet om en efterfølgende VVM-undersøgelse.

Der er afsat 4,0 mio. kr. til forundersøgelsen, jf. Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010.

Undersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i efteråret 2013.

Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing-Herning (rute 15)

Den ca. 40 km lange strækning mellem Ringkøbing og Herning er i dag en 2-sporet vej. En forundersøgelse af vejstrækningen Ringkøbing-Herning vil kunne fastlægge behov og muligheder for en fremtidig udbygning af strækningen, herunder en opdeling i relevante etaper. I forundersøgelsen er der blevet skitseret udbygningsforslag, som kan danne udgangspunkt for en evt. efterfølgende VVM-screening eller VVM-undersøgelse.

Der er afsat 4,0 mio. kr. til forundersøgelsen, jf. Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010.

Undersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i efteråret 2013.

Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager

Forundersøgelsen skal afdække mulighederne for etablering af en omfartsvej ved Mariager. Mariagerfjord Kommune planlægger, at omfartsvejen skal forløbe fra vest som en forlængelse af den eksisterende Hobrovej ved Randersvej, herfra syd om Mariager og tilsluttes Havndalvej umiddelbart øst for det lille landsbysamfund Alstrup. Fra den sydøstlige bydel etableres en tilslutning til omfartsvejen. Der er tale om et kommunalt omfartsvejsprojekt mellem to kommunale veje.

Der er afsat 2,0 mio. kr. til forundersøgelsen, jf. Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010.

Undersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i efteråret 2013.

Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn

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 en forlængelse af Djurslandsmotorvejen, Løgten-Tåstrup.*

Parterne er enige om, at Vejdirektoratet i forlængelse af den afsluttede forundersøgelse for forlængelse af Djurslandsmotorvejen, Løgten-Tåstrup gennemfører en screening af mulighederne for en "pletvis udbygning" af vejen til en 2+1 vej. Resultaterne af screeningen forelægges for forligskredsen i efteråret 2013."

Vejdirektoratet har gennemført den nævnte screening, som er afsluttet og afrapporteret i efteråret 2013.

Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsing Øst til Gilleleje

Der løber i dag en kommunal motortrafikvej fra Isterødvej ved Tulstrup vest for Hillerød til øst for Helsing. Forundersøgelsen skal afdække mulighederne for og konsekvenser af en eventuel forlængelse af motortrafikvejen fra Helsing frem til Gilleleje. Der er tale om et kommunalt projekt, der forløber mellem to kommunale veje.

Der er afsat 2,0 mio. kr. til forundersøgelsen, jf. Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010.

Forundersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i efteråret 2013.

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 linjeføringer."

Vejdirektoratet har igangsat den nævnte opdatering i efteråret 2013.

Forlodsovertagelser

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er det besluttet at afsætte 80 mio. kr. til en pulje til mulige forlodsovertagelser af ejendomme i forbindelse med en række vejprojekter.

For at skabe klarhed for disse borgere har forligskredsen valgt linjeføring for følgende projekter:

- Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense
- Udbygning af motorvejen ved Kolding
- Rute 23 syd om Regstrup og til Kalundborg (Rute 23)
- Rute 26 ved Viborg

Byggelinjepålægget for projekterne 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.

For udbygning af den Fynske Motorvej syd om Odense sker dette ved hjemmel gennem en kommende anlægslov.

Medfinansiering af kommunale ønsker til projekter på statsvejnettet

I aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af den 21. marts 2013 er der besluttet følgende omkring pulje til medfinansiering af kommunale ønsker til projekter på statsvejnettet:

”Parterne noterer sig, at der over de seneste år er en række kommuner, der har udtrykt ønsker om anlæg af vejprojekter i relation til statsvejnettet, i form af for eksempel nye tilslutninger til motorvejsnettet mv. Samtidig har flere kommuner udtrykt vilje til at medfinansiere de pågældende anlæg.

Parterne er enige om at afsætte 100 mio. kr. til en pulje til kommunal medfinansiering af anlægsprojekter i relation til statsvejnettet, hvor staten betaler op til 50 pct. og ansøgerkommunen minimum 50 pct. af projektomkostningerne.

Parterne er enige om, at Vejdirektoratet igangsætter en ansøgningsrunde i kommunerne. Vejdirektoratet skal foretage en tværgående vurdering af de indkommende projekter. Parterne er enige om, at kun projekter, der har relevans for trafikudviklingen på statsvejnettet, og har en væsentlig trafikal og samfundsøkonomisk relevans, vil bli-

ve prioriteret. På baggrund af kommunale ansøgninger vil Transportministeriet fremlægge forslag til forligskredsen om en konkret udmøntning af puljen i 2013.”

Vejdirektoratet har udarbejdet oplæg omkring administration og prioritering m.m. af puljen, der er sendt til forligsparterne. Vejdirektoratet har gennemført en ansøgningsrunde blandt kommunerne med henblik på ansøgninger til puljen. Der er indkommet 26 ansøgninger fra kommunerne, som er blevet fagligt vurderet med henblik på forelæggelse for forligskredsen.

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. 2013-priser) | Hjemmel/ Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Abningsår |
|--|--|-----------------|--------------------------------|---------------------------|--|
| Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3 | FL2000 Akt. 90 2008/2009 | 1.697,0 | Ja | 796,9 | 2013 |
| Fløng-Roskilde V ¹⁾ | FL2006 Akt 98 2008/2009 | 2.203,6 | Ja | 1.359,9 | 2012 |
| Riis-Ølholm-Vejle | FL2004 Akt. 95 2008/2009 | 1.943,3 | Ja | 1.214,8 | 2013 |
| Bording-Funder ¹⁾ | FL2004 | 1.078,1 | Ja | 706,7 | 2012 |
| Frederikssundmotorvejens 1. etape ¹⁾ | FL2004 | 1.695,2 | Ja | 1.397,9 | 2012 |
| Funder-Låsby (Slikeborgmotorvejen) | Anlægslov af 6. maj 2009 | 6.625,6 | Ja | 1.662,7 | 2016 |
| Sunds Omfartsvej | FL2007 Akt. 100 2008/2009 | 237,7 | Ja | 90,8 | 2012 |
| Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape | FL2007 Akt. 96 2008/2009 | 624,6 | Ja | 444,6 | 2013 |
| Bredsten-Vandel | FL2007 Akt. 94 2008/2009 | 546,7 | Ja | 293,9 | 2012 |
| Klipleve-Sønderborg | Akt. 99 2008/2009 Akt. 84 2009/2010 | 586,8 | Ja | 342,9 | 2012 |
| Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn | Akt. 111 2008/2009 | 152,2 | Ja | 63,7 | 2012 |
| Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdamsregstrup, Skowejen), etape 1 ¹⁾ | Akt. 113 2008/2009 | 206,8 | Ja | 197,5 | 2013 |
| Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 | Akt. 114 2008/2009 | 151,3 | Ja | 108,2 | 2012 |
| Motorring 4-Tværvæg N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape) | Anlægslov L1506 af 27. december 2009 | 1.247,4 | Ja | 353,1 | 2015 |
| Skærup-Vejle N. (Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord) | Anlægslov L523 af 26. maj 2010 | 1.471,0 | Ja | 550,0 | 2013 |
| Middelfart-Nørre Aaby (Udbygning af motorvejen på Vestfyn 1. etape) | Anlægslov L524 af 26. maj 2010 | 1.206,6 | Ja | 262,3 | 2014 |
| Øverødvej-Hørsholm S. (Udbygning af Helsingørmotorvejen 1. etape) | Anlægslov L528 af 26. maj 2010 | 1.451,2 | Ja | 306,4 | 2016 |
| Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej | Anlægslov L525 af 26. maj 2010 | 465,6 | Ja | 146,0 | 2014 |
| Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland) | Anlægslov L526 af 26. maj 2010 | 340,7 | Ja | 109,7 | 2014 |
| Greve S.-Køge S. (Udbygning af Køge Bugt Motorvejen 1. og 2. etape) | Anlægslov L1533 af 21. december 2010 Akt. 83 2012/2013 | 2.446,4 | Ja | 319,4 | 1. etape: 2015. 2. etape: 2018. |
| Udbygning af Motorring 4 omkring København | Anlægslov L1535 af 21. december 2010 | 351,9 | Ja | 151,9 | 2014 |
| Nordlig Omfartsvej ved Næstved | Anlægslov L459 af 18. maj 2011 | 729,2 | Ja | 29,7 | 2016 |
| Omfartsvej ved Nykøbing Falster ¹⁾ | Anlægslov L458 af 18. maj 2011 | 267,5 | Ja | 146,5 | 2014 |

tabellen fortsætter på følgende side

Tabel 4.2. Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter (fortsat)

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel/ Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår |
|------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------------------|---------------------------|-----------|
| Holtebromotorvejen | Akt. 85 2012/2013 | 3.855,0 | Ja | 5,1 | 2018 |
| Tilslutningsanlæg ved Odense | Akt. 81 2012/2013 | 205,9 | Ja | 0,6 | 2016 |

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.

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

En lang vinter 2012/13 gav udfordringer i forhold til at fastholde et forventet åbnings-tidspunkt ultimo september 2013. Vejdirektoratet har forhandlet med de relevante entreprenører med hensyn til gennemførelse af de sidste aktiviteter. Meromkostningen for at fastholde et åbningstidspunkt senest 30. september stod dog ikke mål med effekten, og åbningen blev udskudt til ultimo november 2013.

Motorvejen er på den baggrund åbnet for trafik d. 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. Dette vil have tidsmæssige konsekvenser for åbning af Hønsinge Omfartsvej. Anlægsarbejdet forventes at 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 2013 en bevilget totaludgift på 1.697,0 mio. kr. (2013-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet.

Udgifterne til Hønsinge Omfartsvej finansieres ved ikke at anlægge den planlagte rasteplads ved Prejlerup og en forbindelsesvej til Nørremarksvej samt andre mindre besparelser i projektet.

Fløng-Roskilde V

Formål

Formålet er at udbedre trængselsproblemer og forbedre fremkommeligheden ved en udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest.

Status

Den nyudbyggede motorvej åbnede for trafik i sommeren 2012, hvilket var mere end ét år tidligere end planlagt, mens den officielle indvielse fandt sted i september 2012.

Alle entrepriser er nu afsluttet, dog udestår enkelte beplantnings- og mangelarbejder, og 1-års gennemsynet er igangsat, hvilket vil kunne udføres uden større gene for bilisterne.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 2.203,6 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 665,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Riis-Ølholm-Vejle

Formål

Formålet er at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden 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

Det samlede projekt forløber som planlagt.

For delstrækningen Riis-Ølholm blev tidsplanen i samarbejde med entreprenørerne optimeret, således at den kunne åbne allerede i efteråret 2012. Den vestlige del af denne delstrækning åbnede for trafik allerede ultimo 2011.

Den sidste delstrækning Ølholm-Vejle åbnede 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 2013 en bevilget totaludgift på 1.943,3 mio. kr. (2013-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet.

Bording-Funder

Formål

Formålet med anlæg af motorvej mellem Bording og Funder er at forbedre fremkommeligheden på rute 15 (Aarhus-Herning). Desuden medfører forlængelsen af motorvejen fra Herning, at der bliver motorvej på hele den ca. 30 km lange strækning mellem Herning og Silkeborg.

Status

Strækningen blev officielt åbnet i sommeren 2012. Efterfølgende er tilslutningsanlægget ved Bording færdiggjort i efteråret 2012.

Færdiggørelsesarbejder samt salg af overskudsarealer pågår. Overdragelse af kommuneveje er afsluttet.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.078,1 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 125,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Frederikssundmotorvejens 1. etape

Formål

Formålet med 1. etape er at skabe sammenhæng i motorvejsnettet mellem Motorring 3 og Motorring 4 og fjerne den trafikale flaskehals i krydset mellem Ring 3, Jyllingevej og den eksisterende Frederikssundmotorvej. Denne strækning er en del af planerne om anlæg af en motorvej fra Motorring 3 og til Frederikssund.

Status

Den oprindelige tidsplan var, at projektet skulle være færdigt i 2013. Imidlertid åbnede motorvejen for trafik allerede i ultimo 2011, mens der i 2012 har pågået en række arbejder i forbindelse med blandt andet tilslutninger til Jyllingevej og Ring 3.

Herefter udestår færdiggørelsesarbejder, herunder justeringer som følge af trafiksikkerhedsrevision, mindre arbejder i forbindelse med overdragelse af tidligere statsvej (Jyllingevej) til kommunevej samt køb af fire hektar erstatningsskov.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1,695,2 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er et mindreforbrug på 25,0 mio. kr. på projektbevillingen samt 206,4 mio. kr. i den centrale reserve tilbageført til Infrastrukturfonden.

På finansloven for 2013 er et yderligere mindreforbrug på 5,0 mio. kr. tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

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 forventes åbning i 2015, mens den resterende del af 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.

Projektet har foreløbigt kontraheret 19 større entrepriser – og der udestår større entrepriser en broentreprise og to jord- og belægningsentrepriser. Den sidste større entreprise udbydes i foråret 2014. Herefter resterer kun mindre afsluttende entrepriser vedrørende afmærkning, støjskærme, beplantning, autoværn og lignende.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 6.625,6 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Sunds Omfartsvej

Formål

Den nye omfartsvej anlægges på rute 34, ca. 15 km nord for Herning i retning mod Skive, og har til formål bl.a. at forbedre fremkommeligheden samt at aflaste Sunds Hovedgade for især den tunge trafik.

Status

Omfartsvejen åbnede i oktober 2012.

Anlægsarbejderne blev gennemført fra efteråret 2010 til efteråret 2012. Broentreprisen blev færdiggjort i efteråret 2011, mens jord- og belægningsentreprisen pågik frem til åbning.

Mindre færdiggørelsesarbejder pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 237,7 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 25,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

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 sker en tæt udførelsesmæssig koordinering mellem de to etaper.

Status

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

Én af hovedentreprenørerne på Slagelse Omfartsvej var Pihl & Søn A/S, som gik konkurs den 26. august 2013. Efter en hurtig stadeopgørelse og ophævelse af entreprisekontrakten med Pihl & Søn A/S lykkedes det at få færdiggjort entreprisen med de allerede tilknyttede underentreprenører.

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.

Den budgetmæssige situation

Det samlede projekt har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 624,6 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Bredsten-Vandel

Formål

Formålet med motortrafikvejen er at afhjælpe de trafikale problemer på den eksisterende rute 28 (Vejle-Billund).

Status

Projektet åbnede i oktober 2012, ét år tidligere end oprindeligt planlagt.

Bepplantningsaktiviteter samt mangeludbedring vedrørende jord- og belægningsentreprisen er afsluttet.

Projektet har undervejs været ramt af konkurser hos underentreprenører, således at en ny (tredje) entreprenør færdiggjorde arbejdet. Den garantistillelse, som den oprindelige entreprenør stillede i forbindelse med kontraktindgåelsen, er udbetalt til Vejdirektoratet til dækning af tab i forbindelse med konkursen.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 546,7 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 65,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Klipleve-Sønderborg

Formål

Formålet med motorvejen er at skabe en bedre vejforbindelse mellem Den Sønderjyske Motorvej E45 og Alssund-området. Samtidig skal den styrke udviklingen i området, herunder færgetrafikken til/fra Fynshav.

Projektet blev som det første motorvejsprojekt i Danmark udbudt som et OPP-projekt (Offentlig-Privat Partnerskab). Der blev indgået en OPP-aftale mellem Vejdirektoratet og Klipleve Motorway Group (KMG) i februar 2010.

Status

Projektet blev officielt åbnet den 31. marts 2012, halvandet år tidligere end forudsat.

Vejdirektoratet og KMG har i fællesskab planlagt overgangen til driftsfasen. Vejdirektoratet tilbageholder pt. 21 mio. kr. af anlægsbetalingen til KMG, indtil mangelarbejder er udført, og indtil forholdet til lodsejerne er tilfredsstillende afklaret, og al dokumentation er modtaget fra KMG.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 586,8 mio. kr. (ekskl. betalingen til KMG, 2013-priser), som forventes overholdt.

KMG har tidligere rejst to krav overfor Vejdirektoratet vedrørende hhv. uventede jordbundsforhold samt flytning af ledninger, og har desuden varslet et muligt krav vedrørende vejrlig. Der er indgået en aftale om afregning af alle disse krav, hvor der udelukkende er sket en betaling for mindre dele af de rejste krav. På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 60,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn

Formål

Projektet har til formål at sikre fremkommelighed i forhold til Esbjerg Havn i form af en ny vejforbindelse til havnen samt en udbygning af den eksisterende statsvej Gammelby Ringvej syd om Esbjerg by.

Status

Projektet åbnede 21. juni 2012.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 152,2 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

EU har den 29. oktober 2009 bekræftet at ville støtte projektet med 20 pct. af de faktiske udgifter. Den statslige udgift til projektet reduceres svarende til den opnåede EU-støtte.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 20,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

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 206,8 mio. kr. (2013-priser), jf. akt. 113 af 3. marts 2009.

Senest er nye ramper blevet taget i brug i juli 2013, mens indvielsen af den samlede ombygning fandt sted den 27. august 2013. Inden for den samlede bevillingsmæssige ramme er det endvidere blevet muligt at etablere en samkørselsplads, og arbejdet er hermed igangsat.

Samkørselspladsen udbydes primo 2014.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 206,8 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.

Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3

Formål

Rampen vil betyde en væsentlig forbedring af fremkommeligheden for trafik fra Helsingørmotorvejen/Lyngby Omfartsvej til Motorring 3 i sydgående retning.

Status

Rampen åbnede i sommeren 2012.

Mindre afsluttende arbejder samt mindre justeringer er gennemført i sommeren/efteråret 2013. Der mangler stadig afklaring af erstatningsspørgsmål i forhold til en større ledningsejer.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 151,3 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Motorring 4-Tværvæg N (Frederikssundmotorvejens 2. etape)

Formål

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

Status

Projektet forventes åbnet i 2015.

Ekspropriationer er gennemført. Projektet er udbudt i to totalentrepriser, som er kontraheret, og to hovedentrepriser, hvoraf den ene er kontraheret, mens den anden forventes udbudt primo 2014.

Pihl og Søn A/S, som var entreprenøren på den ene totalentreprise, gik konkurs i august 2013. I oktober 2013 har Vejdirektoratet derfor underskrevet en aftale med det hollandske konsortium Combinatie Mobilis Van Gelder om at overtage entreprisekontrakten og de tilhørende forpligtigelser fra konkursramte Pihl & Søn A/S. Konsortiet har i forvejen entreprisen med at anlægge Tværvæg, der er en motortrafikvej, som skal forbinde 2. etape af Frederikssundmotorvejen 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 tæt på at være afsluttet.

Med Aftale om HyperCard, busser, cykler, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse, mv. af 5. maj 2011 blev det besluttet at foretage en række forbedringer af projektet som foreslået af bl.a. Egedal Kommune:

- Der etableres en overføring af Kirkevangen som kombineret vej- og stibro med en enkelt kørebane.
- Der anlægges en ekstra stibro over motorvejen.
- Der etableres en ekstra underføring under Smørum Parkvejs forlængelse.

Forbedringerne finansieres dels ved realiserede besparelser i projektet, der allerede nu er konstateret, dels ved at beplantning langs motorvejen og i forbindelsesanlægget ved Motorring 4 udelades.

Parterne var endvidere enige om, at såfremt der senere i projektforsløbet viser sig yderligere besparelser, vil disse blive anvendt til at finansiere den pågældende beplantning.

Vejdirektoratet vurderer, at beplantningen kan finansieres inden for projektbevillingen, hvorfor Vejdirektoratet har igangsat forberedelsen heraf.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.247,4 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

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 d. 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.

Det er som en del af projektet med Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 besluttet at etablere parallelspor på en del af motorvejsstrækningen til brug for forberedelse af eventuelt senere anlæg af et tilslutningsanlæg ved Ny Højen.

Der er med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 givet et statsligt bidrag til Vejle Kommunes anlæg af tilslutningsanlægget ved Grønlandsvej på op til 58,0 mio. Vejdirektoratet varetager efter aftale med Vejle Kommune etableringen heraf.

Klagenævnet for udbud har afgjort en klagesag vedrørende entreprisen for vind- og støjskærmen på Vejlefjordbroen til fordel for klager. Som følge heraf verserer der en erstatningssag, og det er uvist på nuværende tidspunkt, hvornår sagen afsluttes.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.471,0 mio. kr. (2013-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet.

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 fremskyndet til 2014, et år tidligere end oprindeligt planlagt.

Bro-, jord- og belægningsentrepriserne pågår, ITS-systemet er taget i brug, og belægnings- og skilteentrepriserne er udbudt.

Den ene side af motorvejen blev færdiggjort og åbnet for trafik 21. november 2013. Hen over vinteren vil der være åbnet for tre spor i den ene retning og to i den anden, indtil man i foråret 2014 starter op i den anden side.

Med Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 er der i første omgang afsat midler til 1. etape af motorvejen på Vestfyn.

Med Aftale om HyperCard, busser, cykler, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv. af 5. maj 2011 er forligspartierne indstillede på, at staten yder et bidrag på op til 10 mio. kr. til Middelfart Kommunes udbygning af Aulbyvej.

Parterne er enige om, at det statslige bidrag finansieres ved foreløbigt at undlade at etablere støjskærme ud for de to rasteplasser Lillebælt Syd og Lillebælt Nord. Parterne er endvidere enige om, at såfremt der senere i projektforløbet viser sig yderligere besparelser, vil disse midler blive anvendt til at finansiere de nævnte støjskærme.

Licitationsresultatet for jord- og belægningsentreprisen har vist sig at være gunstigt, og Vejdirektoratet vil derfor etablere støjskærmene ved rasteplasserne inden for projektets budgetmæssige rammer.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.206,6 mio. kr. (2013-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 i primo 2013, omlægning af vandforsyningsledninger er afsluttet sommeren 2013, mens trafikinformationssystemet kom i drift i 2012.

De to hovedentrepriser er kontraheret og igangsat primo 2013.

Støjskærmene udbydes ultimo 2013, mens signal-, belysnings- og beplantningsentrepriser udbydes i 2014.

Som besluttet i Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 afsættes der i første omgang midler til 1. etape.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.451,2 mio. kr., 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 forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2014.

Alle entrepriser er nu kontraheret og igangsat. Broentreprisen blev færdig medio 2013, øvrige entreprisarbejder pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 465,6 mio. kr. (2013-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.

Ekspropriationer er gennemført i efteråret 2012.

Totalentreprisen, der omfatter samtlige entreprisearbejder, blev igangsat i efteråret 2012.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 340,7 mio. kr. (2013-priser), som 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.

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 var der enighed om at afsætte midler til 2. etape af projektet, fra Solrød S til Køge.

Strækningen fra Solrød S til Køge (2. etape) er således igangsat med akt. 83 af 17. april 2013 og forventes åbnet senest i 2018.

Den fælles detailbesigtigelse med Banedanmark på 1. etape er afsluttet. Der pågår fortsat tæt samarbejde med Banedanmark om bl.a. udbudsmateriale og sikring af grænseflader til Banedanmarks aktiviteter. Ekspropriation for hele strækningen mellem Greve S og Solrød S er gennemført i foråret 2013, mens restende ekspropriationer ved tilslutningsanlæg er gennemført i august 2013. Ekspropriationer på 2. etape er planlagt hhv. ultimo 2013 (Solrød S-Egedesvej) og foråret 2015 (Egedesvej-Køge).

Arbejderne på 1. etape er udbudt som tre strækningsopdelte hovedentrepriser samt en række fagentrepriser. Der er indgået kontrakt for de to største 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, samt en række fagentrepriser.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.785,4 mio. kr. (2013-priser) for 1. etape fra Greve S til Solrød S. Med akt. 83 af 17. april 2013 er der afsat yderligere midler for også at kunne udføre 2. etape fra Solrød S til Køge. Totaludgiften for det samlede projekt fra Greve S til Køge udgør herefter 2.446,4 mio. kr. (2013-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 Frederikssundsmotorvejen ved at udbygge den ca. 4 km lange strækning fra 4 til 6 spor.

Status

Projektet er åbnet for trafik i 2-3 spor i efteråret 2013, et år tidligere end oprindeligt forudsat. I 2014 vil der blive lavet slidslagsarbejder samt færdiggørelsesarbejder uden for kørebanerne.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 351,9 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Nordlig omfartsvej ved Næstved

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt, og der forventes åbning i 2016.

Vejdirektoratet har været i dialog med Næstved Kommune om en midlertidig løsning for tilslutning af den kommende kommunale, østlige omfartsvej til Køgevej. Vejdirektoratet har nu 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.

Projekteringen pågår. Højbroen over Susåen samt to underføringer øst herfor er udbudt i oktober 2013 i totalentreprise, mens de øvrige anlæg tænkes gennemført i fire hovedentrepriser. Disse udbud forventes gennemført i 2013 og 2014.

De første ekspropriationer er gennemført i august 2013, mens de resterende påregnes gennemført i januar 2014.

I forbindelse med projekteringen har det vist sig en række udfordringer, herunder at jordbundforholdene er ringere end forudsat. Der undersøges aktuelt alternative løsninger, som kan mindske konsekvenserne heraf. Som følge heraf og tilknyttede risici er projektet under skærpet bevågenhed.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 729,2 mio. kr. (2013-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 forventes åbnet ultimo 2014.

Projektet tager udgangspunkt i det af det tidligere Storstrøms Amt planlagte projekt, og der er gennemført en konsolidering af det foreliggende beslutningsgrundlag.

I forbindelse med projekteringen blev der konstateret problemer med det højtliggende grundvandsspejl i forhold til omfartsvejens længdeprofil. Vejdirektoratet har derfor i tæt dialog med Guldborgsund Kommune og Naturstyrelsen tilrettet projektet inden for anlægslovens rammer med henblik på at begrænse merudgifterne hertil. Projektet vil i samarbejde med totalentreprenøren blive søgt yderligere optimeret.

Ekspropriationsforretning blev afholdt i 2012. En enkelt ejendom er behandlet ved takstation. Arbejdet med etablering af erstatningsvandhuller, ledningsomlægninger samt de tre sidste arkæologiske udgravninger er afsluttet.

Totalentreprise og hovedentreprise pågår. Syv af ni broer er udført, mens de to sidste mindre broer udføres i 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 2013 en totaludgift på 267,5 mio. kr. (2013-priser).

Med akt. 97 af 30. maj 2012 blev projektets totaludgift forhøjet med 29,0 mio. kr. Merbevillingen skyldes, at de indkomne licitationsresultater var væsentligt dyrere end for-

ventet, hvilket blandt andet skyldes usikkerheder omkring jordbundsforhold (prissætning af jordarbejder, kalkstabilisering, grundvand, mv.).

Vejdirektoratet vurderer, at det på det foreliggende grundlag er muligt at færdiggøre anlægsprojektet inden for den bevilgede totaludgift. Der vurderes dog fortsat at være risici forbundet med projektet, herunder risiko for ekstraarbejder samt krav fra entreprenørs side.

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.

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.

Projektet er igangsat ved akt. 85 af 22. april 2013, for så vidt angår projektforberedende aktiviteter, herunder etablering af projektorganisation, projektering og forberedelse af EU-rådgiverudbud, afholdelse af møder med lodsejere, kommuner og øvrige interessenter samt detailprojekteringen af såvel veje som broer frem mod linjebesigtigelsen. Der udarbejdes anlægslov for projektet. Anlægslov er blevet fremsat i efteråret 2013 og forventes vedtaget inden udgangen af december 2013.

Linjebesigtigelse afventer anlægslovens vedtagelse.

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

Den budgetmæssige situation

Anlægsoverslaget for den samlede løsning er 3.855 mio. kr. (2013-priser) og forventes overholdt.

Projektet blev af hensyn til projektets tidsplan igangsat ved akt. 85 af 22. april 2013 med en foreløbig bevilling på 50,0 mio. kr. inkl. bidrag til den centrale reserve. Efter en vedtagelse af anlægsloven optages den endelige totaludgift på efterfølgende finanslov.

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

Projektet 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 for en hurtigere gennemførelse af projektet, således at der kan åbnes for trafik i dele af det nye tilslutningsanlæg allerede ultimo 2015, hvor byggeriet af det nye OUH starter.

Vejdirektoratet har netop påbegyndt de forberedende arbejder.

Besigtigelse forventes afholdt i foråret 2014.

Rådgivning på konstruktioner er udbudt.

Anlægslov for udvidelse af hele strækningen syd om Odense er fremsat i efteråret 2013 og er under behandling.

Den budgetmæssige situation

Projektet har med akt. 81 af 15. april 2013 en totaludgift på 205,9 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

4.3 Efterslæbsindhentning mv.

På baggrund af den flerårige aftale om vejvedligeholdelse (2010-2013) og Driftsstrategi-analysen fra 2009 opgør Vejdirektoratet årligt indhentningen af det vedligeholdelsesmæssige efterslæb.

Tabel 4.3. Efterslæbsindhentning på optimal vedligeholdelse i 2010 priser

| Indhentet efterslæb i 2010 priser | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| Mio kr. | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2010-2012 | |
| | Mål - Indhentet efterslæb | Faktisk - Indhentet efterslæb | Mål - Indhentet efterslæb | Faktisk - Indhentet efterslæb | Mål - Indhentet efterslæb | Faktisk - Indhentet efterslæb | Mål - Indhentet efterslæb | Faktisk - Indhentet efterslæb |
| Belægninger | 500 | 500 | 300 | 300 | 250 | 300 | 1.050 | 1.100 |
| Små bygværker | 200 | 250 | 200 | 250 | 275 | 275 | 675 | 775 |
| Store bygværker | 0 | 0 | 0 | -50 | 25 | 50 | 25 | 0 |
| I alt | 700 | 750 | 500 | 500 | 550 | 625 | 1.750 | 1.875 |

Målet for indhentning af efterslæb i perioden 2010 til 2012 er 1.750 mio. kr., og da den faktiske indhentning i perioden er 1.875 mio. kr., er målet samlet set nået hidtil.

I 2012 indhentede Vejdirektoratet 75 mio. kr. ekstra i efterslæb set i forhold til målet. Den øgede efterslæbsindhentning på store bygværker i 2012 skyldes primært igangsættelsen af reparationsarbejderne på Mønbroen.

Vejdirektoratet forventer at indhente det samlede mål for efterslæbsindhentningen i den nuværende aftaleperiode 2010-2013.

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.

4.4 Større bygværker

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 i udbud og licitation forventes primo 2014. For de øvrige tre projekter bliver der arbejdet med forskellige projektforslag med henblik på afholdelse af udbud i 2014.

Den budgetmæssige situation

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat 252 mio. kr. af at skibsstødssikre 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 bro pillerne har været mere arbejdskrævende end forventet, og det har derfor medført mange etapeopdelinger af betonreparationen. Reparationsarbejdet på Langlandsbroen blev afsluttet ultimo oktober 2013 som planlagt. Vejdirektoratet er i øjeblikket i dialog med entreprenøren omkring at få udbedret en mangel. Slutafregning forventes ultimo 2013.

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 85,2 mio. kr. til reparation af Langlandsbroen. 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.).

Status

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

Entreprisen vedrørende oversiden af Mønbroen er opdelt i fire etaper, hvor arbejdet med udskiftning af kantbjælker, rækværk, belægning samt fugtisolerung fortsat pågår på første etape. Arbejdet følger tidsplanen og forventes afsluttet i 2016.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. C af 16. november 2010 har projektet en ny totaludgift, som forventes overholdt.

5. Puljeprojekter under Transportministeriet

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 3.2 for baneprojekter og i afsnit 4.2 for vejprojekter. De resterende projekter finansieret af puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser igangsæt med Aftale om en grøn transportpolitik af 2009, fremgår af tabel 5.1 nedenfor.

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 5.2 gives en oversigt over puljeprojekter, der udmøntes med aftalen.

Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 er der opnået enighed om at styrke indsatsen for havne i yderområderne med Havnepakke II. Tabel 5.3 giver en oversigt over de havneprojekter, der udmøntes fra Infrastrukturfonden.

I tabel 5.4 gives en oversigt over øvrige projekter, der udmøntes som følge af Aftale om bedre mobilitet.

I tabel 5.5 gives en oversigt over udmøntningen af de statslige tilskudspuljer vedrørende busser og cykler.

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet i regi af forligskredsen bag en grøn transportpolitik

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel/Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår/afslutning | Bevillingsansvarlig |
|--|---------------------------------|--------------|-----------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|
| Niveaufri skæring Taulov | FL06 | 41,0 | Ja | 39,7 | 2013 | Banedanmark |
| Øster Doense | Akt 162 2005/2006 | 40,1 | Ja | 38,4 | 2013 | Banedanmark |
| Modulvogntogsforsøg, anlæg | FL07/FL08 | 146,8 | Ja | 1,0 | 2016 | Vejdirektoratet |
| En grøn transportpolitik | | | | | | |
| Pulje til stationsmoderniseringer | | | | | | |
| Enghave station | FL13 | 92,0 | Ja | | - | Banedanmark |
| Ny perron i Sønderborg ved Sønderborg st. | Aftale af 26. nov. 2010 | 5,0 | Ja | 1,1 | (aflyses) | Banedanmark |
| Nordhavn station | Aftale af 26. nov. 2010 | 78,7 | Ja | 4,7 | 2014 | Banedanmark |
| Langeskov station | Aftale af 26. nov. 2010 | 54,3 | Ja | 7,8 | 2014 | 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 | 22,6 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro | Aftale af 26. nov. 2010 | 20,1 | Ja | 9,8 | 2013 | Banedanmark |
| Drift af igangsatte ITS-systemer | Aftale af 26. nov. 2010 | 70,1 | Ja | 36,5 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse | | | | | | |
| Forbedring af indkørselsforhold for tog, Aalborg-Lindholm, Holstebro og Struer | Akt 116 2008/2009 | 7,8 | Ja | 0,3 | 2013 | Banedanmark |
| Optimering af automatisk togkontrolsystem (HKT) på S-banen | FL10 | 10,2 | Ja | 8,5 | 2012 | Banedanmark |
| ATC- linieledere på fjernbanen | FL10 | 3,5 | Ja | 1,7 | 2012 | 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 |

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel/Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår/afslutning | Bevillingsansvarlig |
|--|--------------------------|--------------|-----------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|
| Sideanlæg langs motorveje | FL10 | 51,9 | Ja | 26,8 | 2010-2013 | Vejdirektoratet |
| Statsligt tilskud til Marselis boulevard | FL10 | 264,9 | Ja | 59,6 | - | Vejdirektoratet |
| Statsligt tilskud til Odense kanal | FL10 | 130,6 | Ja | 74,9 | - | Vejdirektoratet |
| Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statslig bidrag | FL10 | 35,7 | Ja | 0,0 | - | Vejdirektoratet |
| Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle | Aftale af 26. nov. 2010 | 60,6 | Ja | 16,4 | - | Vejdirektoratet |
| Tilslutningsvej v Aulbyvej, Middelfart Kommune | FL 12 | 10,3 | Ja | 0,0 | - | Vejdirektoratet |
| Pulje til mere cykeltrafik | | | | | | |
| E45 Fredericia-Kolding, Kørsel i nødspor ved Kolding | Aftale af 21. marts 2013 | 39,5 | Ja | 0,0 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Rampekrydsombygning ved Odense SV | Aftale af 21. marts 2013 | 17,6 | Ja | 0,1 | 2015 | Vejdirektoratet |
| Krydsombygning ved Klausdalsbrovej ved Ring 4 i Ballerup | Aftale af 21. marts 2013 | 35,5 | Ja | 0,0 | 2016 | Vejdirektoratet |
| Initiativer vedr. vindmøller på statsvejnettet | Aftale af 21. marts 2013 | 45,0 | Ja | 0,1 | - | Vejdirektoratet |
| Anlæg af cykelsti ved Fuglebjerg | Aftale af 5. maj 2011 | 7,1 | Ja | 0,6 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn | Aftale af 5. maj 2011 | 16,5 | Nej | 2,6 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Cykelsti Velhustedvej-Kibæk, Herning Kommune | Aftale af 20. juni 2012 | 5,6 | Ja | 0,6 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Cykelsti ved Ugerløse, Holbæk Kommune | Aftale af 20. juni 2012 | 5,1 | Ja | 0,5 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Cykelsti syd for Udby, Middelfart Kommune | Aftale af 20. juni 2012 | 2,7 | Ja | 0,2 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Cykelsti mellem Auning og Gl. Estrup, Norddjurs Kommune | Aftale af 20. juni 2012 | 9,0 | Ja | 0,7 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Cykelsti Lumsås-GL.Ebbeløkkevej Øst, Odsherred Kommune | Aftale af 20. juni 2012 | 6,4 | Ja | 0,4 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Cykelsti ved Karlskov, Vejle Kommune | Aftale af 20. juni 2012 | 5,3 | Ja | 1,0 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Pulje til bedre trafikikkerhed | | | | | | |
| E-call | Akt 115 2008/2009 | 10,3 | Ja | 1,7 | 2014 | Trafikstyrelsen |
| Pilotprojekt om brug af sensorteknologi til overvågning | FL10 | 3,2 | Ja | 1,6 | 2013 | Banedanmark |
| Simulator til lokoføreuddannelsen | FL10 | 12,7 | Ja | 0,0 | - | Trafikstyrelsen |

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel/Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår/afslutning | Bevillingsansvarlig |
|---|--------------------------|--------------|-----------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|
| Stikrydsning i tunnel ved Ribe | Aftale af 19. juni 2013 | 7,2 | Ja | 0,0 | 2015 | Vejdirektoratet |
| Cykelsti på Egedesvej og bro, Køge | Aftale af 19. juni 2013 | 12,5 | Ja | 0,0 | 2015 | Vejdirektoratet |
| Stikrydsning ved Brovejen, Løkkeby Strandvej | Aftale af 19. juni 2013 | 1,4 | Ja | 0,0 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Stikrydsning ved Kobrovej, Grenå | Aftale af 19. juni 2013 | 2,2 | Ja | 0,0 | 2015 | Vejdirektoratet |
| Stikrydsning Volderslevej/Dahlsvej | Aftale af 19. juni 2013 | 2,1 | Ja | 0,0 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Cykelsti Humlum-Oddesund Syd | Aftale af 19. juni 2013 | 18,0 | Ja | 0,0 | 2015 | Vejdirektoratet |
| Stikrydsning ved Trælborg, Bredebro | Aftale af 19. juni 2013 | 3,1 | Ja | 0,0 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Udvidet ulykkesstatistik | FL10 | 16,0 | Ja | 15,5 | 2013 | Vejdirektoratet |
| Indsats mod særligt farlige vejstrækninger - "grå strækninger" | Aftale af 26. nov. 2010 | 25,4 | Ja | 18,8 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Årets trafiksikkerhedsby 2011 | Aftale af 26. nov. 2010 | 20,0 | Ja | 3,8 | - | Vejdirektoratet |
| Årets trafiksikkerhedsby 2012 | Aftale af 5. maj 2011 | 20,0 | Ja | 2,2 | - | Vejdirektoratet |
| Forbedring af sikkerhed i overkørsler | Aftale af 5. maj 2011 | 27,3 | Nej | 24,1 | 2013 | Banedanmark |
| Kampagne mod højresvingsulykker | Aftale af 21. marts 2013 | 3,0 | Ja | 1,3 | 2013 | Trafikstyrelsen |
| Pulje til fremme af godstrafik på jernbane | | | | | | |
| Hirtshals, bidrag | FL11 | 9,7 | Ja | | - | Reservation |
| Statsligt bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn | FL13 | 58,5 | Ja | | 2012 | Reservation |
| Pulje til støjbekæmpelse | | | | | | |
| Skinneslibning | Akt 116 2008/2009 | 16,0 | Ja | 12,7 | 2015 | Banedanmark |
| Støjreduktion ved Lindholm station i Nørresundby | Akt 116 2008/2009 | 14,7 | Ja | 1,7 | 2013 | Banedanmark |
| Årets trafiksikkerhedsby 2013 | Aftale af 21. marts 2013 | 20,0 | Ja | 0,0 | - | Vejdirektoratet |
| Intensiveret ulykkesbekæmpelse | Aftale af 21. marts 2013 | 20,0 | Ja | 0,6 | 2015 | Vejdirektoratet |

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel/Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår/afslutning | Bevillingsansvarlig |
|--|---|--------------|-----------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|
| En udvidet indsats for kurvesanering | Aftale af 21. marts 2013 | 8,0 | Ja | 0,0 | 2015 | Vejdirektoratet |
| Beskyttelse mod faste genstande | Aftale af 21. marts 2013 | 3,0 | Ja | 0,0 | 2015 | Vejdirektoratet |
| Fartvisere på statsvejnettet | Aftale af 21. marts 2013 | 6,0 | Ja | 0,2 | 2019 | Vejdirektoratet |
| Dødsulykkesstatistik | Aftale af 21. marts 2013 | 5,0 | Ja | 0,5 | 2015 | Vejdirektoratet |
| HVU undersøgelse af natulykker | Aftale af 21. marts 2013 | 2,6 | Ja | 0,0 | 2015 | Vejdirektoratet |
| Forbedring af sikkerhed for vejarbejdere | Aftale af 21. marts 2013 | 5,0 | Ja | 0,0 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Støjsisolering af stærkt støjbelastede boliger | Akt. 116 2008/2009 Aftale af 5. maj 2011 | 22,9 | Ja | 18,9 | 2010-2014 | Vejdirektoratet |
| Udvikling af nye metoder til støjbekæmpelse | Akt. 116 2008/2009 | 10,2 | Ja | 7,7 | 2009-2014 | Vejdirektoratet |
| Støjpartnerskab mellem Banedanmark og private boligejere langs sidebanerne | FL10 | 8,7 | Ja | 1,1 | 2013 | Banedanmark |
| Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel | Aftale af 26. nov. 2010 | 7,3 | Ja | 2,4 | 2013 | Banedanmark |
| Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Vejdammen | Aftale af 5. maj 2011 | 28,0 | Ja | 0,2 | 2016 | Vejdirektoratet |
| Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød | Aftale af 5. maj 2011 | 7,6 | Ja | 0,1 | 2016 | Vejdirektoratet |
| Støjskærm på den vestlige side af Ring 4 ved Ballerup | Aftale af 21. marts 2013 | 14,3 | Ja | 0,1 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Støjskærm på den vestlige side af Helsingørmotorvejen ved Gentoft | Aftale af 21. marts 2013 | 7,6 | Ja | 0,2 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Støjskærm på nordjyske motorvej (E45) syd for Viborgvej ved Randers | Aftale af 21. marts 2013 | 16,6 | Ja | 0,1 | 2014 | Vejdirektoratet |
| Øget akseltryk og totalvægt for lastvognstog | Aftale af 21. marts 2013 | 1,0 | Ja | 0,5 | 2013 | Vejdirektoratet |
| Øget skinneslibning med henblik på reduktion af støjen fra togtrafikken på regional- og lokalbaner | Aftale af 5. maj 2011 | 6,2 | Ja | 2,0 | 2014 | Banedanmark |
| Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal | Aftale af 21. marts 2013 | 10,5 | Ja | 0,1 | 2014 | Banedanmark |

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel/Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår/afslutning | Bevillingsansvarlig |
|--|-----------------------------|--------------|-----------------------------|------------------------|----------------------|----------------------|
| Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser | | | | | | |
| Landstrafikmodellen | FL10 | 61,2 | Ja | 37,0 | 2014 | Transportministeriet |
| Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet | FL10 | 25,6 | Ja | 16,9 | 2013 | Transportministeriet |
| Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland | FL10 | 25,6 | Ja | 13,2 | 2013 | Transportministeriet |
| Pulje til øget antal buspassagerer | | | | | | |
| Istandsættelse af busstoppesteder | Aftale af 5. maj 2011 | 15,0 | Ja | 7,3 | - | Vejdirektoratet |
| Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger | | | | | | |
| Aarhus Letbane | Lov nr. 432 af 16. maj 2012 | 1.178 | Ja | 280 | 2016 | Aarhus Letbane I/S |

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.

Der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af anlægsstatus for følgende projekter i tabel 5.1:

- Sønderborg kommune har vurderet, at der ikke er behov for en ny perron ved Sønderborg station, men blot en renovering af den eksisterende. Da Banedanmark finder at perronen er i acceptabel stand er der ikke planer om at gennemføre en renovering af perronen foreløbigt. Den gennemførte foranalyse vil kunne anvendes, hvis der senere bliver behov for at etablere en ny perron på Sønderborg Station.
- E-call-projektet har et ændret ibrugtagningsår – fra 2013 til 2014. Der er påbegyndt en opgradering af de danske alarmcentraler, der af tekniske årsager først forventes at være tilendebragt i 2014.
- Vedrørende forbedring af sikkerhed i sikrede overkørsler forventes en merudgift på ca. 0,4 mio. kr., der finansieres af Banedanmarks overkørselspulje.
- Der skal udføres VVM-analyse af projektet støjreduktion ved Lindholm i Nørre Sundby.
- Totaludgiften for projektet vedrørende modulvogntogsforsøget er opskrevet med 20,7 mio. kr. som følge af Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013.
- I forhold til projektet ”Sideanlæg langs motorveje” åbner projektets sidste rasteplads, Kongsted rasteplads, i 2013. Der vil dog være med begrænsede parkeringspladser indtil videre, idet dele af arealet anvendes af infoteriets ejer, indtil et byggeri færdiggøres. I 2014 udlægges slidlag og der etableres ITS. I projektforløbet er der søgt og også bevilliget 3 mio. kr. i EU-midler til projektet og en ITS-løsning. EU-tilskuddet tilbageføres til Infrastrukturfonden efter projektets færdiggørelse.
- Projektet ”Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn” er under afklaring.
- Totaludgiften for projektet ”Anlæg af cykelsti ved Damhus i Ribe” er blevet opskrevet med 0,7 mio. kr. som følge af en fordyrelse. Midlerne findes inden for den samlede ramme til puljeprojekter.
- Projektet ”Cykelsti ved Ugerløse” er under afklaring, idet Holbæk Kommune har opdateret kommunens stiplan, således at forudsætningerne for projektet er ændret væsentligt.
- For projektet ”Anlæg af cykelsti ved Fuglebjerg” udskydes projektets åbningsår til 2014. Det skyldes uforudsete trafikafviklings og miljøforhold opstået i forbindelse med entreprisens udførelse.

Afsluttede puljeprojekter siden sidste anlægsstatus:

- Kørsel i nødspor i myldretiden, Værløse-Skovbrynet
- Støjskærm på M3 ved Vestvolden i Rødovre Kommune

- Anlæg af cykelsti ved Damhus i Ribe
- Anlæg af cykelsti ved Tange Sø
- Cykelsti i Faaborg, Faaborg-Midtfyn Kommune
- Cykelsti Korskroen, Esbjerg Kommune
- Anlæg af cykelsti ved Djurs Sommerland
- Stikrydsning og kanalisering ved Bjerreby, Tåsinge, Svendborg Kommune
- Anlæg af cykelsti på Møn mellem Dr. Alexandrines Bro og Koster
- Støjskærm på Hillerødmotorvejen ved Skovdigebroen
- Nyt tilslutningsanlæg i Favrskov Kommune
- Udvidelse af rundkørsel til E45 ved Kolding (projektet er åbnet, men beplantning udestår til 2014)
- Etablering af gangtunnel ved Hvalsø station er gennemført i sammenhæng med etablering af dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød.

Tabel 5.2 Puljeprojekter under Transportministeriet, bedre og billigere kollektiv trafik

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel/Aftale | Total udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår/afslutning | Bevillingsansvarlig |
|--|-------------------------|--------------|-----------------------------|------------------------|----------------------|---------------------|
| Bedre og billigere kollektiv trafik | | | | | | |
| Pulje til Kollektiv Trafik | | | | | | |
| Fornyelse af overkørsler på Vestbanen | Aftale af 12. juni 2012 | 54,6 | Ja | 1,4 | 2015 | Banedanmark |
| Pulje til hurtigere og mere rettidige tog på sidebanerne | Aftale af 12. juni 2012 | 50,6 | Ja | 1,1 | 2016 | Banedanmark |

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.

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

Formål

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der afsat 54 mio. kr. (2012-priser) til fornyelse af overkørsler på Vestbanen.

Status

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.

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 54,6 mio. kr. (2013-priser) i pulje til fornyelse af overkørsler på Vestbanen.

Sidebaneopgradering

Formål

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der afsat 50 mio. kr. (2012-priser) til en pulje til hurtigere og mere rettidige tog på sidebanerne. Der er foreløbigt igangsat tre projekter i forbindelse med udmøntningen. Det drejer sig om ekstra adgang til P-rist (opstillingsspor til passagertog) på Aarhus H, modsatrettet dværgsignal ved Skanderborg Station og Skagensbanens indføring på Frederikshavn Station.

Status

Der er i oktober 2011 udarbejdet en definitionsfaserapport på projektet omkring ekstra adgang til P-rist på Aarhus H. Der er indgået kontrakt med Bombardier om opgaven og assesorudbud er afsendt. Derudover forventes tilbud vedrørende rådgiverydelser modtaget i november 2013. Projektet skal koordineres med Aarhus Letbane, idet letbanen har indflydelse på Banedanmarks sikringsanlæg. Samarbejdsaftale med letbanen er under udarbejdelse.

I projektet vedrørende modsatrettet dværgsignal ved Skanderborg Station er der indgået rådgiveraftale med Atkins, og der arbejdes på programfaserapporten.

Projektet omkring Skagensbanens indføring på Frederikshavn Station er iværksat i april 2013 og er nu ved afslutningen af programfasen. Projektering og udarbejdelse af udbudsmateriale er påbegyndt som planlagt. Kontraktindgåelse med entreprenør planlægges indgået primo marts 2014. Projektet koordineres med et sporfornyelsesprojekt i Frederikshavn.

Projekternes udførelse er planlagt til at ske i 2014.

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 50 mio. kr. (2012-priser) i pulje til hurtigere og mere rettidige tog på sidebanerne.

I Tabel 5.3, 5.4 og 5.5 nedenfor gives en status for en række øvrige puljer og puljefinansierede projekter på Transportministeriets område.

Tabel 5.3 Økonomioversigt over Kystdirektoratets igangværende puljeprojekter, Havnepakke II

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel/ Aftale | Total-udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår/ afslutning | Bevillingsansvarlig |
|---|-----------------------------|--------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|
| Hanstholm Havn-ramme til udvidelse af havneanlæg - tilskud | Aftale af 26. november 2010 | 30,0 | Ja | 27,0 | - | Kystdirektoratet |
| Thyborøn Havn-udbygning - tilskud | Aftale af 26. november 2010 | 35,0 | Ja | 6,0 | - | Kystdirektoratet |
| Hasle Havn - ramme til omstilling af havnekapacitet - tilskud | Aftale af 26. november 2010 | 9,0 | Ja | 6,0 | - | Kystdirektoratet |

Tabel 5.4 Økonomioversigt over øvrige puljebestillinger, Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel/ Aftale | Total-udgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår/ afslutning | Bevillingsansvarlig |
|---|--------------------------|--------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|
| Investeringer i infrastrukturen på Bornholms Lufthavn | Aftale 26. november 2010 | 15,0 | Ja | 9 | - | Trafikstyrelsen |

Tabel 5.5 Økonomioversigt over bus- og cykeltilskudspuljerne

| (mio. kr.) | Hjemmel/Aftale | Periode for tilskudsordningen | Udmøntet i alt (Ultimo 2013) | Resterende pulje (2013-priser) | Ansvarlig institution |
|--|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| Pulje til bedre fremkommelighed for busser | Akt. 183 2008/2009 FL10 Aftale 26. november 2010 | 2009-2013 | 584,4 | 0,0 | Trafikstyrelsen |
| Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer ¹⁾ | Akt. 183 2008/2009 FL10 Aftale 26. november 2010 | 2009-2011 | 226,5 | 0,0 | Trafikstyrelsen |
| Pulje til mere cykeltrafik, Ramme til udmøntning ²⁾ | Akt. 183 2008/2009 FL10 Aftale 26. november 2010 Aftale 5. maj 2011 Aftale 20. juni 2012 Aftale af 19. juni 2013 | 2009-2014 | 835,1 | 154,0 | Vejdirektoratet |
| Medfinansiering af supercykelstier i de større byer | Aftale 12. juni 2012 Akt. 118 2011/2012 | 2012 ³⁾ | 174,2 | 14,8 | Vejdirektoratet |
| Pulje til veteranog | Aftale af 21. marts 2013 | 2013 | 0,0 | 4,7 | Trafikstyrelsen |

- 1) Med Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet af 17. november 2011 blev 28,5 mio. kr. overført til Pulje til bedre fremkommelighed for busser. Disse indgår i det udmøntede beløb på 236,4 mio. kr.
- 2) Forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik træffer løbende beslutning om udmøntning af konkrete projekter inden for Pulje til mere cykeltrafik, herunder tilskudsrammen. Resterende pulje er inkl. reservationer.
- 3) Midlerne er bevilget i 2012, men skal finansiere projekter over de kommende år.

6. Kyst og havneområdet

På finansloven for 2010 blev der igangsat to anlægsprojekter under Kystdirektoratet. Istandsættelse af ydermoler og 2 tværmoler i Hanstholm Havn blev afsluttet i 2012. I 2013 er projektet vedrørende færgelejer ved Bøjden og Fynshav afsluttet.

Tabel 6.1 Økonomioversigt over anlægsprojekter på kystområdet

| (mio. kr. 2013-priser) | Hjemmel | Totaludgift | Overholdelse af totaludgift | Forbrug pr. 30.09.2013 | Åbningsår |
|----------------------------------|---------|-------------|-----------------------------|------------------------|-----------|
| Færgelejer ved Bøjden og Fynshav | FL10 | 20,3 | Ja | 17,8 | - |

Færgelejer ved Bøjden og Fynshav

Formål

Med Aftale om Finansloven for 2010 blev der afsat 29 mio. kr. til hovedreparationer af færgelejerne ved Bøjden og Fynshav i 2010.

Kystdirektoratet overtog de to færgelejer i forbindelse med kommunalreformen i 2007. En efterfølgende tilstandsvurdering viste, at færgelejerne var i en meget dårlig stand som følge af flere års manglende reinvesteringer fra de tidligere ejeres side. Samtidig hermed har et nyt rederi efter udbud overtaget færgedriften for perioden 2008-2013.

Status

Hovedreparationerne af de to færgehavne er afsluttet i 2. kvartal 2013.

Den budgetmæssige situation

I forhold til Aftale om Finansloven for 2010 er der omdisponeret 7,5 mio. kr. af den oprindelige projektbevilling til akt. 14 af 4. november 2010 vedrørende yderligere midler til opretningsopgaverne samt 1,2 mio. kr. vedrørende akt. 163 af 17. juni 2010.

Den nye totaludgift på 20,3 mio. kr. er overholdt.

7. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Formål

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

Status

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 blev offentliggjort og udsendt i høring i perioden fra den 28. juni 2013 til den 20. september 2013. I de kommende måneder udarbejdes et høringsnotat med kommentarer til de indkomne svar, som vil indgå i arbejdet med at forberede en anlægslov for den faste forbindelse over Femern Bælt. Folketingets vedtagelse af en anlægslov er en nødvendig betingelse for, at selve tunnelbyggeriet kan iværksættes.

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. Myndighedsgodkendelsesprocesserne er i sagens natur udfordrende og forbundet med usikkerhed henset til projektets størrelse og grænseoverskridende karakter.

Udbudsprocessen for de store tunnelbyggerier blev iværksat den 2. september 2013 efter en forudgående prækvalifikationsproces. Processen blev indledt med udsendelse af udbudsdokumenterne for de fire store anlægskontrakter til de prækvalificerede konsortier. Udbudsformen for disse kontrakter er konkurrencepræget dialog.

Selve tunnelbyggeriet kan iværksættes, når de tre kerneprocesser er tilendebragt i 2015, herunder vedtagelse af en dansk anlægslov, som forudsættes fremsat i slutningen af 2014. Anlægsperioden er beregnet til 6,5 år.

Femern A/S fik i fortroligt akt. K af 20. marts 2013 Folketingets tilslutning til at fremrykke visse aktiviteter, inden Folketinget vedtager en anlægslov. Formålet er dels at sikre øget robusthed i tidsplanen, dels at bidrage til økonomisk aktivitet og arbejdspladser på Lolland. Den 21. juni 2013 godkendte transportministeren Femern A/S' oplæg til fremrykkede aktiviteter i området ved Rødbyhavn, hvorefter selskabet har igangsat den relevante myndighedsbehandling og projektering af de enkelte aktiviteter.

Femern A/S har i september 2013 iværksat den første fysiske fremrykningsaktivitet i Rødbyområdet – opgraderingen af en lokal vej fra grusvej til asfaltvej. Dertil har selskabet i samarbejde med en lokal entreprenør færdiggjort en udsigtsplatform til gavn for besøgendes muligheder for at iagttage det kommende anlægsarbejde. Parallelt arbejdes der med projektering og myndighedsforhold, for så vidt angår beslægtede og mere resourcetunge fremrykkede aktiviteter som eksempelvis de øvrige veje og tilhørende forsyningsforhold, hovedvandforsyning til produktionsområdet samt cykelbroer over henholdsvis banelegemet og motorvejen.

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 tidligere er opgjort til 40,7 mia. kr. (2008-priser).

Femern A/S vil i forbindelse med fremsættelsen af anlægsloven for den faste forbindelse ultimo 2014 fremlægge et samlet konsolideret anlægsskøn baseret på konkrete anlægspriser fra entreprenørerne.

I indeværende støtteperiode, der dækker perioden frem til udgangen af 2015, har projektet modtaget støtte fra EU's TEN-T program. Selskabet har til dato fået udbetalt i alt 1.071 mio. kr. fra EU. Det forventes, at der i løbet af 2014 søges om støtte fra TEN-T programmet vedrørende den efterfølgende periode, hvor hovedparten af anlægsarbejderne forventes at finde sted.

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 og en midlertidig perron i Orehoved. Udbudsmaterialet for de 18 broer er udsendt 2. september 2013. De foreløbige tilbud er modtaget den 26. november 2013, og kontrakten forventes indgået i marts 2014.

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der truffet politisk beslutning om at projekttere strækningerne Vordingborg-Storstrømsbroen og Orehoved-Holeby, så persontog kan køre med 200 km/t. Desuden projekteres der for en ny dobbeltsporet betonbro over Masnedsund.

Programfasearbejdet er blevet genoptaget efter den politiske beslutning om en strækningshastighed på 200 km/t og afsluttes november 2013. Arbejdet med udbud af de øvrige broer i programmet er igangsat med henblik på kontraktindgåelse hurtigst muligt efter vedtagelsen af en anlægslov. Endvidere er der gennemført forlods overtagelser 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 skinnebåren 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.

I forbindelse med en gennemført budgetanalyse af Banedanmark er der identificeret en række muligheder for at optimere processen omkring udbud og kontraktindgåelser vedrørende Banedanmarks anlægsprojekter.

Banedanmark undersøger, om lignende muligheder for optimering kan opnås for Femern Bælt-jernbanelandanlægget for at klarlægge, om der derved kan frigøres midler inden for de forudsatte rammer, der kan medgå til finansiering af de tre tiltag. Sagen tages op med følgegruppens partier, når Banedanmarks undersøgelser er tilendebragt.

Den budgetmæssige situation

Banedanmark har tidligere ansøgt om og fået bevilget medfinansiering fra EUs TEN-T midler til forundersøgelser. Støtten omfatter de indledende faser frem til færdiggørelse af det politiske beslutningsgrundlag. Slutrapport for denne fase er godkendt af Europa-Kommissionen oktober 2013.

Banedanmark søgte i foråret 2012 om medfinansiering af næste fase fra EU. Ansøgningen omfatter skitseprojektering og tekniske forundersøgelser til udarbejdelse af programfaserapportering. Med Kommissionens beslutning af 7. november 2012 er projektet blevet tildelt støtte på 5 mio. euro, svarende til godt 37,2 mio. kr.

Banedanmark har i forbindelse med TEN-T ansøgningsrunden for 2013 ansøgt om tilskud til både detailprojektering og de aktiviteter, det er besluttet at fremrykke fra anlægsfasen. Der er givet foreløbigt tilsagn fra Europa-Kommissionen til støtte til detailprojektering på 146,9 mio. kr.

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

8. Metroen

Baggrund for Cityringen

Lov om en Cityring er vedtaget af Venstre, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti (lov nr. 552 af 6. juni 2007). Loven bemyndiger transportministeren til at træffe dispositioner til projektering og anlæg af en Cityring som en metro. Forud for lovens vedtagelse har regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune indgået en principaftale om etablering af en Cityring.

Cityringen bliver en 15 km lang tunnelbane (2 tunnelrør) under City, brokvartererne og Frederiksberg med 17 stationer (jf. kortet nedenfor). Cityringen forventes at blive sat i drift i december 2018.



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

Anlægget af Cityringen varetages af Metroselskabet I/S. Metroselskabet blev stiftet den 26. oktober 2007 som følge af en deling af det daværende Ørestadsselskab i Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S (nu Udviklingselskabet By & Havn I/S).

Status i forhold til klagesager vedrørende støj

Cityringens planlægning er baseret på rammer, som oprindeligt er fastlagt i henholdsvis lovgivningen om Cityringen fra 2007, ejernes godkendelse af VVM-redegørelsen fra 2009 og ejernes godkendelse af kontraktvilkårene i 2010. Af disse rammer fremgår bl.a., at der er mulighed for døgnarbejde på de 3 tunnelarbejdspladser samt mulighed for døgnarbejde på yderligere 4 arbejdspladser.

Mere specifikt fremgår det af VVM-redegørelsen for Cityringen fra 2008, at ”anlægsarbejdet er omfattet af Københavns og Frederiksberg kommunes forskrifter for miljømæssige forholdsregler ved bygge og anlægsarbejder”. Fordi væsentlige dele af anlægsarbejdet, grundet tekniske årsager, vil overskride de gældende støjgrænser for bygge- og anlægsarbejder, er det skrevet ind i VVM-redegørelsen, at ”såfremt anlægsarbejderne ikke overholder grænseværdierne skal der søges om dispensation. En dispensation gives kun når særlige forhold betinger det; f.eks. byggetekniske, trafikale eller sikkerhedsmæssige. Kommunerne vil i den forbindelse stille særlige krav om støjdæmpende foranstaltninger, støjmålinger m.v.” Det er således forudsat i VVM-redegørelsen, at kommunerne administrerer cityringsprojektet gennem byggeforskrifter og dispensationer til disse forskrifter.

Københavns Kommune besluttede dog i oktober 2012 at anvende Miljøbeskyttelseslovens § 42 som administrationsgrundlag. Det ændrede administrationsgrundlag gav samtidig mulighed for at påklage de af kommunen udstedte påbud til Natur- og Miljøklagenævnet.

Metroselskabet arbejdede i foråret 2013 med at udmønte mulighederne for døgnarbejde på en måde således, at færrest naboer blev berørt af døgnarbejde samt at de naboer, som blev berørt fik mulighed for økonomisk kompensation for de påførte gener.

Ekspropriationskommissionen traf i relation hertil en principbeslutning, som muliggør at naboer til Cityringens byggepladser kan få tildelt erstatning på op til 20.000 kr. skattefrit om måneden. Foruden ekspropriationskommissionens afgørelse pålagde Metroselskabets ejere selskabet at oprette en ”nabopulje” på 20 mio. kr. til i samarbejde med byggeriets naboer at iværksætte yderligere støjreducerende tiltag.

Metroselskabets forslag om udvidet arbejdstid førte i juni 2013 til en beslutning i ejerkredsen om godkendelse af Metroselskabets forslag. I godkendelsen indgår, at der gennemføres døgnarbejde ved Marmorkirken, at det forudsatte døgnarbejde ved Øster Søgade fremrykkes, samt at naboer til de øvrige byggepladser i perioder vil opleve, at der arbejdes frem til kl. 22.

Efter udstedelsen af tilladelser (påbud) fra Københavns Kommune, som gav Metroselskabet lov til at arbejde med udvidet arbejdstid på en række byggepladser, klagede naboer til Natur- og Miljøklagenævnet over påbuddet ved byggepladsen ved Marmorkirken.

Natur- og Miljøklagenævnet kom d. 31. juli 2013 med en delafgørelse til klagen over Københavns Kommunes påbud for byggepladsen ved Marmorkirken, hvori klagen blev tildelt opsættende virkning.

Efter at have modtaget klager på byggepladserne ved Gammel Strand, København H, Øster Søgade og Sønderboulevard valgte Københavns Kommune at trække de udstedte påbud, der gav mulighed for udvidet arbejdstid, tilbage. Kommunen har dog valgt at lade Natur- og Miljøklagenævnet behandle klager over udvidet arbejdstid på byggepladsen ved Nørrebroparken.

Københavns Kommune valgte d. 18. september 2013 at ophæve tilbagetrækningen af de udstedte påbud for Gammel Strand, København H, Øster Søgade og Sønderboulevard. Klagerne over udvidet arbejdstid på disse byggepladser er i stedet oversendt til Natur- og Miljøklagenævnet.

Da arbejdet på Marmorkirken blev standset, meddelte Metroselskabet, at klagesagsbehandlingen vil udløse forsinkelser for Cityringens åbning i størrelsesordenen 1:1, altså vil en sagsbehandlingstid på f.eks. 6 måneder udløse en forsinkelse af Cityringens åbning på 6 måneder. Transportministeriet orienterede den 22. august 2013 Finansudvalget om risikoen for en fordyrelse og forsinkelse af projektet.

Natur- og Miljøklagenævnet traf d. 7. november 2013 afgørelse i sagen om udvidet arbejdstid for byggepladsen ved Marmorkirken. Af afgørelsen fremgår det, at nævnet hjemviser sagen til fornyet behandling i Københavns Kommune med henvisning til væsentlige mangler i kommunens myndighedsbehandling.

Københavns Kommune sendte d. 3. december et nyt påbud for byggepladsen ved Marmorkirken i høring, hvori der lægges op til, at der igen må arbejdes i døgndrift på byggepladsen. Påbuddet er nu i høring frem til den 18. december. Det vil efterfølgende være muligt at klage over påbuddet til Natur- og Miljøklagenævnet.

Metroselskabet vil sammen med de to entreprenører arbejde på om muligt at indhente den forsinkelse, som Natur- og Miljøklagenævnets klagesagsbehandling har påført projektet. Metroselskabet kan endeligt opgøre de fulde konsekvenser af klagesagen – samt mulighederne for at indhente forsinkelsen for Cityringen, når sagsforløbet ved Natur- og Miljøklagenævnet er afsluttet. Metroselskabet vil orientere ejerne herefter.

Foruden klagesagsbehandlingen i Natur- og Miljøklagenævnet for metrobyggepladserne, sendte Natur- og Miljøklagenævnet i august 2013 tre klagesager til Transportministeriet. Den ene klage omhandler, hvorvidt Københavns Kommunes borgerrepræsentations beslutning af 19. juni 2013 om rammer for myndighedsbehandling af Metroselskabets udvidede arbejdstid på Cityringens byggepladser skulle have været underkastet en SMV-undersøgelse (strategisk miljøvurdering) i henhold til miljøvurderingsloven. De to andre sager vedrører, hvorvidt VVM-reglerne er overholdt i forbindelse med Københavns Kommunes udstedelse af påbud for metrobyg-

gepladserne ved Marmorkirken og i Nørrebroparken i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42.

Transportministeriet har efter modtagelsen af klagerne foretaget en indgående vurdering af reglerne i cityringsloven. Det er Transportministeriets vurdering, at ministeriet ikke i cityringsloven har hjemmel til at behandle de tre klagesager.

Det er endvidere Transportministeriets vurdering, at der ikke er klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet for så vidt angår transportministerens godkendelse af VVM-redegørelsen eller ministerens vurdering af de ændrede vilkår for arbejderne på Cityringen, men at disse vil kunne indbringes for domstolene. Transportministeriet har ved brev af 9. oktober 2013 meddelt Natur- og Miljøklagenævnet sin retsopfattelse vedrørende disse spørgsmål.

Natur- og Miljøklagenævnet har på baggrund af Transportministeriets brev af 9. oktober 2013 vurderet, at nævnet er kompetent til at behandle spørgsmålet om, hvorvidt der skulle være foretaget en SMV-undersøgelse, og nævnet er nu i gang med at behandle sagen. Nævnet har herudover valgt at sende spørgsmålet om, hvorvidt nævnet er kompetent til at tage stilling til, om Københavns Kommunes meddelelse af påbud af 15. juli 2013 vedrørende aktiviteterne på Metrobyggepladsen ved Marmorkirken forudsatte en VVM-procedure, i høring.

Økonomi

Anlægsbudgettet blev i december 2010 med akt. 51 af 1. december 2010 tiltrådt af Finansudvalget og Københavns og Frederiksberg kommuner som grundlag for 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.

Der er ingen ændringer til det samlede godkendte anlægsbudget, som udgør i alt 21,3 mia. kr. (2010-priser) og holder sig inden for den usikkerhedsmargin, som er indeholdt i lovforarbejderne. Jf. ovenfor er der dog en risiko for en fordyrelse af projektet som følge af sagsforløbet omkring klager til Natur- og Miljøklagenævnet. Ifølge det gældende langtidsbudget forventes Metroselskabet at være gældfrit i 2059.

Pr. 28. februar 2013 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 8,8 mia. kr. (løbende priser).

Status og hovedtidsplan

Det økonomiske grundlag for indgåelsen af de første store anlægskontrakter blev godkendt i interessentkredsen ultimo 2010. Anlægskontrakten blev indgået den 7. januar 2011 med det vindende konsortium Copenhagen Metro Team (CMT). Transportsystemkontrakten blev vundet af Ansaldo STS og indgået samtidig med anlægskontrakten.

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 entreprenøren ved at etablere de afstivende vægge til stationsskakterne. På andre byggepladser er man færdig med arbejdet med stations-

væggene og i gang udgrave stationsboksen mellem de afstivende vægge og klargøre stationsboksen til at modtage tunnelboremaskinen.

På Nørrebroparkens byggeplads er den første tunnelboremaskine påbegyndt sin første testfase, hvorefter den påbegynder normal drift. Tunnelboringen starter fra Nørrebroparken i retning mod Frederiksberg, og den første stationsboks er gennembrudt ved Nørrebros Runddel. Cityringens tunneller skal bores af fire tunnelboremaskiner af hver 120 meters længde, og de er konstrueret således, at de under boringen selv afsætter og monterer de afstivende betonelementer, der til slut vil udgøre den færdige tunnel.

Den første af de fire tunnelboremaskiner blev døbt ”Nora” i juli. De tre andre skal hedde Tria, Eva og Minerva, opkaldt efter de fire telefoncentraler på Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Indre by.

I forhold til transportsystemkontrakten forventer Metroselskabet – med enkelte undtagelser – at afslutte designfasen ved udgangen af året. Det betyder også, at selvom både detailprojektering af de enkelte stationer og sikkerhedsgodkendelser af systemerne stadig udestår, bevæger projektet sig ind i en ny mere synlig fase. Det mest synlige er naturligvis Kontrol- og vedligeholdelsescenteret (CMC) på Vasbygade, som i løbet af det kommende år vil blive klar til at modtage de første tog til de indledende tests.

Hovedtidsplanen med idriftsættelse af Cityringen i december 2018 følges. Det skal dog bemærkes, at der er en risiko for forsinkelse som følge af sagsforløbet omkring klager til Natur- og Miljøklagenævnet.

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. Parterne er enige om at afsætte 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.

Anlægget af metrolinjen til Nordhavnen omfatter:

- En underjordisk station ved Nordhavn Station
- En højbanestation ved Orientkaj i Nordhavn
- En nød- og udluftningsskakt i Krauseparken på Østerbro

Arbejdet med etableringen af tunnel og stationsbyggeriet er sendt i udbud med fire forskellige entrepriser. I udbuddet er det konkursramte Pihl & Søn med i to forskellige kon-

sortier. Da Pihl & Søn udgør en stor del af det ene konsortium, har konsortiet valgt at trække sig fra udbudsprocessen. Metroselskabet har på den baggrund vurderet, at det vil være mest fordelagtigt at lade denne del af udbudsprocessen gå om for at sikre et bedre konkurrencegrundlag. Et nyt udbud vil ikke påvirke den overordnede tidsplan.

Perrondøre

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten blev der afsat 200 mio. kr. til opgradering af den eksisterende metro. Som en del af opgraderingen opsættes perrondøre, som det kendes fra de underjordiske stationer, på de stationer, der ligger over jorden.

Etableringen af automatiske perrondøre tager længere tid end oprindeligt forventet. Stationerne på den eksisterende metro blev designet med henblik på etablering af automatiske perrondøre i forbindelse med anlæggelsen af metroen, men nye undersøgelser har vist, at den daværende konstruktion på væsentlige punkter adskiller sig fra den konstruktion, der i dag er krævet for etableringen af automatiske perrondøre. Det betyder, at perronerne i højere grad end først antaget skal rekonstrueres. Desuden er leveringstiden for de automatiske perrondøre på nuværende tidspunkt 12 måneder, hvilket er længere end tidligere meddelt fra leverandøren. Perrondøre forventes dog fortsat at være implementeret inden for den fastsatte tidsramme, hvilket vil sige inden juni 2015.

9. Letbaner

Afsnittet indeholder beskrivelser af letbaneprojekter på Transportministeriets område.

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, således at grundlaget for en beslutning om letbanen kan foreligge hurtigt.

Odense Kommunes udredningsrapport "Udredning om Odense Letbane" undersøger muligheden for en letbane fra Tarup Centeret i nord via Odense centrum til Hjalles Station i syd. Den samlede strækning for Odense Letbane er på 14,4 km og vil således bl.a. betjene Odense Banegårdscenter, Rosengårdscenteret, Syddansk universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Hjalles Station. Letbanen forventes at kunne åbne i 2020, hvor Nyt Odense Universitetshospital skal stå færdigt.

Der er med Aftale om Finansloven for 2014 afsat 1,1 mia. kr. i perioden 2015-2020 til et statsligt tilskud til etableringen af Odense Letbane, der forventes at koste ca. 2,4 mia. kr. Odense kommune forventer at kunne påbegynde selve anlægsarbejdet medio 2016 og banen forventes at kunne stå færdig i 2020.

Letbane på Ring 3 – statsligt tilskud

Der er i Infrastrukturfonden afsat 1,5 mia. kr. til en letbane i Ring 3, 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.

Transportministeriet indgik i 2011 en aftale med Metroselskabet om en udredning af en kommende letbane. Udredningen blev offentliggjort i foråret 2013 og indeholdt detaljer om projekter (linjeføring, placering af stationer, økonomi mv.). På baggrund af udredningen indgik staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner i Ringby-samarbejdet i juni 2013 en principaftale, hvoraf fremgår, at parterne forpligter sig til at anlægge en letbane. Staten finansierer 40 pct. af anlægsudgiften, mens driften skal finansieres af kommunerne og regionen.

Der er fremsat lovforslag om projektet i november 2013, og der er indgået aftale med Metroselskabet om varetagelse af opgaven med anlæg af letbanen.

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. VVM-undersøgelse, der skønsmæssigt vil koste 15-25 mio. kr., er ved at blive igangsat. Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten er der reserveret 6 mio. kr. som et statsligt bidrag til en kommende VVM-undersøgelse. Transportministeriet vil deltage i en styregruppe.

Aarhus Letbane

Formål

Med baggrund i lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane stiftede Aarhus Kommune, Region Midtjylland og Staten anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S den 30. august 2012. Interessentskabets formål er at anlægge Aarhus Letbane med henblik på overdragelse til Aarhus Letbane Drift I/S. I Aarhus Letbane I/S har Aarhus Kommune indskudt 500 mio. kr., Region Midtjylland 78 mio. kr. og staten 600 mio. kr.

Herudover blev der ved Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 reserveret 100 mio. kr. til at dække nettoomkostningerne ved at elektrificere Grenaabanen, idet forligsparterne hermed vil sikre, at Grenaabanen også kan elektrificeres, hvis elektrificeringen af denne strækning ikke fuldt ud kan dækkes af lavere driftsomkostninger.

Første etape af Aarhus Letbane omdanner to eksisterende jernbaner – Odderbanen og Grenaabanen – til en eldrevet letbane og forbinder banerne med et ekstra og nyt letbanespor fra Lystrup via Skejby, Randersvej, de bynære havnearealer og til Aarhus Hovedbanegård.

Status

Tidsplanen for de samlede aktiviteter i Aarhus Letbane I/S forudsætter en færdiggørelse før 2017. Det betyder, at der skal gennemføres en række anlægsarbejder (de såkaldte forberedende arbejder), inden en kommende entreprenør starter sine aktiviteter. Anlægsarbejderne omfatter eksempelvis broer, omlægning af spor, større jordarbejder samt forberedelse af spor igennem kryds osv. Anlægsarbejderne dækker dog også arbejder inden for sikring/fjernstyring og kabelregistreringer. Der er igangsat 4 ud af 19 planlagte entrepriser, hvoraf de største er broerne over Egådalen og i banegraven. Arbejdet forløber planmæssigt, og yderligere 11 entrepriser forventes påbegyndt i 2014.

Transportpakken er hovedudbuddet i forbindelse med anlæg af Aarhus Letbane. Der er tale om en design-build kontrakt, hvor der indkøbes både anlæg af spor, kørestrøm, rullende materiel og værksted. Aarhus Letbane modtog de første bud på Transportpakken den 5. september 2013, og de første forhandlingsmøder blev afholdt i oktober. I november er der afholdt en ny forhandlingsrunde og 2. bud er modtaget i uge 50. Kontrakten skal forelægges for ejerne inden indgåelse, hvilket forventes at ske i april 2014.

Den budgetmæssige situation

Aarhus Letbane har en bevilget totaludgift på 1.178 mio. kr. (2009-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

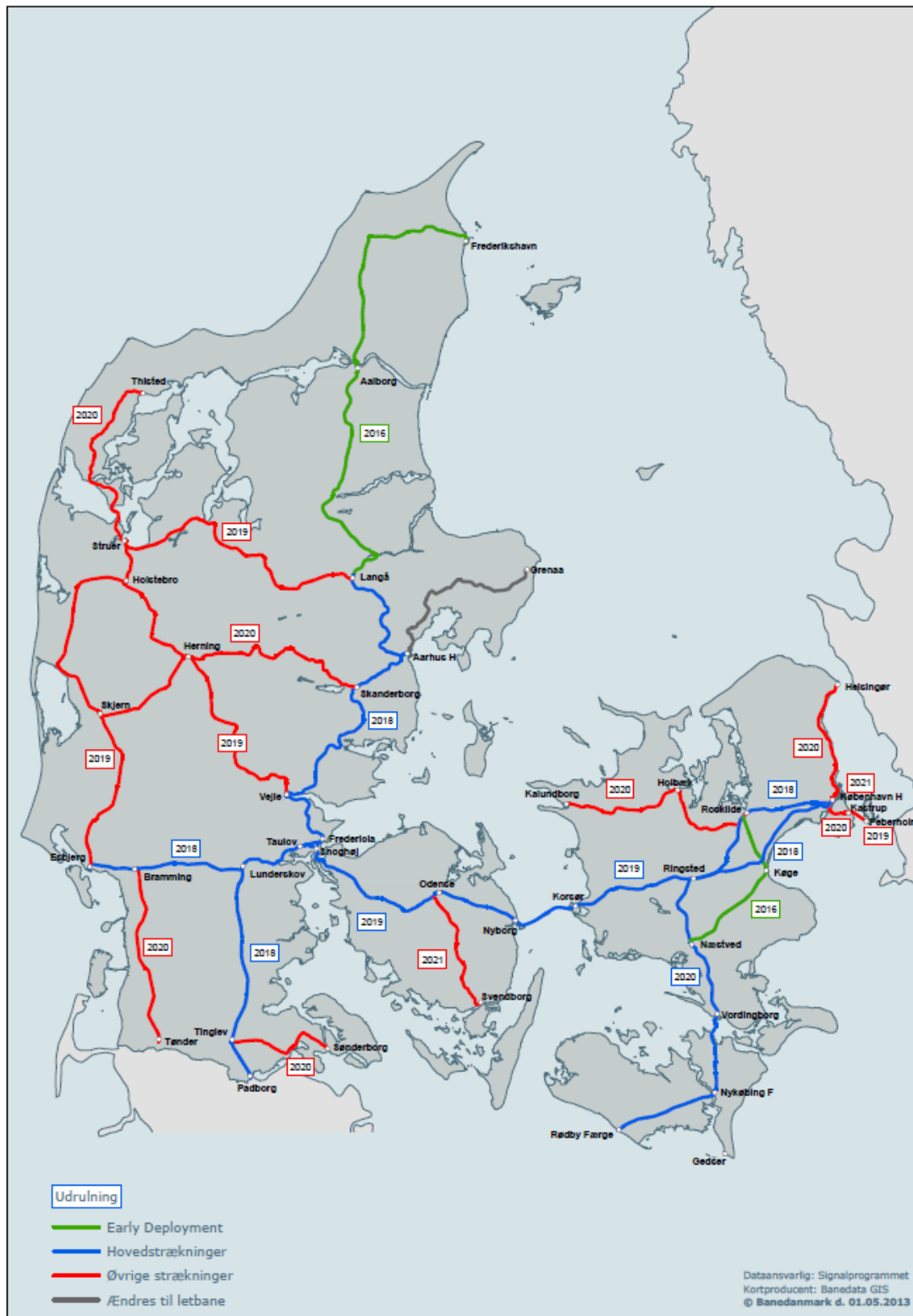
I forhold til både tidsplan, herunder åbningsår, og projektets samlede økonomi bemærkes dog, at ejerne i løbet af foråret skal tage endelig stilling til resultatet af udbuddet og indgåelse af kontrakter. I den forbindelse vil der foreligge en opdateret status for økonomi og tidsplan.

10. Bilag

Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet

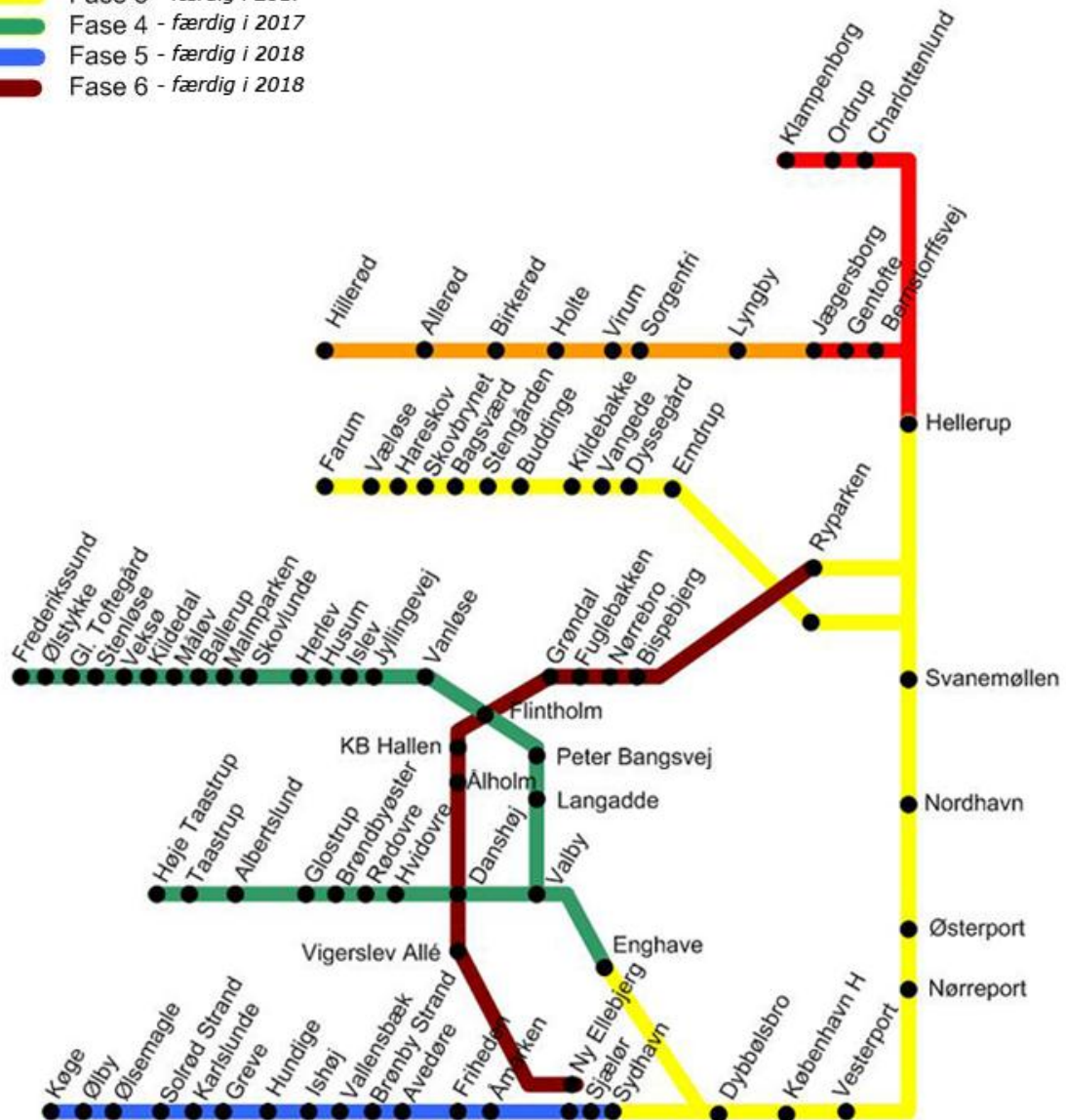


Bilag 2: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på fjernbanen.



Bilag 3: Udrulningsplaner for 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: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet (åbningsår 2011-)



