

Status for anlægsprojekter på transportområdet

Transport- og Bygningsministeriet

1. halvår 2015



Status for anlægsprojekter på transportområdet

Transport- og Bygningsministeriet

1. halvår 2015

Indhold

1.	INDLEDNING	8
2.	STATUS FOR TRÆK PÅ DEN CENTRALE ANLÆGSRESERVE.....	10
3.	JERNBANER.....	12
3.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet.....	14
3.1.1.	Undersøgelser i regi af Infrastrukturfonden / den grønne forligskreds	15
	<i>Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense ...</i>	<i>15</i>
	<i>VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn</i>	<i>15</i>
	<i>Ombygning Hillerød Station.....</i>	<i>16</i>
	<i>Anlæg af nye stationer i Favrholm (syd for Hillerød) og Gødstrup</i>	<i>17</i>
	<i>Niveaufri udfletning Ringsted Øst.....</i>	<i>18</i>
3.1.2.	Undersøgelser i regi af Togfonden DK	18
	<i>VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg</i>	<i>18</i>
	<i>VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Aalborg</i>	<i>19</i>
	<i>VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus.....</i>	<i>20</i>
	<i>VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn.....</i>	<i>20</i>
	<i>VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord</i>	<i>20</i>
	<i>VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør</i>	<i>21</i>
	<i>VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger</i>	<i>22</i>
	<i>VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund</i>	<i>22</i>
	<i>Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg</i>	<i>23</i>
	<i>VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet</i>	<i>23</i>
	<i>VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor</i>	<i>23</i>
	<i>Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg.....</i>	<i>24</i>
	<i>Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland</i>	<i>24</i>
	<i>Analyse til fremme af gods på bane.....</i>	<i>25</i>
3.1.3.	Undersøgelser i regi af bedre/billigere-forligskredsen	25
	<i>Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa.....</i>	<i>25</i>
	<i>Ørestad og Glostrup Stationer</i>	<i>26</i>
	<i>Kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen</i>	<i>26</i>
	<i>Nyt vendespor ved Enghave Station</i>	<i>26</i>
	<i>Esbjerg Nærbane, inkl. lokalisering af Jerne station</i>	<i>27</i>
	<i>Flytning af Herlev Station.....</i>	<i>27</i>
	<i>Forundersøgelse af mulighed for en ny S-togsstation i Vinge</i>	<i>27</i>
	<i>Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal.....</i>	<i>28</i>
3.2	Projekter under gennemførelse	29
	<i>Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)</i>	<i>29</i>
	<i>Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens</i>	<i>30</i>
	<i>Opgradering af Hobro-Aalborg</i>	<i>31</i>
	<i>Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov</i>	<i>32</i>
	<i>Ny bane København-Ringsted</i>	<i>33</i>
	<i>Signalprogrammet</i>	<i>35</i>

	<i>Fordelingsstation Vestfyn</i>	38
	<i>Elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved</i>	39
	<i>Elektrificering af Fredericia - Aalborg</i>	40
	<i>Øvrige regionale opgraderinger</i>	40
3.3	Fornyelsesprojekter på baneområdet	41
	<i>Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe</i>	41
	<i>Sporombygning Taulov-Padborg</i>	42
	<i>Sporombygning Odense - Fredericia</i>	42
	<i>Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup</i>	43
	<i>Ibrugtagne projekter med restarbejder</i>	44
3.4	Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet	45
4.	VEJE	46
4.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet	47
	<i>VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg</i>	47
	<i>VVM af Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg</i>	48
	<i>Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9</i>	48
	<i>3. Limfjordsforbindelse</i>	49
	<i>VVM af omfartsvej ved Haderup</i>	49
	<i>VVM af Ribe Omfartsvej</i>	50
	<i>Projektering mv. af ny Storstrømsbro</i>	50
	<i>VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede</i>	51
	<i>Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej ved Auning</i>	52
4.2	Anlægsprojekter på vejområdet	53
	<i>Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3</i>	54
	<i>Middelfart-Nørre Aaby (udbygning af motorvejen på Vestfyn, 1. etape)</i>	54
	<i>Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej</i>	55
	<i>Sdr. Borup-Assentoft (nordligt hængsel til Djursland)</i>	55
	<i>Udbygning af Motorring 4 omkring København</i>	56
	<i>Omfartsvej ved Nykøbing Falster</i>	56
	<i>Motorring 4-Tværvej N (Frederikssundmotorvejens 2. etape)</i>	56
	<i>Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)</i>	57
	<i>Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape)</i>	58
	<i>Nordlig omfartsvej ved Næstved</i>	58
	<i>Tilslutningsanlæg ved Odense</i>	59
	<i>Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)</i>	60
	<i>Greve S-Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape)</i>	60
	<i>Fjordforbindelsen Frederikssund (Roskilde Fjord-forbindelsen)</i>	62
4.2.1.	Afsluttede projekter siden seneste anlægsstatus	63
	<i>Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape</i>	63
	<i>Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdam-Regstrup, Skovvejen), etape 1</i>	64
	<i>Skærup-Vejle N (udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)</i>	64
	<i>Riis-Ølholm-Vejle</i>	64
4.3	Større bygværker	66
	<i>Skibsstødssikring</i>	66
	<i>Mønbroen</i>	67
	<i>Spunsvæggen på Lyngbyvej</i>	67

4.4	Efterslæbsnedbringning mv.	69
5.	LETBANER	71
	<i>Aarhus Letbane.....</i>	<i>71</i>
	<i>Odense Letbane.....</i>	<i>73</i>
	<i>Aalborg Letbane</i>	<i>74</i>
	<i>Letbane på Ring 3.....</i>	<i>74</i>
	<i>Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet.....</i>	<i>75</i>
6.	FEMERN BÆLT.....	77
	<i>Kyst til kyst-forbindelsen</i>	<i>77</i>
	<i>Danske jernbaneanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen</i>	<i>79</i>
7.	METROEN	82
	<i>Cityringen</i>	<i>82</i>
	<i>Nordhavnsafgreningen</i>	<i>88</i>
	<i>Sydhavnsafgreningen</i>	<i>90</i>
	<i>Perrondøre.....</i>	<i>92</i>
8.	PULJEPROJEKTER PÅ TRANSPORTOMRÅDET.....	93
	<i>Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik</i>	<i>94</i>
	<i>Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik</i>	<i>101</i>
	<i>Puljeprojekter finansieret af Togfonden DK</i>	<i>102</i>
9.	BILAG.....	104
	Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet	104
	Bilag 2: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på fjernbanen	105
	Bilag 3: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på S-banen	106
	Bilag 4: Tidsplan for projekterne i Togfonden DK	107
	Bilag 5: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	108

1. Indledning

Status for anlægsprojekter på transportområdet 1. halvår 2015, herefter Anlægsstatus, giver en orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transportudvalg om status og udvikling i anlægsprojekter på transportområdet under Transport- og Bygningsministeriet. Forbruget for igangværende projekter er opgjort pr. 31. marts 2015. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, finanslovsaftaler, samt tidligere igangsatte projekter.

Tabel 1.1: Transportpolitiske aftaler indgået siden 2009 med relevans for Anlægsstatus

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 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, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv.	5. maj 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet	17. november 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om elektrificering af jernbanen mv.	7. februar 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om takstnedsættelser og pulje til forbedring af den kollektive trafik	1. marts 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik ²
Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik	12. juni 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.	20. juni 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.	21. marts 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen	25. april 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om supercykelstier mv.	16. maj 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om letbane i hovedstaden, busser og cykler	19. juni 2013	Grøn transportpolitik

Aftale om kollektiv trafik i yderområderne	25. juni 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafikssikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK	14. januar 2014	Togfonden DK ³⁾
Aftale om fremme af veterantogskørsel	28. januar 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om klare rammer for byggeriet af Metrocityringen	21. februar 2014	Forligskredsen bag Lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007), dog uden De Konservative ⁴⁾
Aftale om ungdomskort og fjernbusser	26. februar 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om opgradering til supercykelsti på Ring 4 og etablering af en cykelstunnel ved Kildedal Station	13. marts 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om indkøb af dobbeltdækkere	1. april 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK	28. maj 2014	Togfonden DK
Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler	12. juni 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Trafikaftale 2014 om udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden	24. juni 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om ny letbane i Aalborg	13. november 2014	Finanslov 2015 ⁵⁾
Aftale om udmøntning af pulje til cykelstier og cykelparkering	10. december 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder	22. maj 2015	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om udmøntning af pulje til fremme af cykling	26. maj 2015	Grøn transportpolitik

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

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

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

4) Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti.

5) Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten.

Orientering for 2. halvår 2014 blev fremsendt til Folketinget i december 2014.

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

2. Status for træk på den centrale anlægsreserve

Det følger af Budgetvejledningen 2014, punkt 2.8.3.1, at Transport- og Bygningsministeriet 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. 2015-priser) Projekt	Oprindelig reserve	Tidligere udmøn- tet reserve	Udmøntning siden forrige anlægsstatus	Resterende reserve
Opgradering til Kalundborg Havn	33,2	33,2	0,0	0,0
Omfartsvej ved Nykøbing Falster	36,7	63,5	0,0	-26,8
Opgradering Hobro-Aalborg	26,9	0,0	63,6	-36,7

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 Transport- og Bygningsministeriets 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 Transport- og Bygningsministeriet.

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 Transport- og Bygningsministeriets 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 1,4 mia. kr. (2013-priser) til en styrket vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet fra 2014-2017, jf. Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Derudover er der med finansloven for 2014 afsat 0,6 mia. kr. (2013-priser) til en styrket vejvedligeholdelse i 2018-2020. Udgiften finansieres af uforbrugte midler fra anlægsprojekternes centrale reserver. Endvidere er der afsat 4,1 mia. kr. (2013-priser) på finansloven for 2014 til en styrket vedligeholdelse af banenet fra 2015-2020, 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.

Opgradering Hobro – Aalborg

Med akt 106 af 26. marts 2015 er projektet tilført 63,6 mio. kr. fra den centrale reserve, heraf 26,9 mio. kr. fra projektets eget bidrag til den centrale reserve. Merbevillingen skyldes primært for lavt budgetterede bygherreomkostninger, ekstraordinære krav fremsat ved ekspropriationsforretning samt kommunale krav til projektet.

3. Jernbaner

Dette kapitel indeholder en oversigt over alle igangværende anlægs-, fornyelses- og puljeprojekter på baneområdet¹.

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

For en oversigt over puljeprojekter under Trafikstyrelsen og Banedanmark, se kapitel 8. Puljeprojekter under Transport- og Bygningsministeriet.

Boks 1. Markedssituationen på jernbaneområdet

Efter Banedanmarks vurdering har markedet de seneste år været positivt set fra bygherrens synspunkt. Det er på nuværende tidspunkt fortsat uklart, om denne tendens vil fortsætte. Det er derfor Banedanmarks opfattelse, at markedet for rådgivning er tæt på mætningspunktet med stigende priser til følge. På markedet for entreprenørydelser oplever Banedanmark derimod konkurrence og fortsat stor interesse for Banedanmarks udbud, om end der også er en tendens til stigende priser på nogle opgaver. Det er Banedanmarks vurdering, at nogle af de større entreprenører er blevet mere selektive, når de vælger at søge prækvalifikation i forbindelse med Banedanmarks udbud. Omvendt er der sket en stigning i udenlandske entreprenørers interesse for at udføre anlægsopgaver. Et par store udenlandske entreprenører ser således ud til at etablere sig eller ekspandere i Danmark. Der er mange opgaver for anlægsentreprenører i de næste mange år, og det er derfor en fordel at få øget antallet og kapaciteten af store entreprenører.

Boks 2. TEN-støtte på jernbaneområdet

I slutningen af 2012 og i 2013 blev en række af Banedanmarks projekter tildelt EU-støtte. De individuelle støttebeløb fremgår under de enkelte projekter. Samlet blev der tildelt ca. 627 mio. kr. til Banedanmarks projekter. Yderligere er der i foråret 2014 givet tilsagn om støtte til tre nye projekter. Samlet er der i 2014 tildelt ca. 145 mio. kr., heraf ca. 112 mio. kr. til forberedende undersøgelser af den nye Storstrømsbro i regi af Vejdirektoratet. Udbetalingen af støtte sker løbende i rater i perioden 2013-2016/17 i henhold til projekternes fremdrift og under forudsætning af, at de forudsatte støtteberettigede udgifter afholdes.

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.

Boks 3. Elektrificeringsprogrammet

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der afsat 8,9 mia. kr. (2015-priser) til elektrificering af fjernbanenettet: mellem Fredericia-Aalborg (2021-2023), Aalborg-Frederikshavn (2023-2025), Vejle-Struer (2024-2026) og mellem Roskilde-Kalundborg (2022-2024) med henblik på en økonomisk optimal udrulning af elektrificeringen. Der er afsat 141,3 mio. kr. (2015-priser) til gennemførelse af VVM-undersøgelser af elektrificeringen af disse strækninger. Med Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 blev det besluttet at fremrykke dele af de forberedende arbejder til elektrificering af strækningen Fredericia-Langå til før 2020.

I lyset af de mange nye elektrificeringsprojekter – og i lyset af positive erfaringer fra Signalprogrammet – er Banedanmarks elektrificeringsprojekter blevet samlet i det såkaldte Elektrificeringsprogram. Med Elektrificeringsprogrammet elektrificeres store dele af det danske jernbanenet, hvilket skaber rammerne for en mere moderne, stabil, billig og miljøvenlig jernbane.

I det følgende gives en oversigt over projekter i Anlægsstatus, der indgår i Elektrificeringsprogrammet:

Infrastrukturfonden/den grønne forligskreds:

- Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov (kapitel 3.2. – projekter under udførelse)
- Femern landanlæg (kapitel 6 – Femern-projektet)

Finanslovsaftale 2013:

- Elektrificering og opgradering af Køge Nord-Næstved (kapitel 3.1.2 – undersøgelser i regi af Togfonden)

Togfonden DK:

- Fredericia-Aalborg (kapitel 3.1.2. – undersøgelser i regi af Togfonden), heraf særligt Fredericia-Langaa. Strækningen VVM-undersøges i to delstrækninger:
 - Nord for Aarhus inkl. Aarhus H
 - Syd for Aarhus
- Aalborg-Frederikshavn (kapitel 3.1.2. – undersøgelser i regi af Togfonden)
- Vejle-Struer (kapitel 3.1.2. – undersøgelser i regi af Togfonden)
- Roskilde-Kalundborg (kapitel 3.1.2. – undersøgelser i regi af Togfonden)

Aftale om trafik for 2007:

- Fordelingsstation Vestfyn (kapitel 3.2 – projekter under anlæg)

Projekterne udbydes i et samlet funktionsudbud. Banedanmark prækvalificerede ultimo marts 2014 en række konsortier til at byde på elektrificeringen af en række statslige jernbanestrækninger. De endelige tilbud blev modtaget ultimo marts 2015, og der blev indgået endelig aftale med konsortiet Aarsleff-Siemens den 29. maj 2015. Den endelige aftale overholder budget- og tidsramme.

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 samt Togfonden DK.

Table 3.1 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel / Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015
Infrastrukturfonden				
Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense	akt. 116 2008/2009	19,3	Ja	10,7
VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn	Aftale 21. marts 2013	8,1	Ja	5,2
Ombygning af Hillerød Station	Aftale af 12. juni 2012	0,5	Ja	0,6 ³
Anlæg af ny station ved i Favholm (syd for Hillerød)	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	1,4	Ja	0,7
Anlæg af ny station ved Gødstrup	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	2,5	Ja	0,9
Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg	Aftale 21. marts 2013	6,0	Ja	4,9
Niveaufri udfletning Ringsted Øst	Aftale 24. juni 2014	15,1	Ja	2,3
Togfonden DK				
VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg	akt. 74 af 27. februar 2014	71,6	Ja	4,8
VVM-analyse af opgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	54,4	Ja	3,6
VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus	Aftale af 14. januar 2014	62,7	Ja	0,2
VVM-analyse af en ny bane over Vestfyn ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	67,6	Ja	4,3
VVM-analyse af en ny bro over Vejle Fjord ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	91,9	Ja	10,3
VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør	akt. 124 af 19. juni 2014	3,6	Ja	0,6
VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	26,1	Ja	0,6
VVM-analyse af niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg	akt. 74 af 27. februar 2014	10,0	Ja	9,7
VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund	akt. 124 af 19. juni 2014	14,5	Ja	1,5
VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,0
VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,0
VVM Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland	Aftale af 14. januar 2014	3,6	Ja	0,1
Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	4,0	Ja	1,7
Analyse til fremme af gods på bane ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	2,0	Ja	0,7
Bedre og billigere kollektiv trafik				
Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa	Aftale af 12. juni 2014	1,5	Ja	0,1
Beslutningsgrundlag for Glostrup St. og Ørestad st.	Aftale af 12. juni 2014	13,1	Ja	0,2
Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen	Aftale af 12. juni 2014	15,2	Ja	0,1
Beslutningsgrundlag for vendespor ved Enghave st.	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,2
Beslutningsgrundlag for station i Jerne	Aftale af 12. juni 2014	1,0	Ja	0,0
Beslutningsgrundlag for Esbjerg nærbane ²⁾	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,2
Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev st.	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,2
Forundersøgelse af mulighed for ny S-togsstation i Vinge	Aftale af 12. juni 2014	5,1	Ja	0,0

1) Gennemføres af Vejdirektoratet

2) Gennemføres af Trafikstyrelsen

3) Forbruget er højere end totaludgiften, hvilket imidlertid skyldes, at der pr. 31.03.2015 manglede en fakturering til kommunen. Projektets bevilling overholdes.

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.

3.1.1. Undersøgelser i regi af Infrastrukturfonden / den grønne forligskreds

Bestutningsgrundlag 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-model. Formålet med projektet er at undersøge muligheder for hastighedsopgraderinger af den eksisterende bane på strækningen gennem tekniske opgraderinger og ændringer i infrastrukturens fysik således, at det bliver muligt at køre mellem København og Odense på 58 minutter.

Der er med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, samt efterfølgende justeringer, afsat 19,3 mio. kr. (2015-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag. Der blev derudover reserveret 0,7 mia. kr. (2015-priser) til de efterfølgende anlægsarbejder. Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev det besluttet, at 356,6 mio. kr. (2015-priser) af de reserverede midler skulle anvendes til anlæg af en niveaufri udfletning ved Ringsted Station, jf. afsnittet for Ny bane København-Ringsted i kapitel 3.2.

Der er gennemført køretidsberegninger med materiel, der kan køre 250 km/t, svarende til det materiel, der er forudsat for resten af timemodellen. Beregningerne tyder på, at timemodellen mest omkostningseffektivt kan opnås ved opgradering af Storebæltsforbindelsen, fjernelse af knaster med hastighedsnedsættelser i Sorø og Slagelse samt forøgelse af hastigheden vest for Ringsted på en ca. fire km lang strækning. Hastigheden op til 250 km/t nyttiggøres mellem København og Ringsted, mens en delstrækning vest for Ringsted opgraderes til 200 km/t. Rejsetidsreduktionen forudsætter at der er etableret en niveaufri udfletning ved Ringsted eller alternativt ved yderligere hastighedsopgraderinger gennem Ringsted station og/eller hastighedsopgraderinger på strækningen mellem Ringsted og Odense.

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

Arbejdet med beslutningsgrundlag for projektet er igangsat i 2013 og afleveres ultimo 2015.

VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev der afsat 284,5 mio. kr. (2015-priser) til etablering af en baneforbindelse til Aalborg lufthavn. Heraf er der til VVM-undersøgelsen af projektet afsat 8,1 mio. kr. (2015-priser). Der er tildelt 0,5 mio. EUR i TEN-T midler til VVM-undersøgelsen i oktober 2014.

I aftalen er det endvidere besluttet, at tidligere reserverede midler til at etablere støjrreducerende 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.

Projektet omfatter anlæg af ca. 3 km ny bane fra Lindholm Station til en ny station, der etableres ved Aalborg lufthavn. Projektet omfatter desuden etablering af togserviceanlæg et egnet sted omkring lufthavnen som erstatning for det nuværende anlæg i Lindholm.

Idéfasehøring om projektet blev afsluttet med et høringsnotat i foråret 2014.

Den efterfølgende VVM-høring blev afsluttet ultimo april 2015. Et høringsnotat ventes offentliggjort sammen med beslutningsgrundlaget for projektet medio 2015 med henblik på fremsættelse af forslag til anlægslov i efteråret 2015.

Ombygning Hillerød Station

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der reserveret 15,4 mio. kr. (2015-priser) i statsligt bidrag til en ombygning af Hillerød Station med henblik på at forbedre lokalbanernes og S-banens trafikafvikling.

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 og Helsingør har anmodet transport- og bygningsministeren om at gennemføre en forundersøgelse med forslag, der sammenkobler de to regionalbaner, og med forslag, der også omfatter opgradering af S-togbetjeningen af Hillerød.

Banedanmark har nu gennemført undersøgelsen, og rapporten er fremsendt til forligskredsen bag projektet den 27. april 2015. Region Hovedstaden, som er økonomisk ansvarlig for Lokalbanen, har finansieret de lokale parters andel af analysen (50 pct. svarende til op til 0,5 mio. kr.). Parterne her derudover stillet intern arbejdskraft til rådighed for projektet.

Der er dels undersøgt en lokalbaneløsning, hvor der etableres gennemkørsel mellem Frederiksværksbanen og de nordlige linjer til Tisvildeleje, Gilleleje og Helsingør og desuden foretages den nødvendige tilpasning i Favrholm station ved det kommende "Hospital Nordsjælland". Det væsentligste formål er at skabe mulighed for direkte tog fra bl.a. Helsingør og Helsingø til den nye station i Favrholm. Afhængig af driftsoplæg samt kvalitet af gangveje i Hillerød fås en pris i Hillerød samt merpris i Favrholm på tilsammen mellem 149 mio. kr. og 297 mio. kr. (2015-prisniveau inkl. 50 pct. i korrektionstillæg i henhold til Ny Anlægsbudgettering).

Der er desuden undersøgt en S-togsløsning, hvor man i stedet for nuværende blindspor ved perron får en løsning med gennemgående perronspor og bagvedliggende vendespor. Samtidig opnås øget opstillingskapacitet og god forbindelse mellem vendespor og opstillingsspor. Det giver bedre mulighed for at opgradere S-togsbetjeningen af Hillerød fra nuværende 6 tog i timen til 12 tog i timen ved at føre S-togslinjen, der i dag vender i Holte, videre til Hillerød. Prisen er vurderet til 137 mio. kr. (2015-priser inkl. 50 pct. korrektionsreserve).

Anlæg af nye stationer i Favrholt (syd for Hillerød) og Gødstrup

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der afsat 48,3 mio. kr. (2015-priser) til etablering af en station i Favrholt (syd for Hillerød) ved det planlagte regionshospital i Hillerød og 16,1 mio. kr. (2015-priser) til etablering af en station i Gødstrup, nordvest for Herning, ved det nye regionshospital.

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

Ny station ved Favrholt

De anslåede udgifter til etablering af stationen syd for Hillerød, nu Favrholt Station, beløber sig til 115,0 mio. kr. eksklusive stiforbindelse mellem station og hospital. Staten finansierer 48,3 mio. kr. (2015-priser) til undersøgelser og anlægsprojekt. Lokalbaneln, Hillerød Kommune og Region Hovedstaden vil skulle afholde de resterende udgifter.

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

Da projektet har en sammenhæng med indretning og betjening af Hillerød station, har undersøgelsen vedrørende den nye station afventet undersøgelsen af ombygningen af Hillerød station, jf. projektet "Ombygning af Hillerød Station" ovenfor. Denne er nu af rapporteret til forligskredsen i april 2015 og viser bl.a., at det trafikalt kan være en fordel at etablere vendespor for Lokalbaneln ved det nye stationsanlæg i Favrholt. I forbindelse med den indledende VVM-screening undersøges stationen derfor i flere udformninger. Inden der kan arbejdes videre med miljøvurderinger og efterfølgende detailprojektering, skal der træffes beslutning om, hvilken udformning af stationen, der skal tages udgangspunkt i. Den nye station planlægges åbnet i 2020.

Ny station ved Gødstrup

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

Jf. kapitel 3.1.2 nedenfor indgår der i Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 etablering af et ekstra spor ved Gødstrup efter Signal-

programmets udrulning (dvs. efter 2020), som vil forbedre mulighederne for trafikering af Gødstrup station. Der er afsat 42,6 mio. kr. (2015-priser) til projektet.

Niveaufri udfletning Ringsted Øst

Med Trafikaftale 2014— udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af 24. juni 2014 blev der afsat 15,0 mio. kr. (2014-priser) til udarbejdelse af en supplerende VVM, der belyser en østlig placering af en niveaufri udfletning ved Ringsted station. Den supplerende VVM-undersøgelse skal, i sammenhæng med de allerede gennemførte VVM-undersøgelser af en vestlig placering af en niveaufri udfletning, danne grundlag for at beslutte, hvor en niveaufri udfletning ved Ringsted station skal placeres.

Den supplerende VVM-undersøgelse forventes færdig omkring årsskiftet 2015/2016. Der henvises derudover til kapitel 3.2 om projektet Ny bane København-Ringsted.

3.1.2. Undersøgelser i regi af Togfonden DK

VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 74 af 27. februar 2014 er der afsat 71,6 mio. kr. (2015-priser) til projektering af de forberedende arbejder, herunder en VVM-undersøgelse, af en elektrificering af strækningen mellem Fredericia og Aalborg.

Med Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014 blev det besluttet at fremrykke projektering og udførelse af dele af de forberedende arbejder til elektrificeringen mellem Fredericia-Langå til før 2020.

De 11 kommuner langs strækningen mellem Fredericia og Aalborg bliver involveret i de forberedende arbejder med ændring af broer og har mulighed for at foreslå alternative placeringer, som behandles i VVM-undersøgelsen.

Naturstyrelsen har overfor Banedanmark tilkendegivet, at VVM-projektet vedr. elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg og VVM-projektet vedr. opgraderinger på strækningen Fredericia-Aalborg (jf. næste projekt) efter deres opfattelse skal samordnes geografisk og tidsmæssigt jf. planlovens bestemmelser. Forligskredsen har på den baggrund i oktober 2014 besluttet at samordne VVM-projekter og i den forbindelse opdele elektrificeringen af strækningen i to: et projekt nord for Aarhus (Aarhus-Hobro) inklusiv Aarhus H og et projekt syd for Aarhus (Fredericia-Aarhus). Beslutningsgrundlagene herfor afleveres henholdsvis ultimo 2016 og medio 2017 samtidig med beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningerne.

Samordningen af VVM-undersøgelserne har ikke konsekvenser for detailprojekteringen og udførelsen af de forberedende arbejder i forbindelse med elektrificeringen og hastighedsopgraderingerne. Dog udskydes ombygningen og kapacitetsudvidelsen på Aarhus H med et år til 2019. Udrulningen af selve elektrificeringen udføres som forudsat ved indgåelse af aftalen om Togfonden DK af 14. januar 2014 i 2021-2023.

Der er i april og maj 2015 gennemført idéfasehøring for strækningen Aarhus-Aalborg (Lindholm), inklusiv ombygningen af Aarhus H. Høringsnotat for idefasen forventes offentliggjort senest i august 2015.

Idéfasehøring for strækningen Fredericia-Aarhus igangsættes i august 2015.

VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Aalborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 54,4 mio. kr. (2015-priser) til at gennemføre en VVM-proces og udarbejde beslutningsgrundlag for en hastighedsopgradering af eksisterende jernbanestrækninger Fredericia-Vejle, Vejle-Horsens-Hovedgård samt kapacitetsudbygning omkring Aarhus H. Dertil opgraderes strækningen Aarhus-Hobro.

Med Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014 blev det besluttet at fremrykke opgradering af dele af strækningen Fredericia-Aalborg til før 2020.

Opgraderingerne sker på samme strækning som VVM-analysen af elektrificeringen beskrevet oven for. Naturstyrelsen har overfor Banedanmark tilkendegivet, at de to VVM-projekter efter deres opfattelse skal samordnes geografisk og tidsmæssigt jf. planlovens bestemmelser. Forligskredsen har på den baggrund i oktober 2014 besluttet at opdele elektrificeringen af strækningen i to, jf. oven for: et projekt nord for Aarhus inklusiv Aarhus H og et projekt syd for Aarhus. Beslutningsgrundlagene for elektrificeringen afleveres henholdsvis ultimo 2016 og medio 2017 samtidig med beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningerne.

Der er i april og maj 2015 gennemført idéfasehøring for strækningen Aarhus-Hobro, inklusiv kapacitetsudvidelsen på Aarhus H. Høringsnotat for idéfasen forventes offentliggjort senest i august 2015.

Idéfasehøring for hastighedsopgraderingsprojekterne på strækningen Fredericia-Aarhus igangsættes i august 2015.

Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningen Aarhus-Hobro afleveres ultimo 2016 sammen med beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelse af Aarhus H. Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningen Fredericia-Aarhus afleveres medio 2017. VVM-processerne koordineres med elektrificeringen af Fredericia-Aalborg.

VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 3,4 mia. kr. (2015-priser) til at anlægge en ny 23 km lang højhastighedsbane fra Hovedgård nord for Horsens til Hasselager syd for Aarhus. Der er afsat i alt 62,7 mio. kr. (2015-priser) fra 2015-17 til at gennemføre en VVM-proces og udarbejde beslutningsgrundlag for projektet, som sammen med de øvrige projekter i Togfonden DK muliggør en gennemførelse af Timemodellen.

Den nye bane vil skulle betjene de nye "Superlyntog" direkte mod Aarhus, hvorved der opnås en rejsetidsgevinst på ca. 6 minutter. Desuden giver den nye bane ekstra kapacitet mellem Aarhus og Trekantområdet. Den øgede kapacitet på banen betyder, at der kan køre flere tog, samt at Superlyntogene ikke skal vente på langsommere IC- og regional-tog.

Der er tidligere skitseret to alternative linjeføringer, som sammen med øvrige relevante forslag vil blive undersøgt som en del af arbejdet med VVM-vurderinger og beslutningsgrundlag.

Arbejdet med projektet er indledt i 2015, hvor der gennemføres udbud af teknisk og miljømæssig rådgivning. I sommeren 2015 planlægges idéfasehøring og afholdelse af borgermøder.

VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 67,0 mio. kr. til gennemførelse af en VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn.

Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet. Den indledende offentlighedsfase i VVM-undersøgelsen blev afsluttet primo januar 2015, og der er offentliggjort et høringsnotat.

Der er i første kvartal 2015 gennemført geotekniske undersøgelser, og naturkortlægningen er påbegyndt ultimo marts 2015.

Primo april 2015 offentliggjorde Vejdirektoratet de to optimerede linjeføringsforslag, som vil indgå i det videre VVM-arbejde.

VVM-undersøgelsen forventes afsluttet i første halvdel af 2016, hvor der gennemføres en 8 ugers offentlighedsfase. Herefter vil der blive udarbejdet et nyt høringsnotat og indstilling om projektet.

VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 91,0 mio. kr. til en VVM-

undersøgelse af en ny bane over Vejle Fjord. Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet.

Den indledende offentlighedsfase i VVM-undersøgelsen blev afsluttet primo januar 2015, og der er offentliggjort et høringsnotat.

Der er i første kvartal 2015 gennemført geotekniske undersøgelser, og naturkortlægningen er påbegyndt ultimo marts 2015.

Primo april 2015 offentliggjorde Vejdirektoratet de fire linjeføringsforslag, som vil indgå i det videre VVM-arbejde. Disse omhandler tre broforslag samt en tunnelloøsning.

VVM-undersøgelsen forventes afsluttet i anden halvdel af 2016, hvor der gennemføres en otte ugers offentlighedsfase. Herefter vil der blive udarbejdet et nyt høringsnotat og indstilling om projektet.

VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 1.091 mio. kr. (2015-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre en hastighedsopgradering af en række regionale banestrækninger, jf. også projektet "VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger" nedenfor. Strækningen Østerport-Helsingør er en del heraf, og der er med aftalen samlet afsat 115,9 mio. kr. (2015-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre en hastighedsopgradering af strækningen. Heraf er der givet 3,6 mio. kr. (2015-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag (VVM-undersøgelse).

Da projektet skal koordineres med en planlagt sporfornyelse på strækningen i 2017, er udførelsen af opgraderingen på strækningen fremrykket fra 2020-2024 til 2016-2017, jf. Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014.

I februar 2015 sendte Banedanmark en VVM-screening af strækningen til Naturstyrelsen, og der er netop i juni 2015 truffet afgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt. Dette medfører, at budgettet til beslutningsgrundlaget på 3,6 mio. kr. ikke kan overholdes. Budgettet øges derfor med 0,5 mio. kr., hvilket finansieres af mindreforbrug på øvrige undersøgelser i regi af Togfonden DK. Afgørelsen om, at projektet er VVM-pligtigt, risikerer ligeledes at forsinke beslutningsgrundlaget, således at anlægsarbejdet ikke som planlagt kan færdiggøres i 2017. En fremrykning af projekteringsarbejder til før aflevering af beslutningsgrundlaget vil dog kunne imødegå dette. Ved at gennemføre tekniske forundersøgelser og igangsætte detailprojektering i efteråret 2015 med hjemmel i et aktstykke vil det således være muligt at bringe projekteringen tilstrækkeligt frem til et udbud af selve udførelsen med udgangen af 2016, hvor der vil foreligge en anlægslov.

Udførelsen af de fysiske arbejder i projektet planlægges som nævnt koordineret med sporfornyelsen på strækningen. Hastigheden på strækningen kan dog først forøges, når det nye signalsystem tages i brug på strækningen i 2020.

VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 1.091 mio. kr. (2015-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre hastighedsopgradering af en række regionale banestrækninger, som efter indførelsen af det nye signalsystem kan opgraderes til højere hastigheder. De fleste af strækningerne opgraderes fra 120 km/t op til 160 km/t. Opgraderingen af hastigheden på banerne forventes at kunne ske inden for banens eget tracé.

De regionale hastighedsopgraderinger gennemføres på følgende strækninger: Køge-Næstved, Holbæk-Kalundborg, Østerport-Helsingør, Aalborg-Frederikshavn, Sønderborg-Tinglev, Bramming-Tønder, Esbjerg-Struer, Langå-Struer, Vejle-Struer, Struer-Thisted samt Skanderborg-Skjern. Af tidsmæssige årsager gennemføres Østerport-Helsingør og Køge-Næstved i separate projekter, jf. ovenstående særskilte afsnit om Strækningen Østerport-Helsingør samt kapitel 3.2 for så vidt angår Køge-Næstved projektet.

Med Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet, at arbejdet med overkørsler mv. på regionalbanerne fremrykkes til perioden 2016-2020, således at disse arbejder kan ske samtidig med Signalprogrammets udrulning. Øvrige arbejder for opgradering af hastigheden forventes at ske i perioden 2021-2025.

I perioden 2014-2015 er der afsat i alt 2,5 mio. kr. til at skabe et samlet overblik over alle strækningerne, således at hastighedsopgraderingen af den enkelte strækning koordineres med andre anlægsarbejder som f.eks. sporfornyelser. Herudover vil der blive udarbejdet en trafikale analyse af strækningerne, med henblik på at sikre, at hastighedsopgraderingerne på de enkelte strækninger giver den optimale trafikafvikling.

I perioden 2017-2019 udarbejdes beslutningsgrundlag for de enkelte strækninger.

VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund

Med Aftale om Togfonden DK fra 14. januar 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af en ny jernbaneforbindelse til Billund Lufthavn. Med Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet, at den nye baneforbindelse til Billund skal være en jernbane fra Jelling til Billund, alternativt fra Gadbjerg til Billund. Der er afsat 763,9 mio. kr. (2015-priser) til projektet, heraf 14,5 mio. kr. til gennemførelse af VVM-analysen, som udarbejdes i 2014-2016.

Banen forventes anlagt i 2016-2019 og ibrugtaget i 2020.

Med VVM-undersøgelsen afdækkes muligheder for at etablere en enkeltsporet jernbane til Billund Lufthavn med forlængelse til Billund by/Legoland og med tilslutning til den eksisterende Vejle-Herning-bane ved Jelling. Som en del af VVM-undersøgelsen afdækkes behovet for en evt. kapacitetsudvidelse mellem Vejle og Jelling.

Der har været afholdt idéfasehøring for projektet i vinteren 2014. På baggrund af de indkomne høringssvar er det vedtaget, at en løsning med tilslutning til den eksisterende

Vejle-Herning bane ved Gadbjerg, som var en del af det oprindelige undersøgelseskommissorium, sættes i bero i forhold til de videre VVM-undersøgelser. I forbindelse med idéfasehøringen fremkom et forslag om en alternativ linjeføring for Jelling-løsningen, som har et mere sydligt forløb ind mod Billund end den hidtil forudsatte linjeføring. Denne løsningsmulighed indgår i de videre VVM-undersøgelser på samme niveau som den hidtidige forudsatte nordlige linjeføring for Jellingløsningen.

Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg

Med afsæt i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er der tidligere gennemført en VVM-undersøgelse af en hastighedsopgradering af strækningen til 160 km/t inkl. nedlæggelse af de sidste overkørsler. Forligskredsen bag aftalen om en grøn transportpolitik har besluttet at foretage en supplerende VVM-vurdering af en opgradering fra 160 km/t til maksimalt 200 km/t. Der er i denne forligskreds reserveret 73,5 mio. kr. (2015-priser) til opgraderingen.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der i forligskredsen bag Togfonden DK besluttet at afsætte yderligere 110,4 mio. kr. (2015-priser) til opgraderingen mellem Hobro og Aalborg. Projektet indgår endvidere som en del af opgraderingen og forberedelse til elektrificering mellem Fredericia-Aalborg, som indgår i Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014. Omkostningerne til opgraderingen vil i overensstemmelse med aftalen blive afklaret i Banedanmarks arbejde med VVM-undersøgelsen, som præsenteres ultimo 2015.

Arbejdet med den supplerende VVM-undersøgelse af en hastighedsopgradering op til 200 km/t er igangsat af Banedanmark. Høringsmaterialet forventes offentliggjort senest maj 2015, og beslutningsgrundlaget afleveres ultimo 2015.

VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at afsætte 50 mio. kr. (2014-priser) til at undersøge og udbygge kapaciteten på strækningen Herning-Holstebro mhp. at skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro.

VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020.

VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor

I Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 blev det besluttet at etablere en station med ét spor ved det kommende regionalhospital ved Gødstrup. Banedanmark har vurderet, at etableringen af et ekstra spor, som vil forbedre mulighederne for trafikering af stationen, vil koste 42 mio. kr., hvis det etableres efter Signalprogrammets udrulning på strækningen i 2019. Med Aftale om en moderne jernbane – ud-

møntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det derfor besluttet at afsætte 42 mio. kr. (2014-priser) til dette formål.

VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020-2021.

Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 samt Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet at igangsætte en forundersøgelse af en ny bane mellem Aarhus-Galten-Silkeborg, herunder belysning af synergieffekter med Timemodellen og Aarhus Letbane. Der er afsat 4,0 mio. kr. (2015-priser) til forundersøgelsen. Parterne vil senest i 2024 skulle tage beslutning om projektet, herunder igangsættelse af en evt. VVM-undersøgelse.

Forundersøgelsen forløber efter planen med forventet afrapportering ultimo 2015. Der har været afholdt møder med lokale parter i forbindelse med undersøgelsen.

Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland

I forbindelse med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der afsat en ramme på 110 mio. kr. (2014-priser) til forbedring af gods og passagerkapaciteten i Nordjylland, idet nærmere analyser skulle vise den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede udmøntning.

I efteråret 2014 besluttede forligskredsen bag Togfonden:

- Der afsættes 30 mio. kr. af ovennævnte 110 mio. kr. som statsligt tilskud til Nordjyske Jernbaner i 2015-2016 til en ny krydsningsstation ved Vidstrup på Hirtshalsbanen til 18 mio. kr. og til en ombygning af Hirtshals Station til 12 mio. kr. Projekterne er nødvendige for, at man lokalt kan udvide togbetjeningen markant med nye direkte forbindelse til Aalborg og Skørping.
- En yderligere forbedring af kapaciteten på strækningen mellem Hjørring og Aalborg er nødvendig for en ønskelig robusthed og regularitet i trafikafviklingen, herunder af landsdelstrafikken og godstrafikken. Banedanmark vil 2015-2016 analysere udbygningsmulighederne på strækningen (f.eks. krydsningsstationer og dobbeltspor), og på den baggrund komme med forslag til kapacitetsudvidelser. Når analysen er færdig, kan der træffes beslutning om en udmøntning af de resterende 80 mio. kr. af ovennævnte 110 mio. kr., herunder om det fulde beløb skal anvendes på Banedanmarks strækning, eller om yderligere midler skal disponeres til Nordjyske Jernbaner.

Banedanmark er i gang med kapacitetsanalyserne, der udføres i tæt samarbejde med Nordjyske Jernbaner (Region Nordjylland).

Analyse til fremme af gods på bane

I Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der afsat 2 mio. kr. (2015-priser) til en analyse af fremme af gods på bane. Analysen skal undersøge, om der er yderligere flaskehalse for banegodstrafikken og herunder vurdere potentialet for mere gods på banen, samt hvordan dette potentiale i givet fald kan indfris. Analysen omfatter samtlige banestrækninger. Analysen forventes afsluttet medio 2015.

Analysen forløber planmæssigt. Transportbranchen er løbende inddraget i analysen.

3.1.3. Undersøgelser i regi af bedre/billigere-forligskredsen

Den 12. juni 2014 blev der mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indgået Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler. Ifølge aftalen skal Banedanmark og Trafikstyrelsen i perioden 2014-16 udarbejde beslutningsgrundlag for en række projekter, jf. akt 148 af 4. september 2014 og tabel 3.1.

Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler fra 12. juni 2014 blev det besluttet at gennemføre en hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa, som vil indebære, at den 28,7 kilometer lange strækning opgraderes fra nuværende maksimalt 75 km/t til 100 km/t. Projektet forudsætter, at der indkøbes tog, der kan køre 100 km/t. Aarhus Letbane I/S har i oktober 2014 besluttet at købe tog, der kan køre op til 100 km/t, som skal betjene strækningen til Grenaa.

Som en del af hastighedsopgraderingen kan der etableres en krydsningsstation på strækningen (eventuelt i Trustrup), således at der bliver mulighed for at forøge den nuværende timedrift på strækningen til halvtimesdrift.

Naturstyrelsen har afgjort, at projektet ikke vil være VVM-pligtigt.

Beslutningsgrundlag for projektet skal udarbejdes i 2015 med henblik på videre projektering og udførelse i 2016-2017.

Opgraderingen koordineres med planlagt fornyelse af jernbanestrækningen mellem Aarhus og Grenaa. Arbejdet tilstræbes endvidere koordineret med Aarhus Letbanes anlægsarbejder for elektrificering, tilpasning af perroner, udskiftning af sikringsanlæg mv.

Der er afsat 53,6 mio. kr. (2015-priser) til projektet, herudover 1,5 mio. kr. (2015-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlaget, som forventes færdigt ultimo 2015.

Ørestad og Glostrup Stationer

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler fra 12. juni 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af Ring Syd, som er et nyt togsystem fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn, Kastrup. En forudsætning for at gennemføre Ring Syd-projektet er bl.a., at kapaciteten på Ørestad Station og Glostrup Station udvides ved anlæg af nye spor og perroner.

Der udarbejdes derfor et beslutningsgrundlag på fase 2-niveau af stationsombygninger i Glostrup og Ørestad. Der er afsat i alt 13,1 mio. kr. (2015-priser) til undersøgelserne.

Kapacitetsudvidelsen på Ørestad Station omfatter en udbygning fra to til fire spor og ændring af de eksisterende perroner fra sideperroner til Ø-perroner. Stationen er forbedret til en sådan udvidelse.

Kapaciteten på Glostrup station udvides, så fjerntoget får mulighed for udveksling af passagerer på stationen, hvilket bl.a. indebærer udvidelse til fire spor samt etablering af nye perroner.

Kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at afsætte 15,2 mio. kr. (2015-priser) til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen. Den højest tilladte hastighed på S-banen er i dag 120 km/t, men på flere strækninger i S-togsnettet er hastigheden nedsat af forskellige årsager.

Dette projekt vil skabe grundlaget for at kunne opgradere hastigheden helt eller i muligt omfang til 120 km/t efter udrulning af Signalprogrammet på S-banen. Projektet omfatter fjernelse af sporstykker med lokale hastighedsnedsættelser, således at køretiden kan nedbringes.

Så snart der foreligger en afgørelse fra Naturstyrelsen om evt. VVM-pligt af projektets delstrækninger, indledes en idéfasehøring for relevante strækninger.

Der indgås kontrakt med rådgiver medio 2015, og beslutningsgrundlag for det samlede projekt afleveres i 2016. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojektet.

Nyt vendespor ved Enghave Station

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at afsætte 4,0 mio. kr. (2015-priser) til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for etablering af et nyt vendespor ved Enghave Station. Der kan indføres reel 10 minutters drift på Frederikssundbanen med hurtige tog til Frederikssund, hvis der etableres et vendespor ved Enghave st. og indføres en ekstra linje, som vender et sted på strækningen vest for København H.

Med reel 10 minutters drift på Frederikssundbanen skabes mulighed for en højfrekvent hurtig forbindelse mellem Frederikssundbanens yderste stationer og hhv. metroen i Vanløse, Ringbanen i Flintholm samt Valby st., hvor der er mulighed for omstigning til S-, Regional- og IC-tog.

Banedanmark udarbejder frem til 2016 beslutningsgrundlaget for det ny vendespor ved Enghave Station. Placeringen heraf skal indpasses i forhold til den nye station ved Carlsberg.

Projektet er kendt ikke VVM-pligtigt. Beslutningsgrundlaget for projektet omfatter derfor alene udarbejdelse af anlægsoverslag på fase 2-niveau og ventes afleveret ultimo 2015 eller primo 2016. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojektet.

Esbjerg Nærbane, inkl. lokalisering af Jerne station

Der er afsat 4 mio. kr. til analysen. Analysen af Esbjerg Nærbane forløber planmæssigt og afsluttes i 2016. Beslutningsgrundlag for lokalisering af Jerne station afsluttes medio 2015 og overdrages derefter til Banedanmark.

Flytning af Herlev Station

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12.juni 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af en flytning af Herlev station. Der er afsat 4,0 mio. kr. (2015-priser) til undersøgelserne.

Ved flytning af perronen på Herlev Station mod vest til en ny placering ved Ring 3 kan der skabes velfungerende adgangsforhold mellem S-tog og den kommende Letbane. Der udarbejdes et beslutningsgrundlag for projektet, som omfatter projektering til fase 2-niveau.

Der er indsendt VVM-screening for projektet, som pt. er under behandling af Naturstyrelsen. Beslutningsgrundlaget forventes afsluttet ultimo 2016.

Forundersøgelse af mulighed for en ny S-togsstation i Vinge

Der blev med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12.juni 2014 reserveret 55 mio. kr. (2014-priser) til en ny S-togsstation i Vinge og afsat 5,0 mio. kr. (2015-priser) i 2015 til forberedelse af projektet.

Banedanmark skal i den forbindelse bistå de lokale parter og varetage projekteringsledelsen i forbindelse med udarbejdelse af beslutningsgrundlag for Vinge station. Der skal som første skridt indgås en samarbejdsaftale for at klarlægge roller og ansvar i arbejdet.

Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal

Der blev med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12.juni 2014 reserveret 8,0 mio. kr. (2014-priser) som et muligt bidrag til en yderligere udvidelse af kapaciteten på kombiterminalen i Padborg, såfremt der kan findes en hensigtsmæssig løsning.

Projektet vedr. udvidelsen af kapaciteten i Padborg Kombiterminal er forsinket, da der har været dialog mellem Banedanmark og Aabenraa Kommune om mageskifte af det pågældende areal.

3.2 Projekter under gennemførelse

I det følgende gives en status for igangværende anlægsprojekter.

Tabel 3.2. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

	Hjemmel / Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Disponeret projektreserve	Åbningsår
(mio. kr. 2015-priser)						
Infrastrukturfonden						
Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød) ¹⁾	Lov 232 af 17. marts 2010	1.372,2	Ja	1.125,2	90,8%	2014
Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens	Lov 447 af 23. maj 2012	694,9	Ja	431,8	59,9%	2015
Hobro-Aalborg ²⁾	Lov 498 af 22. maj 2013 Akt. 109 af 26. marts 2015	211,4	Nej	109,7	100,0%	2015
Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov	Lov 609 af 12. juni 2013 / FL13	1.006,6	Ja	267,7	85,4%	2016
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	Lov 527 af 26. maj 2010	11.616,8 ³⁾	Ja	3.472,5	0,0%	2018
Signalprogrammet ¹⁾	Akt. E af 8. dec. 2011 Akt. J af 19. maj 2011 Akt. 194 af 27. marts 2008 Akt. 154 af 18. juni 2009 Akt. 95 af 11. februar 2010 Akt. 69 af 3. juni 2010	19.121,8	Ja	5.165,2	1,0%	2018/2021
Øvrige projekter						
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet)	FL04	964,1	Ja	902,5		2013
Fordelingsstation Vestfyn	FL07	31,9	Nej	0,0	0,0%	2018
Køge Nord - Næstved	FL13	647,1	Ja	44,9	0,0%	2018
Togfonden DK						
Fredericia - Aalborg	FL15	4.586,4	Ja	1,1	0,0%	2023
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved	akt. 124 af 19. juni 2014	44,9	Ja	0,0	0,0%	2016
Øvrige regionale opgraderinger	FL15	1.064,9	Ja	0,0	0,0%	2025

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

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

3) Totaludgiften er inkl. midler afsat til anlæg af niveaufri udledning ved Ringsted Station.

Anm: "Totaludgift" angiver den samlede bevilling til projektet samt modtaget TEN-støtte. Grundet sidstnævnte afviger beløbet fra det bevilgede på finansloven, idet Banedanmarks bevillinger på finansloven fratrækkes TEN-støtte. "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. "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over.

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 blev det besluttet at udbygge Nordvestbanen ved anlæg af et ekstra jernbanespor på strækningen mellem Lejre og Vipperød. Anlægslov for projektet blev vedtaget i marts 2010.

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

Status

Sommerspærringen 2014 og de forbundne anlægsarbejder blev gennemført som planlagt, og det nye dobbeltspor blev åbnet 18. august 2014. Strækningen blev ibrugtaget fuldt ud i forbindelse med køreplansskiftet ultimo 2014, hvor dobbeltsporet blev indarbejdet i køreplanen, hvilket er et halvt år tidligere end oprindelig planlagt.

Alle væsentlige arbejder på projektet er således udført, og der udestår kun mindre arbejder såsom slutjustering af sporet, færdiggørelse af føringsveje og nedpløjning af kabler, fjernelse af arbejdsvejen og arbejdspladserne samt reetablering af midlertidige eksproprierede arealer.

Tilbageleveringen af de midlertidige eksproprierede arealer pågår.

Indgåelse af overenskomster med Lejre Kommune og Holbæk Kommune omkring vejanlæg, broer og biotoper pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 1.372,2 mio. kr. (2015-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens

Formål

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

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

Status

Siden 2012 er der foretaget opdatering af det foreliggende projektforslag til programfaseniveau. Stadieplanlægning er foretaget i dialog med operatørerne, og sporspæringsmønsteret er i forbindelse med anlægsprojektet ændret i henhold til aftale mellem operatørerne og Transport- og Bygningsministeriet. Ekspropriationer er gennemført.

Udførelsen blev indledt umiddelbart efter indgåelse af kontrakt med hovedentreprenørfirmaet i marts 2014. Arbejdet forløber planmæssigt, og de arbejder, der var forudsat udført i sommeren 2014, er gennemført. Anlægsarbejdet er fortsat henover vinteren 2014/2015 og pågår med forberedelser til arbejderne i den kommende tre-ugers spærring i sommeren 2015.

Den 8. april 2014 besluttede forligskredsen bag projektet at forlænge den eksisterende støjskærm i Vamdrup med 250 meter ved Hestehaven og Søndergade. Støjskærmen forventes færdigetableret i løbet af juni måned 2015.

Anlægget forventes ibrugtaget inden udgangen af 2015.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 694,9 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt. I alt er projektet blevet tildelt 77,6 mio. kr. i EU-støtte, fordelt med 18,6 mio. kr. til projekteringsfasen og 58,7 mio. kr. til anlægsfasen.

Opgradering af 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 til 160 km/t. 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 der bevilget 171,7 mio. kr. (2014-priser) til den første del af projektet, der vedrører nedlæggelse af overkørsler mv. Derudover forudsættes at Rebild Kommune bidrager med 3,0 mio. kr. til projektet. Projektets totaludgift er ved akt 106 af 26. marts 2015 forøget med 36,7 mio. kr. til samlet 211,4 mio. kr. (2015-priser) inkl. Rebild kommunes bidrag, jf. nedenfor.

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.

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der politisk truffet beslutning om at opgradere hastigheden på strækningen til 200 km/t. Den fornødne tilpasning af spor, broer, dæmninger med mere forudsætter vedtagelse af en ny anlægslov. Der henvises i øvrigt til afsnittet om Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg under afsnit 3.1.

Status

Projektet er udbudt og gennemføres i fire delentrepriser. Arbejder vedrørende Skørping erstatningsanlæg er afsluttet, dog udestår enkelte restarbejder, og anlæggene på Skørping station blev taget i brug ultimo 2014, dog med undtagelse af elevatorer og de afledte arbejder heraf. Elevatorerne på stationen forventes at være i drift ultimo maj 2015. Herefter vil de resterende elevatorer i Skørping og Svenstrup blive sat i drift. De øvrige dele af projektet, der vedrører etablering af erstatningsanlæg i Ellidshøj og Svenstrup, er kontraheret, og arbejderne er under opstart i marken. Udførelsen i 2015 tilrettelægges under hensyn til, at alle arbejder, der har betydning for Signalprogrammet, skal være afsluttede medio januar 2016, så Signalprogrammet kan indlede test i forbindelse med udrulning af nyt signalsystem på strækningen primo 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 171,7 mio. kr. (2014-priser). Dertil bidrager Rebild Kommune med 3,0 mio. kr. til gennemførelse af projektet. Bevillingen er med akt 106 af 26. marts 2015 forhøjet til i alt 211,4 mio. kr. (2015-priser). Merbevillingen skyldes primært for lavt budgetterede bygherreomkostninger i det oprindelige budget, ekstraordinære krav fremsat ved ekspropriationsforretning samt kommunale krav til projektet.

Den nye, 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.

Status

Siden 2013 er der foretaget opdatering af det foreliggende projektforslag til programfaseniveau. Stadiplanlægning i forbindelse med forberedelsesarbejderne for elektrificeringen er foretaget i dialog med operatørerne. En række ekspropriationsforretninger er gennemført i 2014 og 2015. Yderligere ekspropriationer gennemføres frem til foråret 2016. Transformere placeres på egne arealer. Neutralsektioner opsættes i maj 2015 nord og syd for Lunderskov.

Der er bl.a. indgået entreprisaftaler på fire bropakker, og arbejderne hermed er igangsat efter planen. De nye broer er under opførelse, hvor den sidste vil være færdig i oktober 2015. Herefter nedrives tre broer. Arbejder med rydning og beskæring af vegetation er færdig langs strækningen. Rydning og beskæring af vegetation hos lodsejere er påbegyndt i maj 2015 og fortsætter til foråret 2016. Der udestår tilpasning af det eksisterende kørestrømsanlæg i Lunderskov i retning mod Esbjerg.

Banedanmark har ultimo marts 2014 prækvalificeret en række konsortier til at byde på elektrificeringen af en række statslige jernbanestrækninger, inklusiv Esbjerg-Lunderskov (det såkaldte Elektrificeringsprogram, jf. afsnit 3.1.2.). De endelige tilbud blev modtaget ultimo marts 2015, og der blev indgået endelig aftale med konsortiet Aarsleff-Siemens den 29. maj 2015. Den endelig aftale overholder budget- og tidsramme.

Ibrugtagningstidspunktet for Esbjerg-Lunderskov blev i efteråret 2014 ændret fra 2015 til 2. halvår 2016 med ibrugtagning fra og med køreplanen for 2017, idet ingen af leverandørerne afgav et konditionsmæssigt tilbud på en tidsplan, hvor elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov kunne ibrugtages i 2015.

Banedanmark påbegynder i sommeren 2015 efter kontraktindgåelse med leverandøren udarbejdelse af generisk systemdesign af hele kørestrømsanlægget. Samtidig udarbejdes allokationsdesign og endelig detailprojektering af kørestrømsanlægget for selve strækningen Esbjerg-Lunderskov inden udrulningen af køreledningsanlægget i marken i 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totaludgift på 1.006,6 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

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

Totalbevillingen for projektet forventes overholdt med fremrykningen til 2016. Der er dog en særskilt problemstilling vedr. en del af TEN-T-støtten fra EU, som bortfalder fsva. de udgifter, der rykker fra 2015 til 2016. Der er tale om op til 30 mio. kr., der vil bortfalde.

Banedanmark forventer gennem forhandlingerne med byderne og den efterfølgende styring at kunne nedbringe prisen, så en reduceret TEN-T-støtte kan modsvares af mindredgifter inden for Esbjerg-Lunderskov-projektet.

Ny bane København-Ringsted

Formål

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

Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Status

Projektet er nået til udførelsesfasen, og alle større entreprisekontrakter er indgået med undtagelse af jernbanetekniske kontrakter. Der udestår således på udbudssiden næsten udelukkende jernbaneteknik i form af signaler og kørestrøm, der håndteres af henholdsvis Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet. Seneste udbud vedrørte leverance af skinner, hvor kontrakten nu er tildelt til den vindende byder.

Alle arkæologiske prøvegravninger er gennemført. Ledningsomlægninger er for langt hovedpartens vedkommende afsluttet. Tilsvarende er nedrivning af bygninger og rydning af bevoksninger afsluttet. Ekspropriationer er (med undtagelse af Ringsted station) afsluttet, men afregningsmæssigt udestår betydelige beløb, idet ekspropriationsafregningen med kommunerne samles sammen og sker efterfølgende.

Projektets tids- og aktivitetsplan for udbud overholdes. Alle større entrepriser er udbudt som totalentrepriser, hvor entreprenørerne forestår udarbejdelsen af detaljeret design og myndighedsbehandlinger.

Som en del af projektet etableres en ny station ved Køge Nord. Der er gennemført arkitektkonkurrence og pågår VVM-screening af placering af de nye perroner. Selve udførelsen af den nye station er i samråd med Køge Kommune udskudt i forhold til den oprin-

delige plan, så den står færdig i 2018. Dette optimerer projektet og medfører ikke forsinkelse i forhold til ibrugtagning af banen.

Projekteringsarbejdet, de forberedende arbejder og de første egentlige anlægsarbejder har ikke afdækket forhold og særlige risici, der truer overholdelsen af projektets samlede budget. Dog har Banedanmark konstateret, at entreprisen vedrørende jord- og broarbejder på projektets sydsektion (TP40) er forsinket. En forsinkelse af denne entreprise kan påvirke muligheden for at igangsætte sporentreprise (TP70) som planlagt. Banedanmark har derfor i dialog med entreprenøren opdateret aktivitets- og tidsplanen for den pågældende jord- og broentreprise med henblik på, at risikoen for en forsinkelse minimeres. Herudover vil projektet sikre, at sporentreprisen eventuelt kan igangsættes efter en alternativ plan, hvis jord- og broentreprisen på trods heraf skulle blive forsinket.

Projektets fremdrift er samlet set tilfredsstillende, og tidsplanen forventes overholdt.

Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg

Der er med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 afsat 350 mio. kr. til en niveaufri udfletning (fly over) ved Ny Ellebjerg Station.

Med lov nr. 543 af 29/04/2015 om ændring af lov om anlæg af jernbanestrækning København-Ringsted over Køge gav Folketinget bemyndigelse til som en del af København-Ringsted projektet at etablere af en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg med dertilhørende anlæg.

Projektet omfatter etablering af udfletning i form af en jernbanebro, der fører Øresundsbanen (Kastrup – Roskilde) over den nye bane København-Ringsted samt tilhørende nye spor. Projektet indbefatter også en ny krydsning af Vigerslev Allé i form af en bro.

Projektets anlægsomkostninger er i anlægsloven opgjort til 357,0 mio. kr. (2014-priser) for en broløsning med etablering af en spurs mellem jernbanen og nærliggende kolonihaver.

Projektet har nu igangsat indledende planlægning, herunder fastlæggelse af udbudsstrategi, strategi for kontrahering af rådgivere samt koordinering i forhold til en tilgrænsende entreprise i projektet Ny bane København-Ringsted.

Den niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg forventes ibrugtaget i 2019.

Niveaufri udfletning Ringsted Station

Med fortroligt akt N af 30. maj 2013 blev en niveaufri udfletning ved Ringsted Station igangsat. Projektet blev integreret i Ny Bane København-Ringsted.

Der blev i marts 2014 fremsat et lovforslag om en niveaufri udfletning vest for Ringsted station i marts 2014 (L152). Lovforslaget var en ændringslov til København-Ringsted loven (L134).

Grundet interesse for alternative løsninger blev lovforslaget dog sat i bero, og der blev igangsat en supplerende VVM-undersøgelse af en niveaufri udfletning øst for Ringsted station, jf. Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af

24. juni 2014. Den supplerende VVM-undersøgelse forventes færdig omkring årsskiftet 2015/2016, hvorefter det vil være muligt at træffe politisk beslutning om hvilken løsning, der er mest hensigtsmæssig at gennemføre.

Idéfasehøringen af de alternative løsninger er gennemført, og et høringsnotat er under udarbejdelse.

Den budgetmæssige situation

Projektets totaludgift udgør 11.616,8 mio. kr. (2015-priser) ekskl. Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg jf. nedenfor. De hidtil kontraherede kontrakter er indgået til væsentligt lavere priser end forudsat i anlægslovens budget. Der er i forbindelse med TEN-T ansøgningsrunden for 2013-2015 givet foreløbigt tilsagn fra Europa-Kommissionen om støtte til projektets detailprojektering på 227,9 mio. kr.

Niveaufri udflætning Ny Ellebjergs totaludgift udgør 364,2 mio. kr. (2015-priser) og finansieres i regi af Togfonden DK.

Projektets bevilgede totaludgifter 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

Tidsplanen for Early Deployment strækningen Jægersborg-Hillerød har været stram fra projektets begyndelse, og Signalprogrammet har måttet konstatere, at leverandøren (Siemens) undervejs har haft svært ved at holde leveranceplanen. Alt installationsarbejde på strækningen blev afsluttet ultimo september 2014, og udrulningen på næste strækning er i gang. De første 61 S-tog er som forudsat blevet udstyret med modtagerudstyr til det nye signalsystem, og uddannelse af lokomotivførere i det nye signalsystem er gennemført.

Afprøvningen af S-banens nye signalsystem på strækningen Jægersborg-Hillerød var imidlertid mere omfattende end forventet, og en omfattende godkendelsesproces med et nyt EU-direktiv om CSM (Common Safety Method) bliver for første gang udmøntet i praksis i forbindelse med godkendelsen af et nyt signalsystem. Dette er mere kompliceret og mere tidskrævende end forventet.

Trafikstyrelsens endelige godkendelse af det nye signalsystem forventes at foreligge i starten af 2. halvår 2015. Overgang til drift planlægges i samarbejde med DSB at ske i 2. halvår 2015 mod oprindeligt forventet ved udgangen af 2014. Det er Banedanmarks vurdering, at denne forsinkelse ikke vil få konsekvenser for togdriften og passagererne, da det eksisterende signalsystem fortsat kan anvendes indtil da. Banedanmark vurderer endvidere, at ændringen ikke vil påvirke tidspunktet for projektets afslutning, idet leve-

randøren stadig forventer at færdiggøre udrulningen på S-banen ultimo 2018. Projekt-afslutningen foregår derefter i 2019 og 2020, mens banen kører i fuld drift.

Fjernbaneprojektet er sammen med leverandørerne i gang med Early Deployment-fasen på strækningerne Roskilde-Køge-Næstved og Langå-Frederikshavn. På baggrund af erfaringerne fra S-baneprojektet har Signalprogrammet iværksat en konsolidering af mulige ændringer af delmilepæle for projekter, som indgår i fjernbaneprojektet. Her har leverandørerne tilsvarende haft svært ved at holde leveranceplanerne, ligesom der skal forventes længere tid til test og godkendelse. Dette kan medføre forsinkelse i forhold til overgangen til overvåget prøvedrift på fjernbanens Early Deployment strækninger. Signalprogrammet er ved at undersøge, om det i første omgang er muligt at overgå til prøvedrift med basisfunktionalitet² på teststrækningerne. De mere avancerede funktioner, såsom store stationer, vil i givet fald blive flyttet til senere i testperioden, men afklares inden teststrækningen endelig godkendes til overtagelse af Banedanmark. Signalprogrammet er i gang med at drøfte behovet for revision af leveranceplanen med dets leverandører, hvilket vil være tilendebragt i løbet af 3. kvartal 2015. Det skal understreges, at såfremt der måtte opstå forsinkelser for overgangen til overvåget prøvedrift eller tilpasning i basale henholdsvis avancerede funktionskrav, vil det ikke påvirke passagerne. Herudover vil Banedanmark sikre, at tidsplanen er robust i forhold til ibrugtagning af den nye bane København-Ringsted, der skal udrustes som den første strækning efter test i Østdanmark.

I forhold til ombord-udrustning arbejder Signalprogrammet med at afdække nogle udestående forhold, herunder bl.a. udrustning af ombordudstyr i de private gule maskiner, veteran tog mv.

Hele fjernbanen forventes fortsat at være overgået til det nye signalsystem i 2021. Projektafslutningen foregår derefter i 2022 og 2023, mens banen kører i fuld drift.

Opførelsen (ved Dybbølsbro Station) af trafikkontrolcenteret for den østlige del af fjernbanetrafikken og S-banetrafikken blev forsinket af Pihl og Søns konkurs. Tidspunktet for færdiggørelse af byggeriet har som følge heraf måttet udskydes. Banedanmark forventer, at såvel denne bygning som trafikkontrolcenteret for den vestlige del af fjernbanetrafikken, der er under opførelse i Fredericia, er afleveret til Banedanmark inden udgangen af 3. kvartal 2015. Ekstraomkostninger som følge af konkursen dækkes af Signalprogrammets nuværende bevilling. Yderligere afledte effekter på de øvrige af Signalprogrammets projekter er blandt andet imødekommet ved optimering af leverandørernes installationsarbejder.

I forbindelse med bygningen anlægger Banedanmark endvidere vej og forsyningskabler mv. på Carsten Niebuhrs Gade i København på arealer, der dels er ejet af Banedanmark, dels af DSB. Indledningsvist har Banedanmark afholdt samtlige omkostninger til anlægget, og DSB ventes snarest at afholde sin andel af omkostningerne. Banedanmark kompenseres behørigt.

² Basisfunktionaliteten, der tages i brug, vil være ERTMS, niveau 2, baseline 3, der medfører en række forbedringer i forhold til det gamle signalsystem. Heriblandt kan nævnes et ensartet højt sikkerhedsniveau på fjernbanen, højere regularitet og mulighed for flere tog og højere hastighed på visse strækninger samt bedre passagerinformation.

Udviklingen af den såkaldte ERTMS niveau 2, baseline 3 er en forudsætning for udrulningen af Signalprogrammet, da den definerer de tekniske specifikationer for den ERTMS-version, der tages i brug i Danmark. Signalprogrammet bygger på, at specifikationerne er lagt fast ved udgangen af 2015. Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA's) definitioner af disse specifikationer har efter dansk, britisk og nederlandsk vurdering ikke taget tilstrækkelig højde for ønskerne hos de fremtidige brugere af ERTMS, hvilket kan have en væsentlig indvirkning på Signalprogrammets udrulning i forhold til både tid og økonomi. Transport- og Bygningsministeriet og Signalprogrammet forhandler derfor sammen med Storbritannien og Nederlandene med ERA for at få løst denne udfordring.

En særlig udfordring er specifikationen for transmission af togkontroldata over GSM-R radiosystemet (ETCS over GPRS). Som det fremgår af baggrundsmaterialet for Signalprogrammet, er denne transmission nødvendig for at kunne befærde jernbaneknudepunkter med høj trafikintensitet som f.eks. Københavns Hovedbanegård. Signalprogrammet har baseret sine kontrakter på den specifikation, som en TEN-T arbejdsgruppe har udviklet. To leverandører vil i 2016 være parat med udstyr, som lever op til denne specifikation.

Arbejdet blev formelt set udført under ERA's tilsyn, men ERA har netop besluttet at ændre i opgavens grundlag og dermed også i specifikationens principper. ERA lægger vægt på, at løsningen forbereder uafhængighed mellem ETCS og kommunikationssystemet, hvilket vil være nyttigt, når GSM-R skal erstattes af et andet kommunikationssystem i slutningen af 2020'erne. Men her og nu vil det betyde dels at ETCS over GPRS først er til rådighed fra leverandørernes side i 2019-20, dels kræve forhandling af ændringer i Signalprogrammets leverancekontrakter. Begge dele vil kunne betyde en forsinkelse og en fordyrelse af Signalprogrammet, hvis den oprindelige specifikation ikke opretholdes.

Transport- og Bygningsministeriet arbejder på at løse udfordringerne med ETCS over GPRS sammen med Kommissionen og ERA.

Den budgetmæssige situation

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

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

Projektets totaludgift udgør 19.121,8 mio. kr. (2015-priser) og forventes overholdt.

Signalprogrammet har fået tilsagn om TEN-T midler fra EU til medfinansiering af dels udrustning og serieinstallation af en række tog til kørsel i Danmark, dels Early Deployment-strækningen Langå-Frederikshavn. På nuværende tidspunkt har Signalprogrammet opnået en samlet EU-støtte på 118,5 mio. kr.

Europa-Kommissionen op slog i september 2014 en ny ansøgningsrunde for finansieringsperioden 1. januar 2014-31. december 2020. Signalprogrammet har fremsendt ansøgninger om medfinansiering til udrulningen både vest og øst for Lillebælt, ombordudrustning af passagertog samt uddannelse af personale hos såvel Banedanmark som de jernbanevirksomheder, som driver samfundsbegrundet trafik. Totalt er der søgt om 2.610,5 mio. kr., hvilket overstiger den totale pulje på 200 mio. euro til medfinansiering af ERTMS i alle medlemsstater. I løbet af sommeren 2015 forventes Danmark at få svar på ansøgningerne fra EU-Kommissionen.

Fordelingsstation Vestfyn

Formål

Med Aftale om trafik for 2007 blev der afsat midler til etablering af en fordelingsstation på Vestfyn.

Status

Som oplyst i tidligere fremsendte Anlægsstatus forventes det, at der kan opnås stor-driftsfordele, og dermed besparelser, ved at udbyde anlægget af fordelingsstation Vestfyn sammen med elektrificeringen af de besluttede strækninger, herunder Esbjerg-Lunderskov, jf. tidligere afsnit.

Alle elektrificeringsprojekterne indgår i et samlet elektrificeringsudbud, der er afsluttet med en kontraktindgåelse ultimo maj 2015, jf. afsnit 3.1.2 om Elektrificeringsprogrammet. I den forbindelse er der gennemført nye analyser af den samlede kørestrømskapacitet, som skal analyseres yderligere, når der er valgt system, og der er gennemført detailprojektering. Det betyder, at anlægget af fordelingsstationen forventeligt først vil kunne ske efter 2016. Udsættelsen af etableringen vil ikke medføre negative konsekvenser for togdriften.

Den budgetmæssige situation

Projektet indgår i finansloven for 2013 med en bevilget totaludgift på 31,9 mio. kr. (2015-priser).

Det er Banedanmarks vurdering, at det oprindelige prisestimat for anlæg af fordelingsstationen, ikke er tilstrækkeligt. Ved at koble anlægget af fordelingsstationen til det samlede Elektrificeringsprogram ventes der imidlertid at kunne opnås en billiggørelse.

Det endelige estimat for omkostningen til etableringen af fordelingsstationen på Vestfyn ventes at foreligge i sommeren 2015.

Den bevilgede totaludgift forventes ikke overholdt.

Elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved

Formål

I aftale mellem regeringen og Enhedslisten om finansloven for 2013 er der truffet beslutning om elektrificering af strækningen Køge Nord-Næstved.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om at en opgradering af hastigheden mellem Køge og Næstved til 160 km/t.

Det samlede beslutningsgrundlag for både elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen forelå medio 2014, hvorefter der i september 2014 blev truffet endelig politisk beslutning om at gennemføre både elektrificeringen og hastighedsopgraderingen. Med projekterne spares 10 minutters rejsetid mellem Næstved og Køge. Elektrificering og opgradering af strækningen gennemføres af Elektrificeringsprogrammet frem til 2018.

Status

På strækningen er 12 gamle buebroer fra 1920'erne for lave til, at køreledningsanlægget kan komme under dem. Broerne udskiftes til nye moderne broer med to vognbaner. Der sporsænkes under tre store broer, og to broer rives ned. Der udføres banetekniske justeringer for en hastighedsopgradering.

Planlægning af udførelsen af projekterne er igangsat. Banedanmark gennemfører detailprojektering af forberedelsesarbejderne og har indgået aftaler med entreprenør om opførelse af 10 nye broer, sporsænkning og banetekniske arbejder for hastighedsopgraderingen i 2015, således at hovedparten af anlægsarbejderne er gennemført inden udskiftningen og test af de nye signaler på strækningen fra primo 2016 til 2017. Herefter gennemføres selve elektrificeringen.

Ekspropriationsforretningerne er gennemført siden 2014 og fortsætter frem til 2016.

Detailprojekteringen af projektet har vist, at der er punktvis manglende ballast på strækningen set i forhold til normkravene ved kørsel med 160 km/t. Det er derfor nødvendigt at supplere banen med ny ballast, såfremt der skal køres 160 km/t på strækningen. Dette medfører en fordyrelse af projektet og en overskridelse af bevillingen til hastighedsopgraderingen af strækningen, jf. nedenfor.

Stadieplanlægning i forbindelse med forberedelsesarbejderne for begge projekter er tilrettelagt og samordnet med grænsefladeprojekter. Der er aftalt togspærringer for 2015, som indeholder en otte ugers lukning af banen fra medio august til medio oktober 2015. Disse er foretaget i dialog med operatørerne.

Den budgetmæssige situation

Elektrificeringen af strækningen Køge Nord-Næstved har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 647,1 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Hastighedsopgraderingen af strækningen Køge Nord-Næstved har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 44,8 mio. kr. (2015-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, såfremt der som forudsat skal køres med 160 km/t på strækningen, hvilket skyldes behovet for at opgradere banens ballast, jf. ovenfor. Projektets totaludgift er i dette lys under konsolidering. En merudgift vil kunne finansieres af central reserve for øvrige projekter. Der forelægges eventuelt aktstykke herom efter sommerferien 2015.

Elektrificering af Fredericia - Aalborg

Formål

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om igangsætning af elektrificering af strækningen mellem Fredericia-Aalborg.

I Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet at fremrykke 200 mio. kr. til opgradering og elektrificering af dele af strækningen Fredericia-Langå fra 2020-2024 til før 2020.

Se afsnit 3.1.2 for status for udførelsen af VVM for projektet.

Status

På finansloven for 2015 er der afsat 43,9 mio. kr. til opstart af projektet i 2015. De afsatte midler anvendes både til tværgående omkostninger i forbindelse med udbud af det samlede Elektrificeringsprogram samt opbygning af projektorganisationen.

Den budgetmæssige situation

Elektrificeringen af strækningen Fredericia-Aalborg har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 4.586,4 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Øvrige regionale opgraderinger

Formål

Jf. det særskilte afsnit i kapitel 3.1.2 udarbejdes der pt. VVM-undersøgelser af en række øvrige regionale hastighedsopgraderinger. Med finansloven for 2015 blev der fremrykket 2,0 mio. kr. (2015-priser) med henblik på at igangsætte de øvrige regionale hastighedsopgraderinger for at undgå, at overkørsler opgraderes af flere omgange, både gennem overkørselsprojekt og gennem Togfonden DK.

Status

Projektet er under opstart.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 1.064,9 mio. kr. (2015-priser), hvoraf 2,0 mio. kr. pt. er udmøntet. Totaludgiften forventes overholdt.

3.3 Fornyelsesprojekter på baneområdet

I det følgende gives en status for større fornyelsesprojekter (projekter over 60 mio. kr.) 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. 2015-priser)	Hjemmel	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe	Akt. 62 2013	157,9	Ja	0,0 ¹⁾	2015
Aftale om trafik 2007					
Sporombygning Taulov - Padborg	Akt. D 2014	(fortroligt)	Ja	102,3	2016
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020					
Sporombygning Odense - Fredericia	Akt. A 2014	(fortroligt)	Ja	38,9	2015
Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund - Høje Taastrup	Akt. N 2015	(fortroligt)	Ja	0,0	2016

1) Banedanmarks udgifter til projektet refunderes fuldt ud af DSB og Københavns Kommune, hvorfor forbruget er angivet som 0,0 mio. kr. Projektets faktiske udgifter pr. 31.03.2015 var 89,5 mio. kr.

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.

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 gågadedelen af Frederiksborggade. Projektet vil muliggøre en forbedring af adgangsforholdene til især Metroen, men også til S-tog og regionaltoget, 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.

Status

De første fire faser er gennemført. Efter udgravning under grundvandspejlet, der blev afsluttet i april 2015, er fase fem, etablering af tunnelen, påbegyndt.

Projektet færdiggøres til ibrugtagning efterår/vinter 2015 og er derfor yderligere forsinket i forhold til den oprindelige tidsplan, da der var uforudsete forhindringer i jord samt efterfølgende problemer og utætheder med den såkaldte frysekappe.

Den budgetmæssige situation

Projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved akt. 62 af 7. april 2013. Projektet har en forventet totaludgift på 157,9 mio. kr. (2015-priser), som finansieres af DSB og Metro-selskabet. Metrotrappen udføres af Banedanmark.

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporombygning Taulov-Padborg*Formål*

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

Status

Arbejderne foregår i ly af spærringer fra projektet vedr. anlæg af dobbeltspor på strækningen Vamdrup-Vojens, hvilket betyder at projektet udføres i flere etaper i 2014 og 2015. De forudsatte arbejder blev gennemført i påsken og sommeren 2014, samt påsken 2015. Udførelsen fortsætter i sommeren 2015. I samme spærringer gennemføres fornyelse af broer på strækningen, samt perronfornyelse i Tinglev. Arbejderne forløber planmæssigt.

Den budgetmæssige situation

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

Sporombygning Odense - Fredericia*Formål*

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporombygning af strækningen Odense – Fredericia i 2015. Arbejderne gennemføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporombygningen omfatter bl.a. ballastrensning, fornyelse af sporskifter, afvandings- og kørestrømsarbejder samt afledte sikrings- og stærkstrømsarbejder. Sideløbende med sporarbejdet udføres arbejde på broerne på strækningen.

Status

Sporombygningen er planlagt udført fra primo april 2015 til primo august 2015. Togafviklingen opretholdes under projektet, om end med færre afgange. Efter planen skulle

togdriften dog være indstillet i sammenlagt ca. 2½ døgn i påsken og Kristi Himmelfartsferien 2015, hvor der skulle indsættes erstatningsbusser.

I løbet af påsken 2015 blev alle planlagte aktiviteter, herunder udveksling af sporskifter og ballastrensning, udført, dog med en forlænget spærring på 26 timer.

Primo maj blev den resterende ballastrensning igangsat. I Kr. Himmelfartsferien blev en række sporskifter på tre stationer derudover udskiftet.

Togtrafikken har siden opstarten af projektet været ramt af både signalfejl på Vestfyn og forsinkelser samt aflysninger på grund af overgravning af de lyslederkabler, der transmitterer alle signaler videre ud til de enkelte signaler og sporskifter på strækningen. Derfor har Banedanmark valgt at lægge et ekstra lyslederkabel mellem Odense og Middelfart. Arbejdet med at rulle det ekstra lyslederkabel ud gennemføres om natten. Det vurderes at omkostningerne hertil kan indeholdes i projektets totaludgift.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. A af 30. oktober 2014 om igangsættelsen af sporombygningen på Odense-Fredericia. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark i 2015–2016 en udskiftning af køreledningsanlægget på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup. Fornyelsen gennemføres for fremadrettet at reducere risikoen for driftsforstyrrelser samt sikre en levetid for anlægget på 50 år.

Arbejdet indebærer udskiftning af køreledningsanlægget i form af de bærende konstruktioner (master og fundamenter) samt køreledningen. Som et led i arbejdet opsættes endvidere skærmtage eller spærringer på vej- og stibærende broer over strømførende dele.

Status

Arbejdet er planlagt til udførelse fra primo august 2015 til ultimo januar 2016. Da arbejdet primært vil blive udført i natspærringer, kan der i vid udstrækning opretholdes normal drift på S-banen i anlægsperioden.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. N af 12. maj 2015 om igangsættelsen af udskiftning af køreledningsanlægget på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Ibrugtagne projekter med restarbejder

Enkelte større fornyelsesprojekter er siden seneste Anlægsstatus ibrugtaget, men er pt. ikke endeligt afsluttet grundet mindre restarbejder mv. Det gælder for følgende projekter:

Renovering af Nørreport Station (Ny Nørreport)

Projektet omfattede en modernisering af Nørreport Station med bl.a. udskiftning og/eller istandsættelse af ventilationsanlæggene, renovering af interiøret mv., istandsættelse af de bærende konstruktioner samt udskiftning af membranen på konstruktionens overside. Renoveringen er gennemført i 2011-2014. En række arbejder vedrørende Københavns Kommunes anlægselementer udføres som udskudte arbejder forventeligt inden udgangen af 1. halvår 2015: glasbeklædning mm. på ventilationsbygværker, slidlag på del af cykelsti, grøn beplantning på de to nordligste tage og belægning ved Ny Metrotrappe ved Frederiksborggade. Disse udeståender ventes afsluttet planmæssigt. Bevillingen til projektet "Renovering af Nørreport" er givet på finanslovene for 2010-2014. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Forstærkning af funderingen omkring den gamle Lillebæltsbro

Projektet omfattede en forstærkning af funderingen af den gamle Lillebæltsbro ved udlægning af sten og skærver omkring de fire bropiller. Udlægningen er gennemført i løbet af 2014 med afslutning medio december 2014. Projektet forventes endeligt afsluttet i sommeren 2015. Projektet blev tiltrådt ved akt. 91 af 13. maj 2014 med en bevilget totaludgift på 129,2 mio. kr. (2015-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

6. hovedspor København-Dybbølsbro

Projektets hovedformål var at forøge kapaciteten for S-tog ved at etablere et supplerende hovedspor fra København H til Skelbæk vest for Dybbølsbro. Samtidigt blev dele af sporanlægget mellem København H og Dybbølsbro samt hele S-banens kørestrømsanlæg mellem København H og Valby fornyet. Størstedelen af arbejderne på projektet er gennemført og afsluttet.

Det er forudsat, at der i projektet skal foretages en hastighedsopgradering af det eksisterende spor 4. Der er udarbejdet et samlet screeningsnotat til fastlæggelse af dette arbejdes omfang. Hastighedsopgraderingen afventer beslutning om tidspunktet for udførelse, da de samlede projektforudsætninger er ændret. Banedanmark er ved at undersøge muligheden for at indarbejde opgraderingen i udrulning af Signalprogrammet på strækningen eller alternativt gennemføre opgraderingen i forbindelse med en sporfornyelse af strækningen Valby-Svanemøllen efter Signalprogrammets udrulning.

Med akt. 19 af 7. maj 2009 er der bevilget en totaludgift på 356,1 mio. kr. (2015-priser), der ventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

3.4 Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet

I det følgende opgøres status fra de almindelige fornyelse- og vedligeholdelsesindsats på Banedanmarks jernbanenet.

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

Mio. kr.	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	I alt
Forudsat i Aftale om trafik for 2007	2.213	2.816	2.954	2.746	2.763	3.037	2.442	2.332	21.303
Realiseret/ prognose	2.281	2.894	2.925	2.789	2.379	2.958	2.480	2.103	20.809
Merforbrug	68	78	-29	43	-384	-79	39	-230	-494

Anm.: Enkelte rækker summer ikke til totalen grundet afrunding

Formål

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

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

Status

Samlet for perioden 2007-2014 har Banedanmark haft et mindreforbrug på 494 mio. kr. inden for fornyelse og vedligehold. Disse midler vil medgå til finansiering af aktiviteter i perioden 2015-2020. Sporfornyelsen af enkelte strækninger er således udskudt fra perioden 2007-2014 til perioden 2015-2020. Det sker med henblik på, at sporfornyelsen kan gennemføres samtidig med nyanlægsprojekter på de pågældende strækninger. Der er redegjort herfor i de tidligere afrapporteringer på Aftale om trafik for 2007.

Den gennemsnitlige, akkumulerede effektivisering for perioden 2007-2014 udgør 2,2 pct. pr. år inkl. broer. Banedanmark har således leveret den forudsatte gennemsnitlige, akkumulerede effektivisering i perioden på 2 pct. pr. år.

Den budgetmæssige situation

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

Som led i Banedanmarks virksomhedsstrategi, "Fremtidens jernbane 2015-2020" skal Banedanmark endvidere effektivisere gennemførelsen af sin anlægsportefølje med ca. 7 mia. kr. i løbet af perioden og herudover effektivisere fornyelse og vedligehold med ca. 300 mio. kr. pr. år.

4. Veje

I dette kapitel gennemgås undersøgelser og igangværende anlægsprojekter på vejområdet.

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

I afsnit 8 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transport- og Bygningsministeriet.

Boks 4. Markedssituationen på vejområdet

Overordnet set vurderes markedssituationen på vejområdet fortsat at være gunstig, idet et tilfredsstillende antal aktører byder ind på Vejdirektoratets udbud – og dette med priser, der fortsat vurderes fordelagtige. Vejdirektoratet følger løbende udviklingen på anlægsmarkedet for herigennem at vurdere, om aktivitetsniveauet påvirker konkurrenceintensiteten og prisniveauet i de gennemførte udbud.

4.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet

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

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

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015
Infrastrukturfonden				
VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg	Akt. 116 2008/2009	26,7	Ja	25,3
VVM af Skowejen mellem Regstrup og Kalundborg	Akt. 116 2008/2009	14,7	Ja	10,7
Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9	Aftale af 22. okt. 2009	6,0	Ja	4,8
VVM af 3. limfjordsforbindelse	Aftale af 21. marts 2013	10,3	Nej	25,9
VVM af Haderup Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	7,1	Ja	5,6
VVM af Ribe Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	8,0	Nej	8,7
Projektering mv. af ny Storstrømsbro	Aftale af 21. marts 2013	226,3	Ja	87,7
VVM af Næstved-Rønnede	Aftale af 24. juni 2014	15,2	Ja	0,6
Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej v. Auning	Aftale af 24. juni 2014	3,0	Ja	0,2

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-Rødkærsbro (ca. 11 km) og Søbyvad-Aarhus (ca. 21 km). 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 blev fremsendt i efteråret 2012, og der blev gennemført en supplerende VVM-undersøgelse af et alternativt forslag på strækningen Søbyvad-Aarhus, som blev afsluttet i 2013.

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev linjeføring Nord ved Viborg besluttet, og Vejdirektoratet pålagde på den baggrund byggelinjer i oktober 2013. De berørte lodsejere kan nu begære overtagelse, såfremt de opfylder vilkårene for dette. Der er ingen seneste tidsfrist for indsendelse af denne begæring.

Med Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 blev det besluttet at vælge linjeføring Syd mellem Søbyvad og Sabro og linjeføring Nord fra Sabro til Aarhus. Af aftalen fremgår, at:

"Parterne er enige om, at linjeføring syd vælges på delstrækning 1 og 2, og linjeføring nord vælges på delstrækning 3, og dermed opgives øvrige linjeføringer på strækningen Aarhus-Søbyvad.

Samtidig er parterne enige om, at der oprettes en pulje på 32,2 mio. kr. til at finansiere forlodsovertagelser af ejendomme i den valgte linjeføring.

Borgerne får en afklaring ved, at der lægges byggelinjer langs den valgte linjeføring. Byggelinjer giver grundejere hjemmel til at søge om at blive overtaget efter de gældende regler herom.”

Vejdirektoratet har i slutningen af 2014 pålagt byggelinjer på den pågældende strækning, og planlægningsbyggelinjer fra 1973 blev ophævet i marts 2015.

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 af rute 23 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. Berørte lodsejere kan nu begære overtagelse, såfremt de opfylder vilkårene for dette. Der er ingen seneste tidsfrist for indsendelse af denne begæring.

Med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 var parterne enige om at afsætte 427,5 mio. kr. til udbygning af rute 23 syd om Regstrup til motorvej.

Anlægslov for projektet er vedtaget den 21. april 2015.

Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9

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

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det, at *”Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere rute 9 mellem Svendborg og Spodsbjerg og mellem Tårs og Maribo.*

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

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

3. Limfjordsforbindelse

I Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af 24. juni 2014 fremgår det, at ”Parterne noterer sig, at der i forlængelse af den gennemførte VVM-undersøgelse af en 3. Limfjordsforbindelse er foretaget en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel. Grundlaget for de trafikale konsekvenser af de to tilbageværende linjeføring er således blevet opdateret. Beregningerne viser fortsat, at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomisk bedste løsning, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling om linjeføring i Egholmlinjen.

Parterne er enige om, at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen, svarende til Vejdirektoratets indstilling. Arealreservationen på den tilbageværende østlige forbindelse, der er en 11 km lang udbygning af E45 samt anlæg af en paralleltunnel, opgives. Borgerne får en afklaring ved, at der lægges byggelinjer langs den valgte linjeføring. Byggelinjer giver grundejere hjemmel til at søge om at blive overtaget efter de gældende regler herom.

Samtidig er parterne enige om, at der oprettes en pulje på 43,1 mio. kr. til at finansiere forlodsovertagelser af ejendomme i den valgte linjeføring.”

Vejdirektoratet har afsluttet arbejdet med at pålægge byggelinjer på Egholmlinjen.

VVM af omfartsvej ved Haderup

I Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af 24. juni 2014 fremgår det, at: ”Parterne noterer sig, at Vejdirektoratets VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Haderup pågår som planlagt og forventes afsluttet senere på året. Parterne noterer sig endvidere, at forundersøgelsen af projektet viste, at etablering af en omfartsvej ved Haderup både vil forbedre fremkommeligheden og aflaste strækningen gennem byen, herunder for tung trafik. Projektet har et højt samfundsøkonomisk afkast og vil medvirke til fremme af vækst og produktivitet i området.

Parterne er enige om at afsætte 250 mio. kr. til en realisering af projektet. Parterne vil drøfte den konkrete udformning af projektet, når den færdige VVM-undersøgelse foreligger.”

VVM-undersøgelsen har været i offentlig høring i 2014. Vejdirektoratet har på baggrund af den offentlige høring færdiggjort det samlede beslutningsgrundlag for projektet. Indstillingen for projektet er fremsendt til transport- og bygningsministeren i december 2014.

VVM af Ribe Omfartsvej

I Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 fremgår det, at: *"Parterne noterer sig, at der er gennemført en forundersøgelse af rute 11 mellem E20 Esbjergmotorvejen og grænsen, samt rute 24 mellem Ribe og Gredstedbro. Forundersøgelsen viste, at der med jævne mellemrum er trængsel på rute 11 ved Ribe. En omfartsvej vil medføre væsentlige tidsbesparelser, og projektet har et højt samfundsøkonomisk afkast og vil medvirke til fremme af vækst og produktivitet i området.*

Parterne noterer sig endvidere, at der er igangsat en VVM-undersøgelse for en omfartsvej ved Ribe, som forventes færdig i løbet af 2015.

I forundersøgelsen blev de samlede anlægsomkostninger til etablering af en omfartsvej vest om Ribe (alternativ A) som motortrafikvej med 2+1 spor beregnet til 372,4 mio. kr. (2014-priser). Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 372,4 mio. kr. til en realisering af projektet. Parterne vil drøfte den konkrete udformning af projektet, når den færdige VVM-undersøgelse foreligger."

Vejdirektoratets VVM-undersøgelse pågår som planlagt, hvor der blandt andet vil være fokus på Natura-2000 beskyttede områder i henhold til EU-direktiver. Ekstra miljøarbejder grundet nærheden til et Natura-2000 beskyttet område har medført, at undersøgelsen er blevet dyrere end oprindeligt forventet. Merforbruget dækkes af mindreforbrug på øvrige undersøgelser. VVM-undersøgelsen forventes afsluttet i efteråret 2015.

Projektering mv. af ny Storstrømsbro

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

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

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

skønnet anlægsudgift på i alt 3.991 mio. kr. (2013-priser), inkl. en kombineret dobbeltrettet gang- og cykelsti.

Der blev i juli 2014 tildelt støtte til projektet fra Europa-Kommissionens TEN-T-program på op til 112 mio. kr. til projekteringsfasen i perioden 2013-2015.

Vejdirektoratet har gennemført VVM-undersøgelse af anlæg af den nye bro samt nedrivning af den gamle bro. Herunder er VVM-høringen afsluttet, og høringsnotat samt Vejdirektoratets indstilling er offentliggjort. I forbindelse med VVM-undersøgelsen har Vejdirektoratet peget på Nakskov Havn til en mulig produktion af de store broelementer til den kommende Storstrømsbro.

Lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro er vedtaget den 26. maj 2015.

Når Femern Bælt-forbindelsen åbner, vil mange persontog og hovedparten af den internationale godstogstrafik mellem Skandinavien og Centraleuropa blive ført over Storstrømsbroen. Elektrificeringen og udbygningen af de tyske jernbanelandanlæg i forlængelse af Femern Bælt-forbindelsen er dog først færdig i 2024.

I lyset heraf og med henblik på at opnå de samlet set laveste anlægspriser på kyst til kyst-forbindelsen er det besluttet, at åbningstidspunktet for kyst til kyst-forbindelsen udskydes til medio 2024, jf. kapitel 6. Færdiggørelsestidspunktet for Storstrømsbroen forventes ligeledes udskudt, men en nærmere gennemførelsesplan for anlægget afventer en stillingtagen til september 2015.

VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede

I Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 fremgår det, at: *"Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere Rute 54 mellem Næstved og Rønnede. Forundersøgelsen omfatter en række forskellige mulige linjeføringer og vejstandarder, hvor en motorvej i linjeføring A har et meget højt samfundsøkonomisk afkast.*

Parterne reserverede med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 15,0 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af en opgradering af rute 54, Næstved-Rønnede. Parterne er på baggrund af forundersøgelsens resultater enige om at igangsætte en VVM-undersøgelse af rute 54, Næstved – Rønnede. Der afsættes 15,0 mio. kr. til undersøgelsen.

Parterne er samtidig enige om at afsætte 350,0 mio. kr. til en 1. etape af Rute 54 fra Sydmotorvejen (ved Rønnede) mod Næstved."

VVM-undersøgelsen på rute 54 Næstved-Rønnede blev igangsat af Vejdirektoratet i 2014, og undersøgelsen afsluttes i 2016.

Der er godkendt et kommissorium for VVM-undersøgelsen, hvor de fire forslag til linjeføringer fra forundersøgelsen udbygget i motorvejsstandard indgår.

Det indledende borgermøde blev afholdt ultimo 2014. Feltundersøgelserne for natur er gået i gang, og der blev udsendt varslingsbreve til lodsejerne før påske.

I forbindelse med arbejdet på rute 54 er Vejdirektoratet er i gang med at gennemføre en miljøscreening af anlæg af nordvendte ramper ved afkørsel 36 ved Ulse på Sydmotorvejen. En miljøscreening vil give den fornødne afklaring af, om ramperne er VVM-pligtige. Viser ramperne sig at være VVM-pligtige, vil de være omfattet af VVM-undersøgelsen for rute 54.

Miljøscreeningen vurderes at kunne afsluttes i efteråret 2015.

Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej ved Auning

I Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 fremgår det, at parterne er enige om, at der afsættes 3,0 mio. kr. til en forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej ved Auning.

Vejdirektoratet har igangsat opgaven i efteråret 2014, og den forventes afsluttet i 2015.

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. Alle Vejdirektoratets igangværende anlægsprojekter er finansieret af Infrastrukturfonden.

Tabel 4.2. Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Disponeret projektreserve	Abningsår
(mio. kr. 2015-priser)						
Infrastrukturfonden						
Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3	FL2000 Akt. 90 2008/2009	1.481,3	Ja	957,2	0%	2013 (Hønsinge omfartsvej 2017)
Middelfart-Nørre Aaby (Udbygning af motorvejen på Vestfyn 1. etape)	Anlægslov L524 af 26. maj 2010	1.237,5	Ja	566,6	0%	2014
Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej	Anlægslov L525 af 26. maj 2010	474,5	Ja	247,2	0%	2014
Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	Anlægslov L526 af 26. maj 2010	348,4	Ja	206,0	0%	2014
Udbygning af Motorring 4 (Taastrup - Frederikssundmotorvej)	Anlægslov L1535 af 21. december 2010	352,6	Ja	214,7	0%	2014
Omfartsvej ved Nykøbing Falster ¹⁾	Anlægslov L458 af 18. maj 2011	278,4	Ja	216,1	86%	2014
Motorring 4-Tværvej N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape)	Anlægslov L1506 af 27. december 2009	1.308,7	Ja	664,6	0%	2015
Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)	Anlægslov af 6. maj 2009	6.765,0	Ja	2.876,9	0%	2016
Øverødvej-Hørsholm S. (Helsingørmotorvejen 1. etape)	Anlægslov L528 af 26. maj 2010	1.481,7	Ja	611,1	0%	2016
Nordlig Omfartsvej ved Næstved	Anlægslov L459 af 18. maj 2011	749,0	Ja	271,3	48%	2016
Tiislutningsanlæg 50 ved Odense	Akt. 81 2012/2013	209,5	Ja	43,3	70%	2016
Holstebromotorvejen	Akt. 85 2012/2013	3.933,5	Ja	252,6	0%	Sydlig del: 2017 Nordlig del: 2018
Greve S.-Køge S. (Køge Bugt 1. og 2. etape)	Anlægslov L1533 af 21. december 2010 Akt. 83 2012/2013	2.499,8	Ja	971,3	0%	1. etape: 2015 2. etape: 2018
Roskilde Fjord	Anlægslov L21 af 18. december 2014	657,5	Ja	51,8	0%	2019
Udbygning af strækning i forlængelse af Djurslandsmotorvejen	Akt 48 af 4. december 2014	56,5	Ja	0,5	0%	2016
Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse	Akt 48 af 4. december 2014	38,8	Ja	0,5	0%	2015
Rundkørselsforhold ved Viborg	Ændringsforslag 2015	23,7 ²⁾	Ja	0,1	0%	2016

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

2) Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 24,9 mio. kr. Forligskredsen har siden vedtaget et projekt til 23,7 mio. kr. Differencen indarbejdes på finansloven for 2016.

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. "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over.

Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3

Formål

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

Status

Motortrafikvejen åbnede for trafik den 29. november 2013.

Med aftale om Hypercard, busser, cykler, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv. af 5. maj 2011 blev forligsparterne enige om, at staten i forbindelse med anlægsprojektet også skal anlægge Hønsinge omfartsvej, jf. akt 170 af 2. august 2011. En VVM-redegørelse blev udarbejdet i 2013 og sendt i høring. I den offentlige høring var der et ønske fra Odsherred Kommune om at realisere forslag A i stedet for forslag B samt at undlade at lukke Ravnsbjergvej, som det var forudsat i VVM-redegørelsen.

Naturstyrelsen afgjorde som VVM-myndighed for projektet, at der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, hvor trafik- og støjberegningerne opdateres som følge af projektændringerne.

En opdatering af overslaget i forbindelse med udarbejdelsen af VVM-undersøgelsen har for begge forslag til linjeføring af omfartsvejen vist en mindre fordyrelse i forhold til de i aktstykket (nr. 170 af 2. august 2011) anførte 35,0 mio. kr. (nuværende prisindeks). Denne eventuelle fordyrelse vil kunne finansieres af yderligere besparelser på det samlede projekt for Holbæk-Vig (etape 2 og 3).

Grundet kravet om udarbejdelse af VVM-redegørelse og efterfølgende supplerende VVM-redegørelse kunne omfartsvejen ikke åbne i 2014 som forudsat i akt 170 af 2. august 2011.

Den supplerende VVM-undersøgelse er gennemført uden bemærkninger i høringsfasen, og detailprojekteringen er startet i foråret 2015. Besigtigelse og ekspropriation forventes gennemført frem til sommeren 2016, hvorefter anlægsarbejderne kan påbegyndes. Projektet forventes således at kunne åbnes i 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 1.481,3 mio. kr. (2015-priser). Der er ved bevillingsafregningen for 2014 tilbageført 100,0 mio. kr. til Infrastruktur fonden. Derudover blev der ved bevillingsafregningen i 2013 tilbageført 250 mio. kr. Disse 250 mio. kr. er fratrukket den på finansloven for 2015 bevilgede totaludgift.

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 haft særdeles god fremdrift, og strækningen blev åbnet i 2014, et år tidligere end oprindeligt planlagt. Afsluttende slidlag i østgående retning er lagt i foråret 2015. Der udestår alene færdiggørelsesarbejder.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 1.237,5 mio. kr. (2015-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet.

Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej*Formål*

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

Status

Projektet er forløbet planmæssigt, og sammen med entreprenøren er det lykket at færdiggøre projektet før tiden, således at det er åbnet for trafik i maj 2014. Der udestår nu alene mindre afsluttende arbejder.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 474,5 mio. kr. (2015-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet.

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 er forløbet planmæssigt, og den officielle åbning fandt sted den 3. september 2014, ca. fire uger tidligere end forventet.

Færdiggørelsesarbejder pågår i øjeblikket.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 348,4 mio. kr. (2015-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet.

Udbygning af Motorring 4 omkring København

Formål

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

Status

Projektet åbnede for trafik i oktober 2013, et år tidligere end oprindeligt forudsat. I 2014 blev der lavet forstærknings- og slidslagsarbejder samt færdiggørelsesarbejder uden for kørebanerne, således at den fuldt færdige motorvej kunne tages i anvendelse i juli 2014.

Der pågår mindre færdiggørelsesarbejder.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 352,6 mio. kr. (2015-priser). Der forventes en billiggørelse af projektet.

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 tung trafik til og fra Gedser Havn.

Status

Projektet er forløbet som planlagt, og omfartsvejen åbnede officielt den 15. november 2014, ca. en måned før oprindelig planlagt. Kun færdiggørelsesarbejder udestår.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en totaludgift på 278,4 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Med akt 97 af 30. maj 2012 blev projektets totaludgift tidligere forhøjet med 29,0 mio. kr. (2012-priser). Merbevillingen skyldes, at de indkomne licitationsresultater var væsentligt dyrere end forventet, hvilket blandt andet skyldes jordbundsforhold.

EU bekræftede ultimo 2010 at ville støtte projektet. Størrelsen af støtten forventes på nuværende tidspunkt at være omkring 35 mio. kr., hvorved den statslige udgift til projektet reduceres svarende til den opnåede EU-støtte. Når projektet er afsluttet, tilbageføres midlerne til Infrastruktur fonden.

Motorring 4-Tværvej N (Frederikssundmotorvejens 2. etape)

Formål

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

Status

Projektet forventes som planlagt åbnet i efteråret 2015.

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

Anlægsarbejder ved Motorvejskryds Ballerup er afsluttet. Anlægsarbejder på den nye motorvej og Tværvej pågår og forventes afsluttet senest efteråret 2015. Anlægsarbejdet med Smørum Parkvejs forlængelse pågår, og arbejde med krydsombygning er startet op i foråret 2015.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 1.308,7 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)*Formål*

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

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

Status

Projektet forløber som planlagt.

For delstrækningen mellem Hårup og Låsby, som oprindeligt var planlagt til åbning i 2015, har blandt andet en mild vinter betydet en god fremdrift, og strækningen åbnede 1. december 2014 – ca. 10 måneder før tid. På den resterende strækning forløber arbejdet som planlagt, og strækningen Funder-Hårup forventes at åbne i efteråret 2016.

Anlægsarbejdet med etablering af en nedgravet motorvej gennem Silkeborg by har god fremdrift. Flere entrepriser er på nuværende tidspunkt foran den forventede tidsplan. De mest støj- og geneskabende arbejder blev afsluttet i sommeren 2014.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 6.765,0 mio. kr. (2015-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 forventes åbnet i 2016 som planlagt.

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

Den 27. september 2014 var der et delvist brokollaps under støbningen af broen ved Egebækvej, som medførte en midlertidig lukning af motorvejen. Ingen kom til skade ved ulykken. Transport- og bygningsministeren har nedsat en uvildig ekspertgruppe, som er i gang med at afklare årsagen til det delvise brokollaps.

Som følge af brokollapset har hovedentreprenøren entreret med ny bro- underentreprenør. Derfor er processen med godkendelse af nye stilladser en smule forsinket i forhold til tidsplanen, men dialog pågår med henblik på at sikre fremdrift. Broen ved Øverødvej åbner i efteråret 2015. Det forventes, at de resterende broer udføres i 2016.

Vejdirektoratet har fokus på at sikre mest mulig fremdrift på de øvrige arbejder på motorvejen uanset en eventuelt ændret fremdrift på bygværkerne.

På trods af det delvise brokollaps forventes projektet gennemført uden forsinkelse og inden for bevillingen.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 1.481,7 mio. kr. (2015-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 trafikikkerheden og aflaste Næstved by for gennemkørende trafik.

Status

Projektet forløber planmæssigt, og der forventes åbning i 2016.

I november 2014 blev Næstved Kommunes omfartsvej Ring Øst tilsluttet fordeleringen på Køgevej/Næstved Omfartsvej.

Højbroen over Susåen samt to underføringer øst herfor er kontraheret i april 2014 i en totalentreprise. Den østlige vejentreprise forventes færdiggjort ved udgangen af 2015. Den vestlige vejentreprise er kontraheret i begyndelsen af 2015 og ventes færdig i 2016.

I forbindelse med projekteringen viste der sig en række udfordringer, herunder at jordbundsforholdene er ringere end forudsat. Derfor blev der i de udbudte entrepriser indarbejdet alternative tekniske løsninger, som kan mindske konsekvenserne heraf. Udfaldet af licitationerne har været tilfredsstillende.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 749,0 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Tilslutningsanlæg ved Odense

Formål

Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 afsatte forligskredsen 45 mio. kr. til et tilslutningsanlæg 50, der skal forbinde det kommende Odense Universitetshospital (OUH) med motorvejen.

Parterne blev 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. Parterne ønsker, at tilslutningsanlægget etableres, så det kan være til mest mulig gavn for arbejdet med opførelse af det nye sygehus.

Status

Anlægslov for udvidelse af Fynske Motorvej syd om Odense med ekstra spor, som tilslutningsanlæg 50 er en del af, blev vedtaget i december 2013. Anlæg af det nye tilslutningsanlæg 50 ved Odense er igangsat og er planlagt til at åbne i 2016.

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

Hovedentreprise er kontraheret i august 2014, og anlægsarbejderne er i gang.

Det nye tilslutningsanlæg ligger ca. 800 meter vest for motorvejskryds Odense. Vejdirektoratet har i forbindelse med udbud af projektet afsøgt prisen for forskellige løsninger for afgrænsning af projektet mod øst, herunder muligheden for at udvide motorvejen til 6 spor på hele strækningen mellem tilslutningsanlægget og motorvejskryds Odense. En udbygning af motorvejsstrækningen fra det nye tilslutningsanlæg frem til motorvejskryds Odense er på den baggrund nu indarbejdet i projektet, jf. orienterende akt 20 af 6. november 2014.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 209,5 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)

Formål

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

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

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

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

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

Status

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

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

Detailbesigtigelse er pr. primo 2015 gennemført for hele strækningen. Ekspropriationer er påbegyndt primo 2015.

De geotekniske undersøgelser er også påbegyndt på hele strækningen. Arkæologiske forundersøgelser pågår. De første to totalentrepriser er igangsat i marts 2015, og yderligere en totalentreprise er igangsat i april 2015. Anlægsstarten blev markeret af transport- og bygningsministeren med første spadestik den 19. marts 2015. Derudover omfatter projektet otte andre større entrepriser, der alle forventes udbudt ved udgangen af 2015.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 3.933,5 mio. kr. (2015-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, mens strækningen fra Solrød S til Køge (2. etape), som blev igangsat med akt. 83 af 17. april 2013, forventes åbnet senest i 2018.

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

De resterende ekspropriationer for strækningen Egedesvej-Køge er gennemført i marts 2015.

Arbejderne på 1. etape er udbudt som tre strækningsopdelte hovedentrepriser, og kontrakterne har medført, at anlægsperioden afkortes med ét år. Slidlagsentreprise er i udbud og forventes udført i sommerperioden 2015. 2. etape udbydes som to strækningsopdelte hovedentrepriser, som begge er kontraheret og igangsat. Derudover udbydes en række fagentrepriser.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 2.499,8 mio.kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Udbygning af strækningen i forlængelse af Djurslandsmotorvejen

Formål

En udbygning af den nuværende motortrafikvej til 2+1-sporet motortrafikvej vil forbedre trafikafviklingen, idet der vil komme flere muligheder for overhaling, særligt i myldretiden, da der på strækningen er tale om udpræget bolig-arbejdsstedstrafik. Der blev afsat midler til projektet med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af 24. juni 2014.

Status

VVM-screeningen er gennemført uden bemærkninger, og detailprojekteringen er igangsat i foråret 2015.

Det forventes, at udbygningen til 2+1 vej kan gennemføres inden for det eksisterende vejareal med en forventet åbning for trafik i alle spor med udgangen af 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 56,5 mio.kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse

Formål

Formålet med udbygning med et 3. sydgående spor på delstrækningen mellem Limfjordstunnelen og frakørsel 24 Øster Uttrup Vej er at udbedre de allerede konstaterede kapacitets- og fremkommelighedsproblemer på E45 ved Aalborg og dermed tilvejebringe en bedre trafikafvikling op ad bakken syd for Limfjorden. Der blev afsat midler til projektet med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af 24. juni 2014.

Status

Projektet er igangsat primo 2015 og forventes udført i efteråret 2015 med åbning for trafik i alle spor ultimo 2015.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 38,8 mio.kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Rundkørselsforhold ved Viborg

Formål

Viborg Kommune planlægger som led i frikommuneforsøget at udvide et detailhandelscenter, der støder op til statsvejnettet ved krydsningen mellem Holstebrovej (rute 16) og Vestre/Søndre Ringvej (rute 13/26). Vejdirektoratet vurderer, at den planlagte udvidelse vil medføre væsentlig trafikvækst. Der er derfor behov for udbygning af den eksisterende rundkørsel i krydsningen mellem statsvejene. Der blev afsat midler til projektet med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af 24. juni 2014.

Status

Projekteringen er igangsat, og projektet forventes færdig i 2016

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 23,7 mio.kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Fjordforbindelsen Frederikssund (Roskilde Fjord-forbindelsen)

Formål

En ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund vil forbedre fremkommeligheden over Roskilde Fjord. Den nuværende fjordforbindelse over Roskilde Fjord med

Kronprins Frederiks Bro blev anlagt i 1935, og den stigende trafik over fjorden har igennem årene medført stadig større fremkommelighedsproblemer på forbindelsen med deraf følgende kødannelser på begge sider af fjorden. Dette har resulteret i betydelige forsinkelser for biltrafikken i myldretiderne og i weekender med megen trafik til sommerhusområderne i Hornsherred.

Status

Anlægslov for Ny fjordforbindelse ved Frederikssund blev vedtaget den 18. december 2014.

Projektet forløber som planlagt. I 2015 nedsættes en bestyrelse for den selvstændige offentlige virksomhed "Fjordforbindelsen Frederikssund", hvis formål er at etablere anlægget, herunder optage lån og i forlængelse heraf opkræve betaling for passage af biler til brug for tilbagebetaling af lånet, samt at etablere, drive og vedligeholde et betalingsanlæg, jf. anlægsloven. Staten bidrager samlet med 657,5 mio. kr. (2015-priser) til finansieringen, herunder forberedelsen af projektet.

Der er indmeldt ønsker til Ekspropriationskommissionen om en række datoer for besigtigelse og ekspropriation, der er under behandling.

Kortlægning, marinearkæologi og geotekniske undersøgelser på land såvel som vand er pt. i gang.

Entreprisearbejderne forventes udbudt i en større totalentreprise samt en mindre hovedentreprise. Derudover udbydes særskilte entrepriser for betalingsanlæg og skilte mv.

Den budgetmæssige situation

Projektets samlede anlægsoverslag inklusive etablering af betalingsanlægget udgør 2,0 mia. kr. (2015-priser). Der er på finansloven bevilget 657,5 mio. kr. (2015-priser) i statsligt bidrag til projektet (inklusive udgifter til forberedelse). Den resterende udgift til projektet finansieres af den selvstændige offentlige virksomhed "Fjordforbindelsen Frederikssund" ved låneoptag og efterfølgende brugerbetaling på den nye forbindelse.

4.2.1. Afsluttede projekter siden seneste anlægsstatus

Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape

Formålet med projektet var at forbedre forholdene for den regionale trafik i området og det lokale trafikmiljø i Slagelse by ved at aflaste den eksisterende hovedlandevej (rute 22). Omfartsvejen åbnede i september 2013 – ca. 2 måneder før oprindeligt planlagt.

Placering af de sidste mængder overskudsjord er nu afklaret, idet Slagelse Kommune har fundet finansiering til etablering af en støjvold nord for E20.

Der udestår nu kun mindre færdiggørelsesarbejder, og projektet afsluttes regnskabsmæssigt.

Projektet havde på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 637,3 mio. kr. (2014-priser). I forbindelse med bevillingsafregningen for 2014 blev der tilbageført et mindre-forbrug på 10,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

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

Opgradering af strækningen Elverdam-Regstrup er første etape af opgraderingen af rute 23 til motorvej mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg. Projektet omhandlede opgraderingsarbejder inden for en samlet ramme på 207,0 mio. kr. (2014-priser), jf. akt. 113 af 3. marts 2009.

Der udestår nu kun mindre færdiggørelsesarbejder, og projektet afsluttes regnskabsmæssigt.

Projektet havde på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 207,0 mio. kr. (2014-priser). I forbindelse med bevillingsafregningen for 2014 blev der tilbageført et mindre-forbrug på 5,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

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

Med projektet blev Den Østjyske Motorvej E45 omkring Vejlefjordbroen udbygget for at forbedre fremkommeligheden på strækningen.

Der udestår nu kun mindre færdiggørelsesarbejder, og projektet afsluttes regnskabsmæssigt.

Projektet havde på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.496,6 mio. kr. (2014-priser). Projektet er afsluttet med et væsentligt mindreforbrug. Der blev i forbindelse med bevillingsafregningen for 2013 tilbageført 425,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden. I forbindelse med bevillingsafregningen for 2014 er der tilbageført yderligere 110,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

Riis-Ølholm-Vejle

Med projektet blev fremkommeligheden og trafiksikkerheden forbedret 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.

Der udestår nu kun mindre færdiggørelsesarbejder, og projektet afsluttes regnskabsmæssigt.

Projektet havde på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.973,0 mio. kr. (2014-priser). Der blev i forbindelse med bevillingsafregningen for 2013 tilbageført 275,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden. I forbindelse med bevillingsafregningen for 2014 er der tilbageført yderligere 25,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

4.3 Større bygværker

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

Tabel 4.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Skibsstødssikring	TB 13	254,1	Ja	28,1	2015/2016
Finansloven					
Mønbroen	Akt 68 af 21. november 2011	124,9	Ja	67,6	2016
Spunsvæggen på Lyngbyvej	Akt 67 af 22. august 2013	164,2	Ja	34,2	2017

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

Skibsstødssikring

Formål

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

Status

Med akt 104 af 30. maj 2013 og akt 41 af 19. december 2013 fik Vejdirektoratet hjemmel til at igangsætte udbud og projektering frem til kontrahering for de fire broer.

Skibsstødssikringsprojektet på Limfjordsbroen er kontraheret, og arbejdet er i gangsat.

For Aggersundbroen har detailprojekteringen vist, at den oprindelige tekniske løsning ikke vil give det ønskede resultat. Der er nu udarbejdet en alternativ teknisk løsning, som forventes udbudt i 2. halvår 2015. Perioden for anlægsarbejder vil blive indpasset med øvrige vedligeholdelsesarbejder på broen.

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

Med udgangspunkt i nye EU-normer har Vejdirektoratets undersøgelser i lyset af de ændrede forudsætninger vist, at Sallingssundbroen og Svendborgsundbroen kan løftes til højeste sikkerhedsniveau (benævnt konsekvensklasse CC3) inden for bevillingen. Dette er nu indarbejdet i projekterne, og de to projekter forventes udbudt i 2. halvår 2015 med udførelse af arbejderne i 2015 og 2016.

Den budgetmæssige situation

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat 254,1 mio. kr. (2015-priser) til at skibsstødssikre broerne, og budgettet forventes overholdt.

Mønbroen

Formål

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

Status

Projektet er blevet tiltrådt ved akt. 7 af 14. oktober 2010. Vejdirektoratet har måttet re-vurdere projektet i forhold til entreprisesammensætningen og tidsplanen, og i efteråret 2011 blev der vedtaget et nyt aktstykke, akt. 68 af 21. november 2011, med henblik på opdeling af projektet i to entrepriser.

Projektets første entreprise vedrører oversiden af Mønbroen og er opdelt i fire etaper, hvor arbejdet med udskiftning af kantbjælker, rækværk, belægning samt fugtisolering er afsluttet i sommeren 2014.

Projektets anden entreprise, som vedrører undersiden herunder stålbjælkerne, der bærer bropladen i gennemsejlingsfaget samt betonbuerne, er igangsat primo oktober 2014 og forventes afsluttet med udgangen af 2016.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. 68 af 21. november 2011 har projektet en bevilget totaludgift på 124,9 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Spunsvæggen på Lyngbyvej

Formål

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

Status

Projektet er blevet tiltrådt ved akt. 67 af 22. august 2013. Der er indgået kontrakt med entreprenør i foråret 2014.

Det samlede forstærkningsprojekt vil forløbe i fire etaper: Én hvert år i perioden 2014-17. Første års etape (vestlig side nær Kildegårdsplads) er afsluttet ultimo oktober 2014, og andet års etape (østlig side nær Kildegårds plads) er påbegyndt i maj 2015. Udførelse og slutafregning forventes at være afsluttet ved udgangen af 2017.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. 67 af 22. august 2013 har projektet en bevilget totaludgift på 164,2 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

4.4 Efterslæbsnedbringning mv.

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 fortsat at sikre den på lang 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.

På baggrund af den flerårige aftale om vejvedligeholdelse for perioden 2014-2017 er det målet, at efterslæbet på statsvejnettet samlet set skal nedbringes i et omfang svarende til i alt 480 mio. kr. (2010-priser), jf. nedenfor. Målsætningen ligger i forlængelse af den i 2012 gennemførte midtvejsevaluering af Vejdirektoratets drifts- og vedligeholdelsesplan for 2010-2013 og opgørelsen af det økonomiske behov for kapitalbevarende vedligeholdelse af statsvejnettet frem til 2020.

Det samlede efterslæb er i 2014 nedbragt med 153 mio. kr. (2010-priser), hvilket stort set svarer til målsætningen for året.

Tabel 4.4 Nedbringelse af efterslæb 2014-2017 (beregningsteknisk opgørelse i 2010-priser)

Nedbragt efterslæb i 2010-priser (akkumuleret)										
Mio kr.	2014		2015		2016		2017		2014-2017	
	Mål - Nedbragt efterslæb	Faktisk - Nedbragt efterslæb	Mål - Nedbragt efterslæb	Faktisk - Nedbragt efterslæb	Mål - Nedbragt efterslæb	Faktisk - Nedbragt efterslæb	Mål - Nedbragt efterslæb	Faktisk - Nedbragt efterslæb	Mål Nedbragt efterslæb	Faktisk Nedbragt efterslæb
Belægninger	66	49	124		124		124		124	
Små bygværker	67	74	134		201		268		268	
Store bygværker	22	30	44		66		88		88	
I alt	155	153	302	0	391	0	480	0	480	

Anm.: Beregningsteknisk opgørelse angivet i 2010-priser (jf. forudsætningsindeks, finansloven) med angivelse af måltal for aftaleperioden 2014-2017 hhv. faktisk nedbragt efterslæb i 2014. Måltallene er baseret på midtvejsanalysen fra 2012.

Som det kan ses af den beregningstekniske opgørelse af det fysiske efterslæb ovenfor, er der for belægninger nedbragt et lidt mindre efterslæb i 2014 end forudsat i målsætningen. Omvendt er der for både små og store bygværker nedbragt et større efterslæb end forudsat i 2014.

I tilknytning til den politiske aftale for perioden 2014-2017 var det forudsat, at efterslæbet på belægninger skulle nedbringes med i alt 124 mio. kr. (2010-priser), heraf 66 mio. kr. i 2014 og 58 mio. kr. i 2015. Imidlertid har det fysiske efterslæb på belægninger vist sig mindre end forudsat (55 mio. kr.). I løbet af 2014 er der nedbragt et efterslæb svarende til 49 mio. kr., hvorfor der alene resterer godt 6 mio. kr. i efterslæb på belægninger.

Baggrunden for det mindskede efterslæb på belægninger er, at der dels er opnået lavere priser end oprindeligt forudsat, således at der i den forudgående aftaleperiode har kunnet gennemføres flere efterslæbsnedbringende aktiviteter, og dels at de mængdemæssige behov for belægningsudskiftning har været mindre end forudsat, jf. også Anlægsstatus for 2. halvår 2014.

På den baggrund er måltallet for efterslæbsnedbringelse på belægninger højere, end hvad den faktiske tilstand aktuelt tilsiger.

For både små og store bygværker var efterslæbsnedbringelsen i 2014 større end planlagt. Således har Vejdirektoratet i 2014 udført flere vedligeholdelsesaktiviteter i tilknytning til bygværker end først planlagt, herunder som led i den løbende indsats for at sikre en økonomisk optimal tilrettelæggelse af de kapitalbevarende vedligeholdelsesarbejder.

Opgørelse over bevilling og forbrug

Nedenstående tabel viser en oversigt over Vejdirektoratets bevilling i aftaleperioden 2014-2017, det faktiske forbrug og prognose for det faktiske forbrug sammenholdt med det forudsatte forbrug i tilknytning til den kapitalbevarende vedligeholdelsesindsats. Det forudsatte forbrug følger af den beregnede optimale strategi, jf. ovennævnte midtvejs-evaluering, som danner baggrund for udmøntningen i aftaleperioden.

Tabel 4.5: Kapitalbevarende vedligeholdelse 2014-2017 (mio. kr.), forbrug hhv. bevilling

	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Økonomisk optimal strategi fra Midtvejsanalyse (forudsatte 2010-priser)*	762,2	699,6	609,3	585,6	2.656,8
Bevilling (forudsatte 2010-priser)**	757,6	630,3	604,1	580,5	2.572,5
Faktisk forbrug omregnet til 2010-priser (realiserede priser)***	609,2	-	-	-	609,2
Bevilling (løbende priser)****	779,5	646,4	619,6	595,4	2.640,9
Faktisk forbrug/prognose (løbende priser)*****	644,5	798,8	619,2	569,3	2.631,8

Anm: *) Baseret på Midtvejsanalyse fra 2012, jf. ovenfor.

**) Omregnet til 2010-priser pba. ØAVs forudsætningsindeks for vejanlægsudgifter.

***) Omregnet til 2010-priser pba. ØAVs fastprisindeks for vejanlægsudgifter.

****) Jf. bevillingslove for finansårene. Fsva. 2016-2017 er bevilling angivet på baggrund af finansloven for 2015 (2015-priser).

*****) Faktisk forbrug opgjort af Vejdirektoratet på baggrund af regnskabstal. Det fremadrettede forventede forbrugsafløb i 2015-2017 er baseret på en foreløbig vurdering.

Det bemærkes, at der i 2014 været et væsentligt mindreforbrug i forhold til bevillingen. Dette skyldes blandt andet, at Vejdirektoratet nedskrev budgettet i 2014 for at imødekomme udgiften til fundering af Gl. Lillebæltsbro, der udføres af Banedanmark. Derudover blev tre brovedligeholdelsesprojekter færdiggjort under budget, mens visse aktiviteter er udskudt, herunder til 2015. Endelig har behovet for løbende vedligeholdelse ("tilkomne arbejder") vist sig mindre end forudsat for 2014, det vil sige færre vejstrækninger og bygværker har været på vej i efterslæb. Betydningen af de udskudte arbejder for efterslæbsopgørelsen, herunder efter 2017, er under konsolidering. Det har således på baggrund af konkrete tilstandsvurderinger indtil videre vist sig økonomisk optimalt at afvikle visse aktiviteter senere. Vejdirektoratet har herved kunnet omprioritere mellem år som led i den løbende indsats for at sikre en økonomisk optimal tilrettelæggelse af den kapitalbevarende vedligeholdelsesindsats.

5. Letbaner

Dette afsnit beskriver status for besluttede letbaner og undersøgelser af letbaneprojekter på Transport- og Bygningsministeriets område.

Det er besluttet at give statslig støtte til lokalt forankrede projekter om at etablere letbaner i Aarhus, Ring 3 i København, Odense og Aalborg, jf. tabel 5.1.

For alle letbaneprojekterne gælder, at staten giver et bidrag til anlægsomkostningerne, mens driftsrelaterede anlæg og den efterfølgende drift alene afholdes af de lokale parter. Der er oprettet særskilte kommunalt/regionalt/statsligt ejede letbaneselskaber, som står for at projektere, anlægge og drive de enkelte letbaner. Statens bidrag gives enten i form af at tilskud (Aarhus, Odense og Aalborg) eller i form af et indskud, hvor staten er med-ejer af letbaneselskaberne (Ring 3).

Tabel 5.1. Økonomioversigt over letbaneprojekter

(mio. kr., 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Totaludgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 31.03.2015	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling pr. 31.03.2015	Åbningsår/afslutning
Aarhus Letbane	Lov nr. 155 af 18. februar 2015, Aftale af 12. juni 2014	2.228,3	Ja	922,8	1.064,3	506,2	2017
Odense Letbane	Aftale om Finansloven for 2014	2.371,0	Ja	206,0	1.131,1	19,0	2020
Aalborg Letbane	Aftale om Finansloven for 2015	1.767,0	Ja	0,0	830,0	0,0	2021/2022
Letbane på Ring 3	Lov nr. 165 af 26. februar 2014	4.105,3	Ja	67,1	1.827,9 ³⁾	92,0	2021

1) "Totaludgift" inkluderer alle bevillinger og reserver afsat af staten, kommuner og regioner til anlægget af letbanerne (dvs. ekskl. driftsrelaterede udgifter). For så vidt angår Aarhus Letbane indgår også midler til elektrificering af Grenaabanen, men ikke Banedanmarks udgifter til hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa.

2) "Statsligt bidrag" inkluderer indskud/tilskud samt centrale reserver afsat af staten. Der er afsat 282,0 mio. kr. i central reserve til Ring 3 Letbane, 171,5 mio. kr. til Odense Letbane og 127,5 mio. kr. til Aalborg Letbane.

3) Med Aftale af 12. juni 2014 er der afsat 50 mio. kr. (2014-priser) i statsligt bidrag til stationer på DTU. Projektet er ikke inkluderet i tabellen, da der udestår restfinansiering op til de 95 mio. kr., som projektet beløber sig til i alt.

Det er endvidere besluttet at give statslig støtte til analyser af eventuelle nye letbaneprojekter, jf. tabel 5.2.

Tabel 5.2. Økonomioversigt over forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 31.03.2015	Bevillingsansvarlig
Aalborg Letbane/BRT	Aftale af 12. juni 2012	6,0 ³⁾	Ja	3,0	Banedanmark
Udredning af en letbane på Frederikssundsvej	Aftale af 12. juni 2014	6,0 ²⁾	Ja	0,0	Transportministeriet
Analyse af et sammenhængende letbanenet i Storkøbenhavn	Aftale af 12. juni 2014	17,6 ¹⁾	Ja	0,0	Transportministeriet

1) Hertil kommer et bidrag fra Region Hovedstaden på 10 mio. kr.

2) De resterende omkostninger til analysen afholdes af Københavns Kommune

3) De resterende omkostninger til analysen afholdes af Aalborg Kommune. Der er tale om samme projekt, som der efterfølgende er givet anlægstilskud til, jf. tabel 5.1.

Aarhus Letbane

Formål

Projektet Aarhus Letbane består af 12 km ny dobbeltsporet letbanelinje gennem Aarhus samt elektrificering og tilpasning af Odderbanen og Grenaabanen til letbanedrift. Når

letbanen åbner, vil der være en sammenhængende letbanestrækning på 108 km. Aarhus Letbane I/S, som står for at anlægge letbanen, forventer, at projektet kan åbne i 2017.

Status

Der blev i Lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane afsat i alt 1.178 mio. kr. (2009-priser) fra statslig, regional og kommunal side til anlægget af Aarhus Letbane. Med baggrund i loven stiftede Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S i august 2012. Interessentskabets formål var at anlægge Aarhus Letbane, som derefter overdrages til Aarhus Letbane Drift I/S. Aarhus Letbane I/S var ejet 47,2 pct. af Aarhus Kommune, 5,8 pct. af Region Midtjylland og 47 pct. af staten. Der blev i forlængelse heraf afsat et statsligt bidrag på 600 mio. kr. (2009-priser), samt 100 mio. kr. (2009-priser) i statslig reserve.

På baggrund af de indkomne tilbud på projektet i foråret 2014 blev budgettet for projektets anlægsdel forhøjet til ca. 1,9 mia. kr. inkl. en 10 pct. reserve, svarende til en fordyrelse i forhold til anlægslovens rammer på ca. 700 mio. kr.

Med Aftale om Metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 blev der fra statslig side afsat yderligere 330 mio. kr. (2014-priser), hvoraf de 103 mio. kr. var en udmøntning af den statslige reserve.

Som en præmis for den statslige medfinansiering blev det aftalt, at staten udtræder af Aarhus Letbane I/S og overdrager ejerskabet og det fremadrettede økonomiske ansvar til Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Med Lov om ændring af Lov om Aarhus Letbane af 5. februar 2015 er staten i forlængelse af aftalen pr. 1. april 2015 trådt ud af Aarhus Letbane I/S.

Aarhus Kommune og Region Midtjylland arbejder i forlængelse af loven på at lægge Aarhus Letbane I/S og Aarhus Letbane Drift I/S sammen til et selskab, der skal stå for både anlæg og den efterfølgende drift af letbanen.

Med Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 gives yderligere et tilskud på 100 mio. kr. (2014-priser) til en elektrificering af Grenåbanen. I forlængelse af Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik af 12. juni 2014 gives tilskuddet under forudsætning af, at elektrificeringen ikke fuldt ud kan dækkes af lavere driftsomkostninger.

Samtidig er der afsat 54 mio. kr. til en hastighedsopgradering af Grenåbanen mellem Ryomgaard og Grenaa fra 75 km/t til 100 km/t. Banedanmark står som ejer af Grenåbanen for at gennemføre hastighedsopgraderingen mellem Ryomgaard og Grenaa. Hastighedsopgraderingen gennemføres i koordination med anlægsarbejderne for Aarhus Letbane I/S, og der pågår pt. en dialog omkring den konkrete udførelse af anlægsarbejderne på Grenåbanen mellem Aarhus Letbane I/S og Banedanmark.

Med Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015 er der endvidere reserveret 5 mio. kr. til finansiering af et trinbræt i Thorsager, som udmøntes, hvis letbaneselskabet og de lokale parter på baggrund af de igangværende analyser beslutter at etablere trinbrættet.

Anlægsarbejdet for Aarhus Letbane er i gang, og Aarhus Letbane I/S forventer, at letbanen kan åbne i løbet af 2017. Fra efteråret 2016 forventes den nuværende togdrift på Aarhus Nærbane indstillet med henblik på at gennemføre de afsluttende anlægsarbejder, test og sikkerhedsgodkendelse af letbanen.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.061,1 mio. kr. (2015-priser) i statsligt bidrag til Aarhus Letbane I/S inkl. bidrag til elektrificering af Grenaabanen. Hertil kommer 54,0 mio. kr. (2014-priser) til hastighedsopgraderingen mellem Ryomgaard og Grenaa, som afholdes af Banedanmark.

Odense Letbane

Formål

Odense Letbane vil bestå af en ny 14,4 km lang letbanelinje fra Tarup Centeret i nord via Odense centrum til Hjallesø Station i syd. Linjen vil have 26 stationer, og turen fra den ene ende til den anden skal kunne tilbagelægges på 36 minutter. Letbanen vil betjene bl.a. Odense Banegårdscenter, Rosengårdscenteret, Syddansk universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Hjallesø Station. Letbanen er endvidere tænkt sammen Odense Kommunes omfattende planer om byomdannelse i Odense centrum.

Status

Staten afsatte med Aftale om bedre veje mv. fra 2. december 2009 4,1 mio. kr. og med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 yderligere 15 mio. kr. i bidrag til projektets forberedende analyser. Der blev med Aftale om Finansloven for 2014 afsat 1,1 mia. kr. (2014-priser) frem til 2020 til et statsligt tilskud til etableringen af Odense Letbane, svarende til 47 pct. af de samlede anlægsomkostninger på i alt ca. 2,4 mia. kr. Hertil kommer driftsrelaterede anlæg og investeringer, som de lokale parter finansierer.

Odense Kommune har oprettet et 100 pct. kommunalt ejet selskab (Odense Letbane P/S) som står for projektering, anlæg og drift af Odense Letbane. Folketinget vedtog d. 5. februar 2015 en Lov om Odense Letbane, som sikrer lovhjemmel til oprettelsen af et selskab og gennemførelsen af projektet Odense Letbane P/S planlægger nu at påbegynde udbud i efteråret 2015 mhp. at der kan indgås kontrakter om anlæg af letbanen i 2016. Selskabet forventer, at selve anlægsarbejdet kan påbegyndes i 2017, og at letbanen kan stå færdig i 2020.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.131,1 mio. kr. (2015-priser) i statsligt tilskud til Odense Letbane inkl. 30 pct. korrektionstillæg og bidrag til projektets forberedende analyser. Udbetaling af det statslige tilskud er påbegyndt i 2015.

Aalborg Letbane

Formål

Aalborg Letbane vil bestå af en ny 12,3 km lang letbanelinje fra Aalborg Universitetshospital i øst via Aalborg centrum til Mølholmparken i vest. Linjen vil have 24 stationer, og turen fra den ene ende til den anden skal kunne tilbagelægges på 35 minutter. Letbanen har til formål at styrke den kollektive trafik i Aalborg og bidrage til at overflytte rejsende fra blandt andet personbiler til den mere miljøvenlige eldrevne letbane. En letbane vil endvidere understøtte den byudvikling, der er i gang i Aalborg, med blandt andet udvidelse af Aalborg Universitet og byggeriet af et nyt universitetshospital.

Status

VVM-undersøgelsen af projektet forventes udsendt i offentlig høring i sommeren 2015. Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der afsat 6 mio. kr. i statsligt bidrag til VVM-undersøgelsen og den tidligere offentliggjorte udredningsrapport.

Der blev med Aftale om Finansloven for 2015 afsat 830 mio. kr. (2015-priser) til et statsligt tilskud til etableringen af letbanen i Aalborg, svarende til 47 pct. af de samlede anlægsomkostninger på i alt knap 1,8 mia. kr. Hertil kommer driftsrelaterede anlæg og investeringer, som alene de lokale parter finansierer.

Der arbejdes pt. på en principaftale mellem staten, Aalborg Kommune og Region Nordjylland, som skal fastlægge de nærmere rammer for parternes tilskud og gennemførelsen af projektet. Når principaftalen og VVM-undersøgelsen er afsluttet, fremsættes et lovforslag om Aalborg Letbane med henblik på anlæg af letbanen, herunder oprettelsen af et anlægs- og driftsselskab.

Aalborg Kommune vil, frem til at selskabet er oprettet, arbejde på at tilvejebringe grundlaget for beslutninger omkring udbud mv. for at sikre fremdriften i projektet.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 830 mio. kr. (2015-priser) i statsligt tilskud til Aalborg Letbane inkl. 30 pct. korrektionstillæg. Parterne bag Aftale om Finansloven for 2015 (S, R, SF og EL) er enige om, at et eventuelt tilbageløb af det statslige tilskud, efter at letbanen er endeligt etableret, skal prioriteres af forligskredsen bag Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012.

Letbane på Ring 3

Formål

Letbanen i Ring 3 vil bestå af en ca. 27 km lang letbanelinje på den allerede eksisterende Ring 3 mellem Lyngby og Ishøj vest for København. Letbanen skal styrke den kollektive trafik fremkommelighed på tværs af byfingrene og dermed bidrage til en øget lokalisering og økonomisk vækst i bybåndet langs Ring 3, den såkaldte Ringby. Linjen vil have 27 stationer og vil køre med afgang hvert 5. minut i dagtimerne mandag – lørdag og med 10 minutters drift i aftentimerne og søndag. Letbanen forventes i driftsfasen at få op til 13-14 mio. passagerer årligt.

Status

Der er i Infrastrukturfonden afsat i alt 1,8 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, Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 og Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014.

20. juni 2013 blev der indgået en principaftale mellem staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner i Ringby-samarbejdet, hvoraf det fremgår, at parterne forpligter sig til at anlægge en letbane. Staten finansierer 40 pct. af anlægsudgiften, mens den resterende del af anlægsomkostningerne samt driften skal finansieres af kommunerne og regionen.

Lov om Letbane på Ring 3 blev vedtaget i februar 2014, og der er indgået aftale med Metroselskabet om varetagelse af opgaven med anlæg af letbanen. Der udarbejdes pt. dispositionsforslag, VVM-redegørelse og udbudsgrundlag for letbanen i Ring 3. Arbejdet forløber som planlagt.

VVM-redegørelsen er sendt i offentlig høring primo maj 2015.

Ring 3 Letbane I/S har i april udarbejdet et dispositionsforslag vedr. stationsplaceringer, linjeføring og vejudformning, som skal godkendes af kommunerne og Region Hovedstaden. Endvidere er det pågår overvejelser om evt. tilkøb til de enkelte kommuner. Forslag til anlægslov forventes fremsat i efteråret 2015.

Med Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 blev forligskredsen bag aftaler om bedre og billigere kollektiv trafik enige om at afsætte 50 mio. (2014-priser) i statsligt bidrag til ændring af lineføringen af letbanen ved DTU med henblik på en bedre betjening af DTU. Staten vil optage en nærmere dialog med de øvrige interessenter, herunder DTU, Lyngby-Taarbæk Kommune og Region Hovedstaden om mulighederne for restfinansieringen op til de 95 mio. kr., som projektet beløber sig til i alt. Beslutning om tilkøb af ændret linjeføring ved DTU skal træffes forud for fremsættelse af anlægslov.

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 1.827,9 mio. kr (2015-priser) til statens indskud i Ring 3 Letbane I/S, herunder midler til projektets forberedende analyser, foruden de med aftalen af 12. juni 2014 afsatte 51,1 mio. kr. (2015-priser) vedr. linjeføringen ved DTU.

Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet

Udredning af letbane i Frederikssundsvej

Med Aftale om Metro, nærbane, letbane og cykler af 12. juni 2014 blev det besluttet at afsætte et statsligt bidrag på i alt 6 mio. kr. til en udredning af en letbane i Frederikssundsvej (svarende til 40 pct. af analysens omkostninger). Udredningen udarbejdes i samarbejde med lokale parter, herunder Københavns Kommune. Københavns Kommune har i 2015 igangsat arbejdet med udredningen.

Analyse af et sammenhængende letbane-/BRT-net i Storkøbenhavn

Med Aftale om metro, nærbane, letbane og cykler af 12. juni 2014 blev det besluttet at afsætte et statsligt bidrag på i alt 17,5 mio. kr. (2014-priser) til en analyse af et sammenhængende letbane-/BRT-net i Storkøbenhavn. Analysen skal vedrøre mulighederne og perspektiverne for et sammenhængende letbane-/BRT-net i Storkøbenhavn. Herunder skal en række mulige linjeføringer for højklassede kollektive løsninger belyses. Region Hovedstaden bidrager med yderligere 10 mio. kr. til analysen. Evt. yderligere bidrag fra relevante lokale parter vil senere kunne indgå. Arbejdet forventes igangsat medio 2015.

6. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Formål

Femern A/S har forestået projekteringen af kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt og har med ikrafttræden af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark fået bemyndigelse til at anlægge og drive den faste forbindelse over Femern Bælt.

Status

Folketinget vedtog den 28. april 2015 lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. Anlægsloven er den endelige danske miljøgodkendelse af projektet. Med anlægslovens ikrafttræden er den danske VVM-redegørelse, som var i offentlig høring i 2013, blevet godkendt.

Det fremgår af anlægsloven, at en række usikkerheder omkring projektets økonomi skal være nærmere afklaret, før de store tunnelkontrakter kan underskrives. Afklaringen forventes at ske i løbet af efteråret 2015, hvorefter der vil blive foretaget en fornyet vurdering af den samlede økonomi i projektet, herunder en opdateret risikovurdering, som vil blive forelagt forligskredsen bag projektet.

Den 22. december 2014 modtog Femern A/S tilbud på de fire store kyst til kyst-tunnelkontrakter fra de tilbudsgivende konsortier, der tidligere er blevet prækvalificeret til at afgive tilbud. Analysen af de indkomne bud viste, at der samlet set er tale om højere anlægsomkostninger end forventet af Femern A/S.

Femern A/S har iværksat en handlingsplan, som har til formål at søge at nedbringe priserne inden de endelige tunnelkontrakter kan underskrives. Som led i handlingsplanen har Femern A/S inden for rammerne af den konkurrenceprægede dialog iværksat en fornyet dialogrunde med entreprenørerne med det formål at skabe et velfunderet grundlag for at nedbringe den samlede anlægsudgift og dermed øge reserverne i anlægsbudgettet. Der er især muligheder for at opnå lavere anlægspriser, hvis entreprenørerne får længere tid til at bygge sænketunnelen, og forligskredsen har derfor besluttet, at anlægsperioden forlænges til 8 ½ år med åbningstidspunkt medio 2024. En udskydelse af åbningstidspunktet for tunnelen skal også ses i lyset af den opdaterede tyske tidsplan for udbygning af de tyske landanlæg. Den iværksatte handlingsplan vil endvidere i sig selv påvirke tidspunktet for, hvornår kontrakterne tidligst kan underskrives. Den samlede tidsplan for projektet vil blive opdateret i andet halvår 2015.

Erfaringerne fra de fire store tunnelkontrakter har betydning for selskabets tilrettelæggelse af arbejdet med jernbanen og de elektriske og mekaniske installationer i tunnelen. Dette indgår også i det videre arbejde med projektet.

Ansøgningen om tysk myndighedsgodkendelse blev indgivet til godkendelsesmyndigheden i Kiel i oktober 2013, hvorefter myndigheden gennemførte et konsistens- og plausibilitetstjek af ansøgningen. På den baggrund kunne Femern A/S fremsende den endelige ansøgning i marts 2014. Som led i den tyske myndighedsproces sendte den svarlige tyske

myndighed, LBV Kiel, ansøgningsmaterialet i offentlig høring. Høringen blev afsluttet i juli 2014.

Femern A/S og høringsmyndigheden i Slesvig-Holsten har iværksat en grundig gennemgang af de indkomne indsigelser. Der er kommet færre indsigelser i den tyske høringsproces end forventet – ca. 3.100. På den anden side har gennemgangen vist, at flere af indsigelserne er mere komplicerede og mere omfattende end forventet. Det har medført, at det har taget længere tid end forudsat at udarbejde svar på indsigelserne, særligt med henblik på at begrænse risikoen for efterfølgende retssager. Femern A/S har i maj 2015 fremsendt forslag til besvarelser af samtlige indkomne indsigelser i høringsprocessen.

Femern A/S er i en tæt dialog med de relevante tyske myndigheder om såvel substansen i godkendelsesprocessen som den forventede tidsplan for godkendelsen. Det er i sidste ende alene den uafhængige godkendelsesmyndighed i Slesvig-Holsten (LBV Kiel), der afgør, hvornår godkendelsen kan udstedes.

Der er på nuværende tidspunkt stor usikkerhed omkring afslutningen af den tyske myndighedsproces. Det står klart, at det ikke længere er muligt at få en tysk myndighedsgodkendelse i 2015, som det tidligere har været forudsat. De tyske myndigheder har over for Transport- og Bygningsministeriet oplyst, at man omkring årsskiftet 2015/2016 har mulighed for at vurdere den videre myndighedsproces, men at man ikke kan love en konkret melding om, hvornår tilladelsen kan gives, og hvilke krav der vil blive stillet i den forbindelse. Det kan på nuværende tidspunkt ikke udelukkes, at den tyske myndighedsgodkendelse først udstedes i 2017 eller senere. Dertil kommer risici for klagesager, som ligeledes kan forsinke den endelige godkendelse.

Efter at Folketingets Finansudvalg tiltrådte akt 97 af 20. marts 2013 (tidligere fortroligt aktstykke K), har Femern A/S iværksat en række fremrykkede aktiviteter i området ved Rødbyhavn, herunder bl.a. etablering af veje og forsyningspunkter som led i forberedelse af anlæg af den kommende tunnelfabrik, med henblik på at gøre tidsplanen for projektet mere robust samt bidrage til beskæftigelse i området.

Den budgetmæssige situation

Med aktstykke 149 af 23. juni 2011 samt akt 97 af 20. marts 2013 (tidligere fortroligt aktstykke K) 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.

I anlægsloven for den faste forbindelse over Femern Bælt indgår et samlet anlægsbudget for kyst til kyst-forbindelsen på 55,1 mia. kr. (2015-priser) inklusive reserver på 3,7 mia. kr. svarende til 7 pct. Budgettet omfatter også de yderligere installations- og jernbanekontrakter samt projekteringsomkostningerne m.v. Anlægsbudgettet er opstillet på baggrund af prissatte tilbud fra de prækvalificerede entreprenører på de fire store tunnelkontrakter.

I indeværende støtteperiode, der dækker perioden frem til udgangen af 2015, modtager projektet støtte fra EU's TEN-T-program. Pr. 31. marts 2015 udgør den samlede indtægtsførte EU-støtte i løbende priser 1.229 mio. kr. (svarende til 1.112 mio. kr. i 2008-prisniveau). Pr. 31. marts 2015 var der samlet set udbetalt støtte fra EU for i alt 1.149

mio. kr., og selskabets tilgodehavende hos EU kan derfor pr. 31. marts 2015 opgøres til ca. 80 mio. kr.

Transport- og Bygningsministeriet indgav den 25. februar 2015 ansøgning om støtte fra TEN-T-programmet for perioden frem til og med 2020 vedrørende anlægsfasen. Der blev ansøgt om maksimal støtte til kyst til kyst-forbindelsen i perioden, svarende til godt 13 mia. kr. Den støtteberettigede periode er som udgangspunkt perioden 2014-2020 for de store projekter som Femern Bælt-forbindelsen, hvorfor der som udgangspunkt først kan søges om støtte til anlægsudgifter for 2021 og frem i forbindelse med næste syvårsperiode 2021-2027.

Kommissionen har den 29. juni 2015 meddelt, at sænketunnel-projektet under Femern Bælt vil få tildelt en støtte på 589 mio. euro, svarende til knap 4,4 mia. kr., for perioden fra 2016 til 2019.

Den endelige støttetildeling fra Kommissionen fastlægges i en støtteaftale imellem Danmark, Tyskland og Kommissionen i løbet af efteråret 2015. I støtteaftalen skal der tages højde for ændret afløbsprofil i forhold til den, der blev indsendt i ansøgningen fra februar 2015. EU-støtten udbetales i takt med, at de faktisk afholdte udgifter til anlægsfasen dokumenteres.

Danske jernbaneanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Formål

Transport- og bygningsministeren tildelte Banedanmark ansvaret for projektering af de danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern-banen) 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.

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 samt mellem Orehoved og syd for Holeby til dobbeltspor, jf. Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Desuden vil der blive etableret en ny dobbeltsporet fast jernbanebro over Masnedsund og en ny sejlrende i Masnedø Østflak.

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 akt 97 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:

- Nedrivning af de første broer begyndte i maj 2014, og delprojektet forventes afsluttet i 2016. Efter 1. halvår 2015 ventes ni broer at være nedrevet og tre af dem genåbnet. Der er etableret en perron ved Rødby Færge, som åbnede i januar 2015.
- I december 2013 blev 12 overtagne ejendomme nedrevet fordelt på fire entrepriser. I efteråret 2015 forventes flere ejendomme nedrevet.
- De første 410 husejere på Lolland og Falster har siden april 2014 modtaget tilbud om at få støjsolaret deres hus. 363 af disse har accepteret tilbuddet, mens de resterende 47 har afslået eller har ikke svaret. I april 2015 var 52 af de 363 accepterede sager afsluttet. Invitationen af husejerne på Sjælland er udskudt indtil forligskredsen i løbet af efteråret 2015 har foretaget en revurdering af den samlede økonomi i Femern Bælt-projektet og taget endelig stilling til projektets videre forløb, herunder en revurdering af tidsplanen for udbygningen af de danske jernbanelandanlæg i lyset af den nye tyske tidsplan for udbygningen af de tyske jernbanelandanlæg.
- Arbejdet med etablering af ekstra perron på Vordingborg Station blev afsluttet i december 2014.

For så vidt angår projektet i øvrigt, har Banedanmark i 1. halvår 2015 udarbejdet udbudsmateriale og gennemført udbud for hovedparten af projektets entrepriser. På baggrund af forligskredsens revurdering af den samlede økonomi i Femern Bælt-projektet i efteråret 2015 udskyder Banedanmark indgåelse af kontrakter for de forskellige anlægsarbejder på jernbanestrækningen mellem Ringsted og syd for Holeby, indtil den fornyede vurdering af den samlede økonomi i Femern Bælt-projektet er foretaget. Banedanmark fortsætter arbejdet med at forberede og klargøre kontrakterne samt gennemføre forberedende arbejder og fremrykkede aktiviteter, herunder eksproprieringer. Dette betyder at projektet har genplanlagt udbudstidsplanen, således at hovedparten af kontrakterne forventes indgået fra 4. kvartal 2015 til midten af 2016. Der afleveres tilbud på en række større entrepriser i 2. halvår 2015, herunder for Bropakke 2-4 (broer på Sjælland, Lolland og Falster), Masnedsundbroen og anlægspakkerne 1-3 (jordarbejde på Sjælland, Lolland og Falster). En række øvrige udbud er ligeledes udskudt.

I lyset af beslutningen om at udskyde åbningstidspunktet for kyst til kyst-forbindelsen til medio 2024, jf. ovenfor, er det forventningen, at også færdiggørelsestidspunktet for jernbanelandanlæggene udskydes, men en nærmere gennemførelsesplan herfor afventer en stillingtagen i efteråret 2015.

Der er gennemført forlodsøvertagelser af en række ejendomme, som eksproprieres efter, at anlægsloven trådte i kraft den 5. maj 2015.

I henhold til anlægsloven etablerer Banedanmark følgende:

- En passagervendt station syd for Holeby på Lolland med en tilhørende ny bro over Sydmotorvejen, som Vejdirektoratet forestår, 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.

Den budgetmæssige situation

A/S Femernlandanlæg finansierer projektet. Afregningen til Banedanmark sker ved månedlig fakturering.

I alt er der ad tre omgange tildelt ca. 271 mio. kr. i EU-støtte til projektets projekteringsfase. De to første projekter er afsluttet, mens det tredje TEN-T-tildeling afsluttes ultimo 2015. Først i 2016 er det endeligt afklaret, hvor stor en andel af de ca. 271 mio. kr., der er kommet til udbetaling. Udskydelse af kontraktindgåelser, som beskrevet ovenfor, kan betyde færre støtteberettigede udgifter, hvorved EU-støtten kan blive reduceret.

Banedanmark indgav i februar 2015 ansøgning til Europa-Kommissionen om støtte til projektet i perioden 1. januar 2014-31. december 2020. Banedanmark ansøgte om den maksimale støttesats på 30 pct. den 25. februar 2015. Europa-Kommissionen meddelte den 29. juni 2015, at der foreløbigt ikke tildeles støtte til projektets anlægsfase. Kommissionen har meddelt, at der vil blive mulighed for at søge igen på et tidspunkt inden 2020.

7. Metroen

Metroselskabet varetager en lang række anlægsprojekter. For det første varetager Metroselskabet anlægsarbejdet på Cityringen, der vil bestå af 17 stationer i det centrale København og Frederiksberg. For det andet varetager Metroselskabet anlægsarbejdet af en linje til den nye bydel i Nordhavnen som en afgang fra Cityringen. Dette arbejde påbegyndtes i marken i starten af 2015. For det tredje arbejdes der med en Sydhavnslinje, der skal være en forlængelse af linjen fra Nordhavnen via Cityringen til Ny Ellebjerg. Herudover medvirker Metroselskabet til en undersøgelse af anlæg af yderligere metrostationer i Nordhavn i forlængelse af den igangværende afgang til Nordhavnen til betjening af den nye bydel.

Cityringen

Cityringen bliver en 15 km lang tunnelbane (to tunnelrør) under City, brokvartererne og Frederiksberg med 17 stationer. Cityringen anlægges efter princippet ”mere af samme slags”. Dvs. at principperne og de tekniske løsninger fra den eksisterende metro, såsom stationstype og togstørrelse, genbruges. Ibrugtagning er planlagt til juli 2019.

Status

Lov om en Cityring er vedtaget af Venstre, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti (lov nr. 552 af 6. juni 2007). Loven bemyndiger transport- og bygningsministeren 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.

Regeringen, Socialistisk Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti indgik den 21. februar 2014 Aftale om Klare rammer for byggeriet af Metrocityringen. Aftalen blev indgået som følge af, at klagesager på en række af Cityringens byggepladser i 2. halvdel af 2013 og 1. halvdel af 2014 medførte, at udvidet arbejdstid på flere byggepladser ikke kunne realiseres. Idet situationen indebar en alvorlig risiko for forsinkelse og fordyrelse af projektet, var det nødvendigt at indføre et nyt reguleringsgrundlag for metrobyggeriet.

Aftalen er udmøntet i ’Lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven’ (lov nr. 748 af 25. juni 2014). Med lovændringen reguleres metrobyggeriet nu gennem bekendtgørelser udstedt af transport- og bygningsministeren dels om støjgrænser for metrobyggepladserne (Byggepladsbekendtgørelsen) og dels om erstatninger og genhusning til naboerne (Nabopakkebekendtgørelsen). Den nye regulering for metrobyggeriet trådte i kraft 1. juli 2014.

Status for Metroselskabets indgåelse af aftaler med naboerne pr. 1. april 2015 fremgår af tabellen nedenfor:

Tilbud om kompensation			Blandt 100 pct. berettigede	
Under-skrevne tilbud om kompensation	Modtagne afslag på kompensation	Antal udsendte aftaler om 100 pct.-kompensationer – i parentes er angivet, hvor mange, der har underskrevet tilbud om kompensation	Antal, der er genhuset	Antal der har anmodet om overtagelse – i parentes er angivet, hvor mange der er indgået en aftale med om overtagelse
4134	7	546 (530)	1	23 (6)

Efter ikrafttrædelsen af nabopakkebekendtgørelsen er der udsendt 4.516 aftaler om kompensation. Heraf er der 546 husstande, der er 100 pct. kompensationsberettigede.

Pr 1. april 2015 er status, at der er indgået 4.134 aftaler om kompensation, heraf 530 aftaler med 100 pct. kompensationsberettigede. De naboer, der ikke har returneret aftalen, har modtaget en påmindelse herom. Der er frem til den 1. april 2015 fremsat fem anmodninger om genhusning, men alene én husstand har konkret ønsket indgået en aftale herom. Der er ikke fremkommet anmodning om kommunal genhusning. Der er frem til den 1. april 2015 fremsat 23 anmodninger om overtagelse, hvoraf der er indgået en aftale med 6 husstande.

Som det fremgår af statusoversigten, er der 23 husstande, der har anmodet om overtagelse, men der er kun indgået aftale med seks husstande herom. Dette skyldes flere forhold. Eksempelvis har nogle husstande besluttet sig for at indgå aftale om kompensation i stedet for at indgå en aftale om overtagelse. Nogle husstande har ikke fulgt op omkring ændring af vedtægter (dvs. at nødvendige vedtægtsændringer i andels-/ejerforeningen ikke er gennemført), eller er utilfredse med den tilbudte pris fra ejendomsmægleren (her har enkelte endvidere indbragt prisfastsættelsen for Ekspropriationskommissionen), eller har afhændet boligen i fri handel i perioden.

Økonomi

Dato for indgåelse/vedtagelse	Lov/aftale	Hjemmel
6. juni 2007	Cityring	Lov nr. 552
1. december 2010	Anlægsbudget for Cityringen	Akstykke 51
21. februar 2014	Aftale om Klare rammer for byggeriet af Metrocityringen	Udmøntet i en ændring af Lov om en Cityring
8. oktober 2014	Håndtering af fordyrelsen for byggeriet af Cityringen	Akstykke nr. 162

Finansudvalget tiltrådte med akstykke 51 af 1. december 2010 anlægsbudgettet for Cityringen. Transport- og bygningsministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune godkendte herefter det økonomiske 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.

De økonomiske konsekvenser af klagesagsforløbet hos Natur- og Miljøklagenævnet i 2013 og 1. halvår af 2014, som nævnt ovenfor, er nu blevet opgjort og Metroselskabet afsluttede forhandlingerne med entreprenørerne herom i løbet af sommeren 2014. Samlet indebærer omkostningerne som følge af den længere anlægsperiode en forøgelse af anlægsbudgettet for Cityringen på ca. 1 mia. kr. til i alt ca. 23,5 mia. kr. (2014-priser).

De ca. 1 mia. kr. er sammensat af ca. 0,5 mia. kr. i kompensation til entreprenørerne, ca. 0,3 mia. til nabokompensation og ca. 0,2 mia. kr. til Metroselskabets egne tidsomkostninger. Dette svarer til en forøgelse af anlægsbudgettet med godt 4 pct.

Finansudvalget tiltrådte d. 8. oktober 2014 aktstykket nr. 162 om håndtering af fordyrelsen for byggeriet af Cityringen. Det fremgår af aktstykket, at ejerne bidrager ud fra de respektive ejerandele, således at staten indskyder 334 mio. kr. i 2014, Københavns Kommune indskyder 137 mio. kr. i 2014 og 263 mio. kr. i 2016 og Frederiksberg Kommune indskyder 66 mio. kr. i 2020. Når anlægsarbejdet er færdigt, Cityringen er åbnet, og projektets usikkerheder dermed er reduceret væsentligt, udarbejdes en revideret opgørelse af Metroselskabets langtidsøkonomi. På baggrund heraf vil ejerne tage stilling til, om beløbene helt eller delvist skal tilbagebetales til ejerne.

Fordyrelsen af Cityringen er endvidere godkendt den 29. september 2014 af Frederiksberg Kommune og den 9. oktober af Københavns Kommune.

Pr. 31. december 2014 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 12,9 mia. kr. (løbende priser).

Status for anlægget

På over halvdelen af de 22 byggepladser er udgravningen overstået og flere byggepladser er nu i gang med at indrette metrostationerne under jorden. Det drejer sig om stationerne Nørrebros Runddel, Nuuks Plads, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station og Frederiksberg Allé. På disse stationer er det store stationsrum støbt, men inventar såsom perroner, skinner og rulletrapper udestår. Herudover er færdiggørelse af de indvendige synlige flader og indkøb af materiale påbegyndt.

Fremdriften for de fire tunnelboremaskiner, der skal bore de 15,5 km lange tunneller på Cityringen, følger i store træk tidsplanen. Den 30. april 2015 havde tunnelboremaskinerne boret 10.353 m ud af 29.124 m tunnel svarende til 35,5 %. Tunnelboremaskine 1 (Nora) har færdiggjort omkring tre fjerdedele mellem Frederiksberg Allé og Enghave Plads og er ankommet på Enghave Plads. Tunnelboremaskine 2 (Tria) er på Frederiksberg Allé ved at klargøres til at køre mellem Frederiksberg Allé og Enghave Plads. Tunnelboremaskine 3 (Minerva) og 4 (Eva) er ved at blive klargjort til borearbejdet fra Nørrebroparken mod Østersøgade, der forventes at ankomme til Østersøgade i andet kvartal 2016.

Cityringsprojektet er inde i et faseskifte, hvor transportsystemsentreprenøren Ansaldo STS får overdraget adgang til de hidtidige anlægsbyggepladser, for at kunne påbegynde skinnelægning og installationsarbejder. Medio april 2015 påbegyndte Ansaldo STS arbejdet på den første byggeplads på Tømmergraven. Herudover kan det fremhæves, at de 2 første tog til Cityringen er ankommet til Kontrol og vedligeholdelsescenteret (CMC) i Vasbygade, hvor de vil gennemgå forskellige tests og tilpasninger. Produktionen af de øvrige passagertog følger tidsplanen.

Metroselskabet oplyser, at der ingen ændringer er i den overordnede tidsplan, men på nogle lokaliteter er der et lokalt efterslæb i fremdriften. På disse udarbejder hovedentreprenøren CMT "recovery plans", som belyser, hvorledes efterslæb indhentes eller begrænses, således at den overordnede tidsplan ikke påvirkes. Det drejer sig såvel om tilførsel af øgede ressourcer, herunder både mandskab og teknisk udstyr, om ændret tilret-

telæggelse af arbejdet, herunder f.eks. en ændret rækkefølge af anlægsprocesserne, som kan sikre boremaskinernes fremdrift, og om kombinationer heraf. De lokale efterslæb vurderes ikke at have indflydelse på den samlede tidsplan.

Nedenfor følger en uddybning for efterslæbene på de byggepladser, hvor der er registreret forsinkelser:

København H

Entreprenøren arbejder med at færdiggøre stationens indvendige betonkonstruktioner. Fremdriften har ikke udviklet sig positivt og er fortsat utilfredsstillende. Entreprenørens genopretningsplan følges derfor tæt.

Gammel Strand

CMT har justeret deres genopretningsplan og optimerer udgravningsprocesserne for at tillade påbegyndelsen af bundpladen tidligere. Planen sikrer, at forsinkelsen ikke udvikler sig kritisk.

Kongens Nytorv

Efter færdiggørelsen af topdækket skal CMT fremskynde udgravningen af stationsboksen for at begrænse forsinkelsen. Udgravningen er forløbet godt, men CMT's genopretningsplan følges fortsat tæt.

Marmorkirken

Logistikken omkring udgravning er vanskelig. Stationen er meget dyb og har med sin særlige udformning mange mellemdæk. Stationens mellemdæk produceres i modsætning til de øvrige stationer i takt med, at stationen udgraves. Arbejdsprocesserne øverst i stationsboksen har taget længere tid end forudset. Hvis de efterfølgende tilsvarende arbejder ikke udføres hurtigere end hidtil, er der risiko for, at stationen vil kunne forsinke projektet. Der er iværksat nye accelererende tiltag omkring jernbinding, men CMT's genopretningsplan følges fortsat nøje.

Enghave Plads

Stationen har modtaget den første tunnelboremaskine (TBM1) og er klar til at modtage den anden (TBM2). Fokus på denne station er nu på at få teknikrumsdelen færdiggjort rettidigt til Ansaldo STS.

Sønder Boulevard

Der er stor fokus på færdiggørelse af skaktens øvrige betonkonstruktioner, så disse kan produceres uden forsinkelser på Ansaldo STS's sporlægningsaktiviteter jf. også nedenfor.

Tunnelstrækning Nørrebroparken - Sønder Boulevard

Tunnelboremaskinerne TBM3 og TBM4 kan først påbegynde boring fra Nørrebroparken, når tunnelboremaskinerne TBM1 og TBM2 er nået frem til Sønder Boulevard. Der er dog i tidsplanen allerede forudsat en tidsmæssig forskydning mellem boringerne af hensyn til klargøring af tunnelboremaskinerne. TBM2 er på vej mod Enghave Plads, hvor TBM1 er ankommet og næsten klar til at fortsætte mod Sønder Boulevard.

Generelt vurderes afvigelserne på de enkelte lokaliteter ikke at påvirke den overordnede tidsplan, men der er fokus på, at entreprenøren fremadrettet har planlagt aktioner, som kan indvinde lokale tidstab. Det drejer sig såvel om tilførsel af øgede ressourcer, herunder både mandskab og teknisk udstyr (forcering), om ændret tilrettelæggelse af arbejdet, herunder f.eks. en ændret rækkefølge af anlægsprocesserne, som kan sikre boremaskinernes fremdrift (optimering) eller om kombinationer heraf.

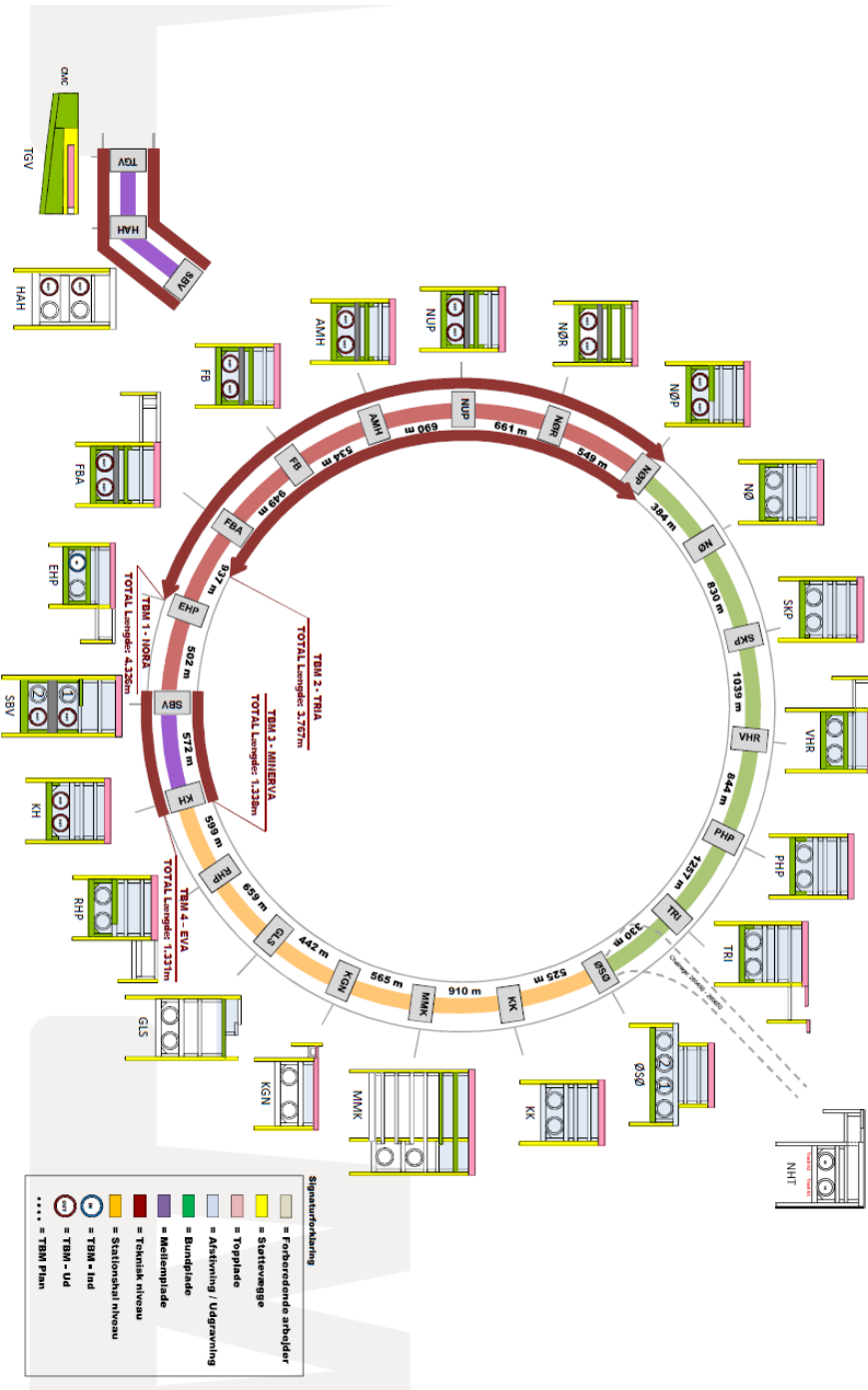
Figuren nedenfor viser fremdriften på Cityringens byggepladser. Farvekoderne illustrerer, hvor meget hver enkelt station er udbygget. Det vil eksempelvis sige, at når den lyserøde farve er markeret på en station, betyder det, at toppladen er etableret. De steder hvor et eller flere elementer på en station ikke er farvet, er elementerne endnu ikke udført.

Den 30. april 2015 havde tunnelboremaskinerne boret 10.353 m ud af 29.124 m tunnel svarende til 35,5 pct.



CITYRINGEN

18.05.15



Nordhavnsafgreningen

Som en afgrening fra Cityringen bygges der en metrolinje til Nordhavnen. Nordhavn metrostation bliver en underjordisk station, forbundet med S-togsstationen via en gangtunnel. Orientkaj metrostation er en højbanestation. Ibrugtagen er planlagt til ultimo 2019. Herudover er det besluttet at anlægge et antal yderligere stationer i Nordhavnen i takt med byudviklingen jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen af 27. juni 2014.

Status

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 Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (lov nr. 526 af 27. maj 2013) om afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen vedtaget af et enigt Folketing.

For størstedelen af anlægget af nordhavnsafgreningen er der indgået kontrakter efter udbud med henholdsvis en anlægsentreprenør og en transportsystemleverandør. Transportsystemet udgør en integreret del af anlægget af Cityringen. Anlægsentreprenøren Metnord underskrev kontrakt den 5. juni 2014.

Udbuddet af højbanestrækningen er endnu ikke afsluttet. Dette forventes at ske i løbet af 2015, således at kontraktindgåelse herom kan ske i slutningen af 2015.

Københavns Kommune har udarbejdet en supplerende VVM-redegørelse for Nordhavnsmetroen, som blev vedtaget d. 5. februar 2015 i Borgerrepræsentationen. Umiddelbart herefter har transport- og bygningsministeren udstedt de nødvendige bekendtgørelser, som sikrer det myndighedsmæssige grundlag for anlægsarbejdet.

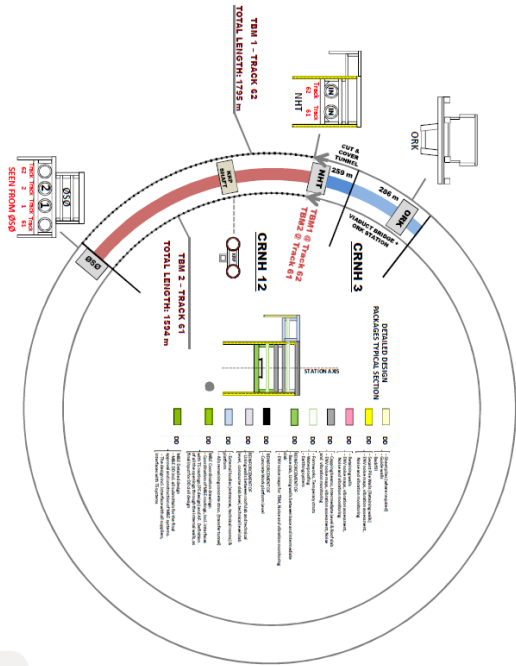
Status for anlægget

Arbejdet på Nordhavnsafgreningen følger tidsplanen. Designarbejdet og etablering af grundvandssænkning pågår. Anlægsentreprenøren har etableret byggepladskontor og har mobiliseret fire borerigge, som planlagt. Produktionen af sekantpæle til den kommende stationsboks forløber planmæssigt. Hovedentreprenøren MetNord har indgået aftale med Herrenknecht om levering af tunnelboremaskiner.



CITYRINGEN - Nordhavnen

26.05.15



Legend

	TRAK - Track 01 - 02
	STATION - Station 0.00 - 0.01
	CRNH - Central Ringway 01 - 02
	Material - Material 01 - 02
	Excavation

Scale: 1:1000

Økonomi

Dato for indgåelse/vedtagelse	Lov/aftale	Hjemmel
16. august 2012	Finansiering af det statslige bidrag til metroafgreningen fra Cityringen til Nordhavnen	Akt. 115
21. maj 2013	Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S	

På grundlag af udbuddene og aftaler om tillægskontrakterne på Cityringen samt alle øvrige omkostninger til anlægsarbejdet ligger anlægsbudgettet på samme niveau som udredningens anlægsoverslag, idet der dog forudsættes anvendt 10 mio. kr. af 10 pct.-reserven på 230 mio. kr. (2013 priser), som er indskudt i Metroselskabet.

Pr. 31. december 2014 er det samlede forbrug på Nordhavnen opgjort til 385 mio. kr. (løbende priser).

Sydhavnsafgreningen

I juni 2014 indgik staten og Københavns Kommune aftale om at anlægge en afgrening fra Cityringen gennem Sydhavn til Ny Ellebjerg. Afgreningen fra Cityringen vil få 5 stationer: v/ Fisketorvet, v/ Enghave Brygge, v. Sluseholmen, v./ Mozarts Plads og Ny Ellebjerg. Banen løber gennem dels nye byudviklingsområder med betydeligt omfang af nybyggeri og dels det allerede udbyggede område Kongens Enghave – ”det klassiske Sydhavn” – og slutter ved det nye knudepunkt Ny Ellebjerg, hvor der bliver forbindelse til S-tog, ringbanen og regional- og fjern tog.

Ibrugtagning er planlagt til 2023.

Status

Finansudvalget har den 4. september 2014 tiltrådt aktstykke nr. 149 om finansieringen af statens andel af afgreningskammeret for Sydhavnsmetroen.

Der er udarbejdet en supplerende VVM-redegørelse til Cityringen for afgreningskammeret ved Havneholmen. Der er udstedt VVM-tilladelse og en bekendtgørelse fra transport- og bygningsministeren, som regulerer anlæggelsen af afgreningskammeret.

Derudover forløber arbejdet med VVM-redegørelsen for Sydhavnsmetroen efter tidsplanen. Den første offentlighedsfase - idéfasen - blev gennemført fra 1. november 2014 til 12. december 2014. På baggrund af idéfasehøringen har Københavns Kommune udgivet en hvidbog for idéfasen. Hvidbogen danner grundlag for fastlæggelsen af den efterfølgende VVM-redegørelsens struktur og indhold. VVM-redegørelsen forventes udsendt til offentlig høring ultimo august 2015.

Folketinget vedtog den 5. februar 2015 Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (lov nr. 156 af 18. februar 2015), omfattende anlæg af en ny metro til Sydhavnen.

Status for anlægget

Projekteringen af Sydhavnsmetroen forløber efter tidsplanen og der er indgået aftaler med konsulenterne COWI/Systra JW om projektering. Den 1. maj afsluttes fase 1 med dispositionsforslag, hvorefter udbudsdesign og forberedelse af udbudsdokumenter påbegyndes. Det forventes, at der efter prækvalifikationen af tilbudsgivere udsendes udbudsmateriale i sommeren 2016.

Udførelsen af afgreningskammeret Havneholmen er påbegyndt og er forud for tidsplanen. I begyndelsen af april afsluttedes etableringen af indfatningsvæggene til kammeret.

Økonomi

Dato for indgåelse/vedtagelse	Lov/aftale	Hjemmel
4. september 2014	Finansieringen af statens andel af afgreningskammeret for Sydhavnsmetroen	Aktstykke 149
5. februar 2015	Ændring af cityringsloven omfattende anlæg af en ny metro til Sydhavnen	

De samlede anlægsomkostninger for den valgte linjeføring med afgreningskammeret er 8,6 mia. kr. (2014 priser), inklusiv 30 pct. korrektionsreserve. Indskudsbehovet er 5,6 mia. kr. inklusiv korrektionsreserve.

Aftalen er forudsat finansieret ved indskud fra Københavns Kommune på 2 mia. kr. og fra By og Havn på 1,7 mia. kr., som dækker kommunens bidrag til såvel Sydhavnsmetro samt det nødvendige afgreningskammer. Statens bidrag består i overdragelse af 40 procentpoint af statens ejerandel af By og Havn I/S til Københavns Kommune.

Som en del af aftalen indgår etablering af et afgreningskammer fra Cityringen til Sydhavnsmetroen. Anlægsomkostningerne til afgreningskammeret er på ca. 525 mio. kr., inklusiv reserve. Københavns Kommunes andel af afgreningskammeret finansieres som nævnt oven for og statens bidrag udgør ca. 263 mio. kr., inklusiv korrektionsreserve. Statens bidrag indskydes i overensstemmelse med principperne om ny anlægsbudgettering. Anlæggelsen af afgreningskammeret indgik i den aftale som Metroselskabet har indgået med entreprenørerne på Cityringen i sommeren 2014. Der er således etableret en byggeplads ved Havneholmen, beliggende sammen med tunnelarbejdspladsen ved Otto Busses Vej.

Pr. 31. december 2014 er det samlede forbrug på Sydhavnen opgjort til 40 mio. kr. (løbende priser).

Perrondøre

Ved Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der bevilget 200 mio. kr. (2012-priser) til at øge antallet af afgang og dermed kapaciteten i den eksisterende Metro, herunder til opstilling af perrondøre på de overjordiske stationer. Formålet var at øge driftsstabiliteten, bl.a. ved at undgå de mange ”falske” overvågningsalarmer fra det eksisterende sikkerhedssystem.

Status

I 2013 blev der indgået kontrakter om levering og installation af de nye perrondøre, samt den tilhørende opdatering af metroens eksisterende tekniske systemer.

Desuden er der foregået en detaljeret planlægning af installationsarbejdet med henblik på at begrænse projektets påvirkning af metrodrift i anlægsperioden.

Status for anlægget

Per 1. maj er perrondørene på strækningen Øresund-Kastrup og DR-byen-Vestamager færdiggjort. På nuværende tidspunkt udestår Vanløse, Flintholm og Lindevang, der alle forventes færdiggjort slut juli 2015.

Økonomi

På baggrund af erfaringerne fra gennemførelse af den første fase af perrondørsprojektet blev det af hensyn til passagererne vurderet mest hensigtsmæssigt at justere den tidsplan, der er fastlagt i aftalen. Ændringen indebærer, at på ni ud af 12 stationer vil brugen – og dermed værdien for kunderne – af perrondørene være implementeret som oprindeligt planlagt og aftalt, mens de resterende tre stationer (Vanløse, Flintholm og Lindevang) udskydes til færdiggørelse senest i august 2015. 75 pct. af projektet gennemføres således som planlagt og de resterende 25 pct. vil være afsluttet og implementeret med en forlængelse af projektperioden på op til to måneder. Perrondørene forventes at være implementeret inden for det aftalte budget på 200 mio. kr. (2012-priser).

8. Puljeprojekter på transportområdet

Afsnittet giver en oversigt over puljeprojekter på transportområdet under Transport- og Bygningsministeriet. Tabellerne er opdelt efter hvilken forligskreds, der har afsat midlerne.

Tabel 8.1 giver en oversigt over puljeprojekter, der er igangsat af forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 og senere aftaler i forlængelse af denne. For så vidt angår puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser, som er etableret med Aftaler om en grøn transportpolitik, er der givet en status for VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. i afsnit 3.1 for baneprojekter og i afsnit 4.1 for vejprojekter.

I tabel 8.2 gives en oversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter afsat som led i aftaler om en grøn transportpolitik, og som enten udføres under Transport- og Bygningsministeriet eller udbetales til og gennemføres af eksterne parter.

Tabel 8.3 gives en oversigt over puljeprojekter, der er udmøntet af forligskredsen bag Aftale om en bedre og billigere kollektiv trafik af 12. juni 2012.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af januar 2014 er der reserveret midler til en stationspulje samt afsat midler til pulje til parkering. I tabel 8.4 gives en status over udmøntningen af puljerne.

Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik

Med Aftale om en grøn transportpolitik fra januar 2009 blev der afsat midler til at etablere og forlænge en række puljer med henblik på at sikre en løbende, målrettet indsats inden for en række prioriterede fokusområder. Midlerne er løbende blevet udmøntet til konkrete projekter, jf. følgende tabel.

Tabel 8.1. Puljeprojekter på transportområdet, En grøn transportpolitik

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til stationsmoderniseringer						
Genåbning af Langeskov Station	Aftale af 26. nov. 2010 / Aftale af 24. juni 2014	64,5	Ja	19,5	2015	Banedanmark
Ny perron i Sønderborg ved Sønderborg St.	Aftale af 26. nov. 2010 / Aftale af 24. juni 2014	10,0	Ja	1,1	(bero)	Banedanmark
Enghave station	FL13	92,0	Ja	0,0	2016	Banedanmark
Nordhavn station	Aftale af 26. nov. 2010	78,7	Ja	6,4	2016	Banedanmark
(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til nye teknologiske muligheder						
Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro	Aftale af 26. nov. 2010	20,1	Ja	12,1	2016	Banedanmark
Evaluerings af effekterne af ITS	Aftale af 24. juni 2014	3,4	Ja	1,2	2015	Vejdirektoratet
Videreførsel af drift af trafikledelsessystemer	Aftale af 24. juni 2014	15,8	Ja	0,9	2015	Vejdirektoratet
M3 - analyse af øget kapacitet, herunder kørsel i nødspor	Aftale af 24. juni 2014	5,0	Ja	0,3	2015	Vejdirektoratet
Pulje til analyse af kørsel i nødspor, ekskl. M3	Aftale af 24. juni 2014	5,1	Ja	0,3	2015	Vejdirektoratet
(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse						
ATC- linieledere på fjernbanen	FL10	3,5	Ja	1,7	(bero)	Banedanmark
Reservation af ramme til forbedring af vejnettet mv. som led i Ringkøbing-Skjern Kommunes projekt "Søvejen mod vest"	FL10 Aftale af 26. nov. 2010	3,8	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Tilslutningsvej v Aulbyvej, Middelfart Kommune	FL 12	10,3	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Transport af vindmøller på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	45,5	Ja	4,1	2015	Vejdirektoratet
E45 Fredericia-Kolding, Kørsel i nødspor ved Kolding	Aftale af 21. marts 2013	39,8	Ja	17,1	2015	Vejdirektoratet
Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 21. marts 2013	10,5	Ja	9,3	2015	Banedanmark
Rampekrydsombygning ved Odense SV	Aftale af 21. marts 2013	29,0	Ja	0,8	2017	Vejdirektoratet
Krydsombygning ved Klausdalsbrovej ved Ring 4 i Ballerup	Aftale af 21. marts 2013	35,8	Ja	4,1	2016	Vejdirektoratet
Udvidelse af frakørsel ved Vintapperrampen	Aftale af 24. juni 2014	5,2	Ja	0,2	2016	Vejdirektoratet

Tabellen fortsættes på følgende side...

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014)						
Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn	Aftale af 5. maj 2011	19,2	Ja	7,7	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti Lumsås-Gl.Ebbeløkkevej Øst, Odsherred Kommune	Aftale af 20. juni 2012	8,3	Ja	1,8	2015	Vejdirektoratet
Stikrydsning i tunnel ved Ribe	Aftale af 19. juni 2013	9,0	Ja	6,3	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti på Egedesvej og bro, Køge	Aftale af 19. juni 2013	12,5	Ja	1,8	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti Humlum-Oddesund Syd	Aftale af 19. juni 2013	18,0	Ja	0,8	2016	Vejdirektoratet
Stikrydsning v/ Lergravsvej, Grenaa	Aftale af 24. juni 2014	2,4	Ja	0,1	2015	Vejdirektoratet
Stikrydsning v/ Nyborgvej	Aftale af 24. juni 2014	2,4	Ja	0,1	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti Sandvadvej, Hørvejen	Aftale af 24. juni 2014	10,6	Ja	0,2	2016	Vejdirektoratet
Cykelsti vest for Kyse-Fuglebjerg	Aftale af 24. juni 2014	18,2	Ja	0,3	2016	Vejdirektoratet
Cykelsti Kvæmndrup-Egeskov	Aftale af 24. juni 2014	15,8	Ja	0,4	2016	Vejdirektoratet
Koordinering og planlægning af nationale og regionale cykelruter	Aftale af 24. juni 2014	1,0	Ja	0,0	2016	Vejdirektoratet
Kortlægning af behov og muligheder for forbedringer af cykeldata	Aftale af 24. juni 2014	0,5	Ja	0,1	2015	Vejdirektoratet
Tværgående evaluering af cykelpuljens effekt	Aftale af 24. juni 2014	1,5	Ja	0,0	2019	Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Svanninge Bakker	Aftale af 26. maj 2015	3,0	Ja	0,0	2016	Vejdirektoratet

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre trafikikkerhed (2009-2014)						
Simulator til lokoføreruddannelsen	FL10	12,7	Ja	0,2	-	Trafikstyrelsen
Pilotprojekt om brug af sensortechnologi til overvågning	FL10	3,2	Ja	1,6	2014	Banedanmark
eCall	Akt. 115 2008/2009	10,3	Ja	4,1	2017	Trafikstyrelsen
Årets trafikikkerhedsby 2011	Aftale af 26. nov. 2010	20,0	Ja	20,0	-	Vejdirektoratet
Årets trafikikkerhedsby 2012	Aftale af 5. maj 2011	20,0	Ja	20,0	-	Vejdirektoratet
Årets trafikikkerhedsby 2013	Aftale af 21. marts 2013	20,0	Ja	20,0	-	Vejdirektoratet
Årets trafikikkerhedsby 2014	Aftale af 14. november 2013	17,7	Ja	17,7	-	Vejdirektoratet
Forbedring af sikkerhed i overkørsler	Aftale af 5. maj 2011	27,3	Ja	27,0	2015	Banedanmark
Pulje til fremme af veteranogskørsel	Aftale af 21. marts 2013	4,7	Ja	4,7	-	Trafikstyrelsen
Forbedret sikkerhed for vejarbejdere	Aftale af 21. marts 2013	5,0	Ja	4,7	2015	Vejdirektoratet
Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejsstrækninger	Aftale af 21. marts 2013	20,2	Ja	5,5	2015	Vejdirektoratet
En udvidet indsats for kurvesanering	Aftale af 21. marts 2013	8,0	Ja	3,2	2015	Vejdirektoratet
Trafikkerhed på motorveje - beskyttelse mod faste genstande	Aftale af 21. marts 2013	3,0	Ja	1,5	2015	Vejdirektoratet
Dødsulykkesstatistik	Aftale af 21. marts 2013	5,0	Ja	4,7	2015	Vejdirektoratet
Undersøgelse af natulykker	Aftale af 21. marts 2013	2,6	Ja	1,9	2015	Vejdirektoratet
Modulvogtogsforsøget	FL07/FL08 Aftale af 21. marts 2013 Aftale af 24. juni 2014	221,5	Ja	141,0	2016	Vejdirektoratet
Fartvisere på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	6,1	Ja	2,6	2019	Vejdirektoratet
Forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	5,0	Ja	0,0	2016	Vejdirektoratet
Sikre kryds, bl.a. forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	8,6	Ja	0,0	2017	Vejdirektoratet
Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejsstrækninger, sorte pletter og grå strækninger	Aftale af 24. juni 2014	11,3	Ja	0,0	2017	Vejdirektoratet
Kampagne til hindring af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	7,5	Ja	0,4	2015	Trafikstyrelsen

Tabellen fortsættes på følgende side...

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)						
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	FL11	9,7	Ja	0,0	-	Reservation
Bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn	Aftale af 21. marts 2013	58,6	Ja	36,9	2016	Banedanmark
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	Aftale af 21. marts 2013	55,5	Ja	0,0	2018	Banedanmark
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til støjbekæmpelse (2009-2014)						
Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel	Aftale af 26. nov. 2010	7,3	Ja	3,4	2016	Banedanmark
Støjskærm ved Sundbrovej i Svendborg	Aftale af 14. november 2013	20,3	Ja	1,3	2015	Vejdirektoratet
Støjskærm ved Gjeddedalsvej/Nysøvej i Vallensbæk	Aftale af 14. november 2013	16,8	Ja	1,1	2015	Vejdirektoratet
Støjskærm ved Eremitageparken, Lyngby-Taarbæk	Aftale af 14. november 2013	17,2	Ja	1,5	2015	Vejdirektoratet
Støjsolering af stærkt støjbelastede boliger	Akt. 116 2008/2009 Aftale af 5. maj 2011 Aftale af 14. nov 2013	27,9	Ja	24,1	2010-2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Vejdammen	Aftale af 5. maj 2011	28,3	Ja	2,2	2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød	Aftale af 5. maj 2011	7,7	Ja	0,6	2016	Vejdirektoratet
§ 28.11.71. Generelle puljer						
Landsdækkende trafikmodel						
Lands trafikmodellen	FL10	63,4	Ja	51,1	2015	Transportministeriet
Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-2014)						
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland	FL10	25,6	Ja	20,6	2015	Transportministeriet
Supplerende VVM-analyse af østlig placering af en niveaufri udfletning ved Ringsted Station	Aftale af 24. juni 2014	15,0	Ja	0,0	2015	Banedanmark
Genberegning af midtjysk motorvej (landstrafikmodel)	Aftale af 24. juni 2014	2,0	ja	0,2	2015	Vejdirektoratet
Smidiggørelse af passage, broer ved Assentoft	Aftale af 24. juni 2014	1,0	ja	0,5	2016	Vejdirektoratet
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)						
Istandsættelse af busstoppesteder	Aftale af 5. maj 2011	15,0	Ja	11,0	-	Vejdirektoratet

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

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

Nedenstående oplister projekter i tabel 8.1, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af Anlægsstatus:

- For projektet vedr. rampekrydsombygning ved Odense SV har den besluttede by-omdannelse i Odense medført, at den oprindeligt planlagte løsning for projektet ikke længere vil have kapacitet til fuldt ud at håndtere den øgede trafikmængde i fremtiden. Forligskredsen har i marts 2015 godkendt Vejdirektoratets foreslåede projektændring. Den omfatter, at der i stedet etableres et såkaldt dynamisk ruder-anlæg (Diverging Diamond Interchange). Projektet er efterfølgende genplanlagt med en ny totaludgift på 29,0 mio. kr. I forbindelse med detailprojektering og fastlæggelse af ekspropriationsforretninger mv. er det forventede åbningsår ændret fra 2016 til 2017. Merbevillingsbehovet på 11,2 mio. kr. dækkes ved overførsel af midler fra en række afsluttede projekter.

- Ikrafttrædelsesdatoen for projektet eCall er udskudt til 2017 på grund af en opdatering af EU-tidsplanen.
- I forbindelse med projekt Cykelsti Humlum-Oddesund Syd underkendte politiet bredden på cykelstiens midterrabat. Efterfølgende har Transport- og Bygningsministeriet i januar 2015 godkendt rabatbredden, hvorfor projektet nu er genoptaget med forventet åbningsår i 2016.
- Hvad angår E 45 Fredericia-Kolding, Kørsel i nødspor ved Kolding er strækningen åbnet. Der udestår dog en vurdering af behovet for en ITS-løsning. Vurdering foretages i løbet af 2015 i samarbejde med politiet.
- Projektet Koordinering og planlægning af nationale og regionale cykelruter er forsinket. Projektet forventes færdigt i 2016 frem for 2015. Årsagen er, at projektet koordineres med to andre projekter, "Gør Danmark til et cykelparadis" (finansieret af Naturstyrelsen og forankret i Dansk Cykelturisme) samt "Koordinering og udvikling af de rekreative cykelruter" (forankret i Cyklistforbundet med tilskud fra Cykelpuljen). Ligeledes har igangsættelse afventet etableringen af Dansk Cykelturismes sekretariat i første kvartal 2015.
- Projektet vedr. etablering af en ny perron på Sønderborg Station fik en merbevilling på 5 mio. kr. med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur-fonden af 24. juni 2014. Det var forventningen, at perronen kunne ibrugtages i 2015. Sønderborg Kommune og Alsion har i maj 2015 meddelt Banedanmark, at man ikke længere ønsker en ny perron etableret. Banedanmark har på den baggrund sat det forudsatte perronprojekt i bero.
- Projektet vedr. genåbning af Langeskov Station fik tildelt en merbevilling på 10,4 mio. kr. med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur-fonden af 24. juni 2014. Projektet skal videreføres med henblik på åbning i 2015 i forbindelse med Banedanmarks planlagte fornyelsesarbejder på Fyn. Da det ikke har været muligt at gennemføre alle planlagte arbejder i løbet af sporspærringerne i påsken og Kr. Himmelfartsferien i 2015, bliver der behov for en senere totalspærring for at kunne afslutte etableringen af gangtunnelen til stationen og dermed niveaufri adgang mellem stationens perroner og parkeringspladser for bus og biler. Det er fundet mest hensigtsmæssigt at afslutte etableringen af gangtunnelen under de allerede planlagte totalspærringer i forbindelse med sporfornyelsen af den østfynske banestrækning i 2016. Dette giver projektet større robusthed end en ny totalspærring i 2015. Stationen uden gangtunnel kan etableres som planlagt og dermed åbnes for togbetjening i september 2015. Der er i øjeblikket usikkerhed omkring projektets samlede økonomi, der primært kan henføres til komplikationerne i forhold til udførelsen. Der forventes forøgede omkostninger til reprojektering af stitunnelen og øvrige følgeomkostninger. Samlet set kan det i værste fald betyde, at projektets økonomi ikke kan holdes inde for dets nuværende bevilling.
- For projektet vedr. forbedring af sikkerhed i overkørsler blev der med Anlægsstatus for 2. halvår 2014 varslet et merforbrug i forhold til den bevilgede totaludgift. Imidlertid forventer projektet nu at overholde den bevilgede totaludgift på 27,3 mio. kr.

- Projektet Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro har haft en langsommere fremdrift end forudsat, hvorfor projektet nu først forventes afsluttet i 2016.
- Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel er blevet lettere forsinket, hvorfor det først forventes afsluttet i 2016.
- Den strategiske analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland er ikke afsluttet i 2014, da de sidste analyser afventer færdiggørelsen af Landstrafikmodellen. Det forventes, at projektet afsluttes i 2015.

Afsluttede puljeprojekter i tabel 8.1 siden sidste Anlægsstatus:

- Støjpartnerskab mellem Banedanmark og private boligejere langs sidebanerne
- Øget skinnerlibning med henblik på reduktion af støjen fra togtrafikken på regional- og lokalbaner
- Skinnerlibning
- Drift af igangsatte ITS systemer
- Indsats mod særligt farlige vejstrækninger – ”grå strækninger”
- ITS udviklingsforum
- Udvidelse af ITS-systemer på Helsingørmotorvejen
- Anlæg af cykelsti ved Fuglebjerg
- Cykelsti Velhustedvej-Kibæk, Herning Kommune
- Stikrydsning ved Brovejen, Løkkeby Strandvej
- Stikrydsning ved Volderslevvej/Dahlsvej
- Stikrydsning ved Trælborg, Bredebro
- Stikrydsning Kobrovej, Grenå
- Cykelsti syd for Udby, Middelfart Kommune
- Cykelsti mellem Auning og Gl. Estrup, Norddjurs Kommune
- Udvikling af nye metoder til støjbekæmpelse

- Støjskærm på den vestlige side af Ring 4 ved Ballerup
- Støjskærm på den vestlige side af Helsingørmotorvejen ved Gentofte
- Støjskærm på Nordjyske motorvej (E45) syd for Viborgvej ved Randers
- Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet

Tabel 8.2. Økonomioversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter, En grøn transportpolitik

(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt pr. 31.03.2015	Resterende pulje (2015-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes til projekter varetaget af Transportministeriet					
Medfinansieringspuljen	Aftale af 21. marts 2013	-	150,6	0,0	Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik	Aftale af 29. januar 2009	2009-2014	1.010,2	0,0	Vejdirektoratet
Pulje til veteranotog	Aftale af 21. marts 2013	2013	0,0	0,0	Trafikstyrelsen
(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Forbrug pr. 31.03.2015	Totaludgift (2015-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes af Transportministeriet til projekter udført af eksterne parter					
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	Aftale af 29. januar 2009	-	73,3	267,0	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	Aftale af 29. januar 2009	-	130,9	130,9	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statsligt bidrag	Aftale af 29. januar 2009	-	28,5	35,7	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	Aftale af 26. nov. 2010	-	30,2	60,7	Vejdirektoratet
Grenå omfartsvej	Aftale af 7. februar 2012	-	0,0	120,7	Vejdirektoratet

Medfinansieringspuljen (pulje til medfinansiering af kommunale ønsker til projekter på statsvejnettet)

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 afsatte parterne 100 mio. kr. (2013-priser) 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.

Med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af 24. juni 2014 besluttede aftaleparterne at afsætte yderligere 50,5 mio. kr. (2014-priser) til puljen, således at der kunne findes støtte til gennemførelse af i alt ni anlægsprojekter, hvoraf to var klar til detailprojektering, mens de øvrige syv var på idéskitseniveau.

Et af de besluttede ni projekter, Rute 153 vest for E47 – etablering af rundkørsel (Holeby), er på kommunens foranledning siden blevet afløst.

Vejdirektoratet har i 2014 påbegyndt anlægsarbejdet på følgende to medfinansieringsprojekter:

- Etablering af sydvendte ramper på E45 Østjyske Motorvej ved tilslutningsanlæg 53 (Skanderborg Kommune)
- Etablering af nyt tilslutningsanlæg ved Ødisvej på E45 Sønderjyske Motorvej (Kolding Kommune)

Med henblik på at klargøre de resterende seks anlægsprojekter til detailprojektering og gennemførelse vil der frem til sommeren 2015 blive gennemført en videre projektering for at fastlægge anlægsprojekternes udformning og den tilhørende anlægsøkonomi. Det drejer sig om følgende seks forslag til anlægsprojekter:

- Etablering af østvendte ramper på E20 Vestmotorvejen ved tilslutningsanlæg 33 Vemmedrup (Køge Kommune)
- Ombygning af tilslutningsanlæg 49 Århus S på E45 Østjyske Motorvej (Aarhus Kommune)
- Etablering af østvendte ramper på E20 Vestmotorvejen ved tilslutningsanlæg 41 (Slagelse Kommune)
- Etablering af nyt tilslutningsanlæg på E45 Østjyske Motorvej ved Horsens (Hatting) (Horsens Kommune)
- Etablering af vestvendte ramper på rute 21 Holbækmotorvejen ved tilslutningsanlæg 6 (Høje Taastrup Kommune)
- Etablering af rundkørsel på rute 57 Elmevej nord for Vestmotorvejen (Sorø Kommune)

Såvel anlægsarbejde som planlægningsarbejde forestås af Vejdirektoratet i samarbejde med ansøgerkommunerne.

Pulje til mere cykeltrafik

De resterende 175,1 mio. kr. fra Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014) blev udmøntet med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014. Parterne var enige om at udmønte i alt ca. 121,4 mio. kr. til medfinansiering af en lang række projekter i kommuner, virksomheder og organisationer, et beløb til administration af puljen svarende til 1 pct. af tilskudsdelens samt 52,5 mio. kr. til cykelprojekter på statsveje og tværgående projekter. Sidstnævnte projekter fremgår af tabel 8.1.

Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der afsat midler til *Pulje til forbedringer af den kollektive trafik i yderområder* samt *Yderligere investeringer i forbedringer af den kollektive trafik*. En del af disse midler anvendes til investeringer i infrastruktur, jf. tabel 8.3.

Tabel 8.3. Puljeprojekter på transportområdet, Bedre og billigere kollektiv trafik

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 31.03.2015	Bevillingsansvarlig
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	Aftale af 12. juni 2012	58,5 ¹⁾	Ja	26,4 ³⁾	Trafikstyrelsen
Medfinansiering af supercykelsstier i de større byer	Aftale af 12. juni 2012	174,2	Ja	159,4 ²⁾	Vejdirektoratet
Sidebaneopgradering	Aftale af 12. juni 2012	50,6	Ja	2,3	Banedanmark
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale af 12. juni 2012	54,6	Ja	41,4	Banedanmark
Flere afgang i metroen	Aftale af 12. juni 2012	202,6	Ja	202,6	Transportministeriet
Pulje til busfremkommelighed	Aftale af 12. juni 2014	51,2	Ja	0,0 ³⁾	Trafikstyrelsen
Supercykelsstier og cykelparkering	Aftale af 12. juni 2014	180,0	Ja	40,0 ³⁾	Trafikstyrelsen

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

2) Resterende midler er udmøntet til projekter på statsvejnettet.

3) Siden d. 31. marts 2015 er der ved Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015 udmøntet (flere) midler i puljerne.

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

Nedenstående giver en uddybende status for enkelte projekter i tabel 8.3: *Fornyelse af overkørsler på Vestbanen*

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

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

Totalbevillingen forventes overholdt.

Sidebaneopgradering

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

Projektet vedr. P-Rist på Aarhus H har gennemført alle aktiviteter og er lukket i april 2015. Projektet omfatter etablering af ny sportransversal på Aarhus H fra hovedspor 40 til P-risten, samt sikringsmæssige ændringer i relation hertil.

Med baggrund i en udarbejdet business case er projektet vedrørende modsatrettet dværgsignal ved Skanderborg Station lukket ned. Projektet overdrager det trafikale

grundlag, som afspejler den nye trafikale løsning, til Signalprogrammet med henblik på at genskabe tidsgevinsten ved udrulningen af det nye signalsystem. Dette er meddelt forligskredsen i oktober 2014.

Projektet omkring Skagensbanens indføring på Frederikshavn er blevet indstillet af hensyn til Signalprogrammet. Dog skal der udføres nogle restarbejder, for at togdriften kan opretholdes, indtil Signalprogrammet er fuldt implementeret. Dette skyldes, at Signalprogrammet skal have leveret den fulde sikringsmæssige dokumentation for strækningen for at kunne sikre gennemførelse af de nødvendige arbejder frem til 2016, hvor den første jyske delstrækning, hvori Frederikshavn station indgår, sættes i overvåget prøve-drift.

Totalbevillingen for de tre projekter forventes overholdt; resterende puljemidler (forventeligt ca. 12 mio. kr.) tilbageføres til forligskredsen.

Flere afgang i Metroen

Der afsættes midler til opgradering af metroen, der indebærer at der etableres perrondøre på overjordiske stationer. For en status henvises til afsnit 7.

Puljeprojekter finansieret af Togfonden DK

Tabel 8.4. Puljeprojekter på transportområdet, Togfonden DK

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
Togfonden DK						
Pulje til parkering						
Pulje til parkering	Aftale af 14. januar 2014	200,0	Ja	0,0	2023	Trafikstyrelsen
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	Aftale af 14. januar 2014	23,0	Ja	0,0	-	Reservation

1) Resterende midler er afsat med Aftale om en grøn transportpolitik. Se tabel 8.1.

Pulje til parkering

For at sikre, at det bliver attraktivt at skifte fra bil til tog, lægger forligskredsen bag Togfonden DK vægt på, at der etableres et tilstrækkeligt antal stationsnære parkeringspladser – særligt på de stationer, som betjenes af Superlyn-togene i timemodellen.

Der er som led i Aftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 etableret en pulje i DSB på i alt 1 mia. kr. i perioden 2009-2020, der især skal gå til etablering af flere parkeringspladser ved stationer.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er forligskredsen bag Togfonden DK enige om løbende at følge med i udmøntningen af DSB-puljen og have særligt fokus på de kommende Superlyn-stationer. Det er endvidere besluttet at igangsætte en særskilt analyse med DSB om en udbygning af parkeringspladser ved stationer i de byer, der betjenes af Superlyn. Analysen forventes at være klar i 2015. Med udgangspunkt i analysens anbefalinger vil parterne medvirke til etablering af flere parkeringspladser ved stationerne i et fælles statsligt-kommunalt samarbejde. Derfor er der med aftalen afsat en pulje på i alt 200 mio. kr. til medfinansiering af kommunale parkeringspladser ved stationerne, foreløbigt i perioden 2020-2023.

Analysen er igangsat og forløber planmæssigt med afslutning 2015.

Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn

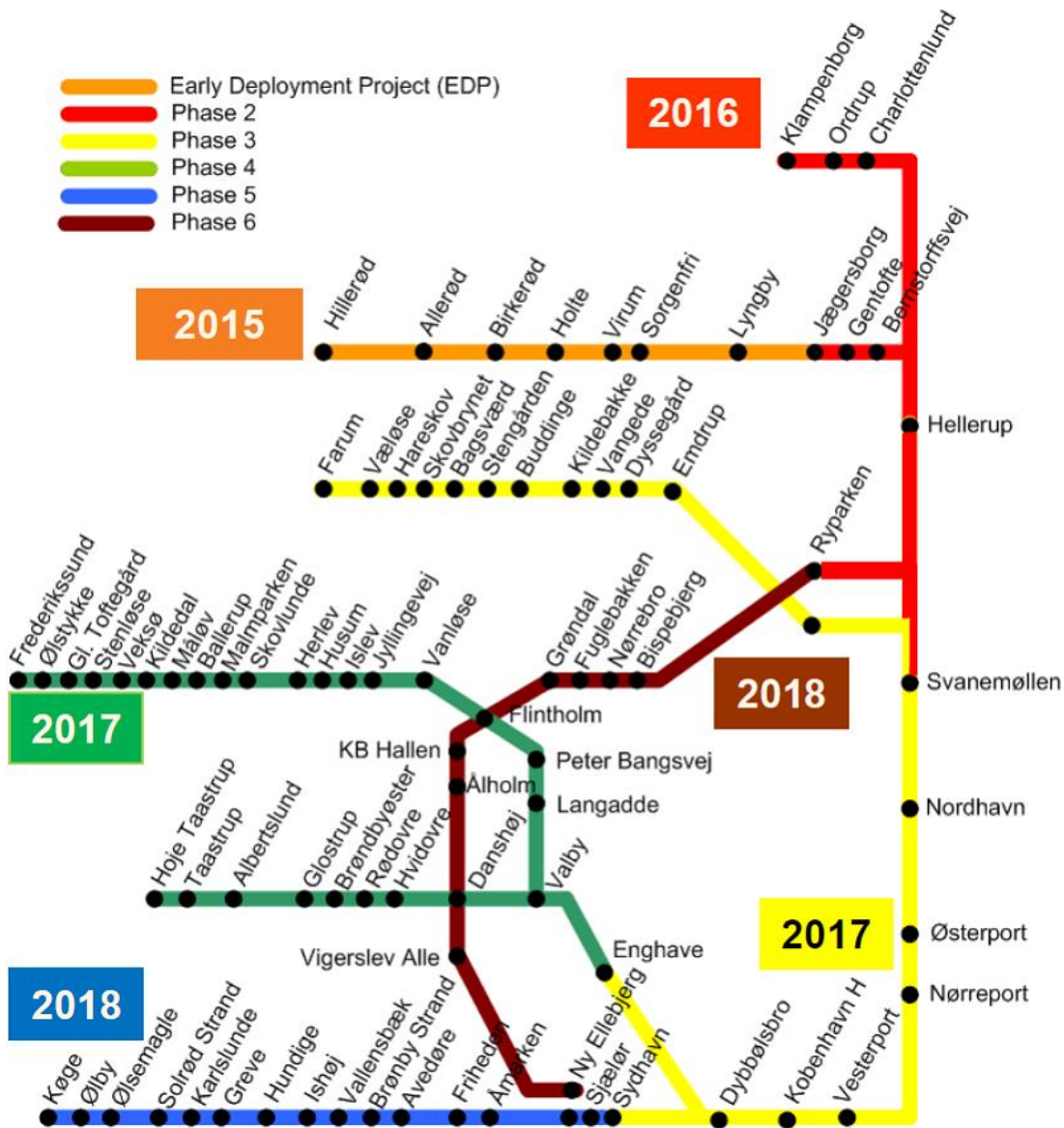
Der transporteres i dag store godsmængder via Hirtshals Havn til og fra flere norske byer, deriblandt Oslo. Med etableringen af nyt rangerområde og spor på Hirtshals havn vil det være muligt at overflytte en del af dette gods til jernbanen. Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der afsat 10 mio. kr. til fremme af samspillet mellem bane og havn på Hirtshals havn. Med Aftale om en moderne jernbane – ud-møntning af Togfonden DK er det bevilget de resterende 23 mio. kr., som muliggør gennemførelsen af projektet.

9. Bilag

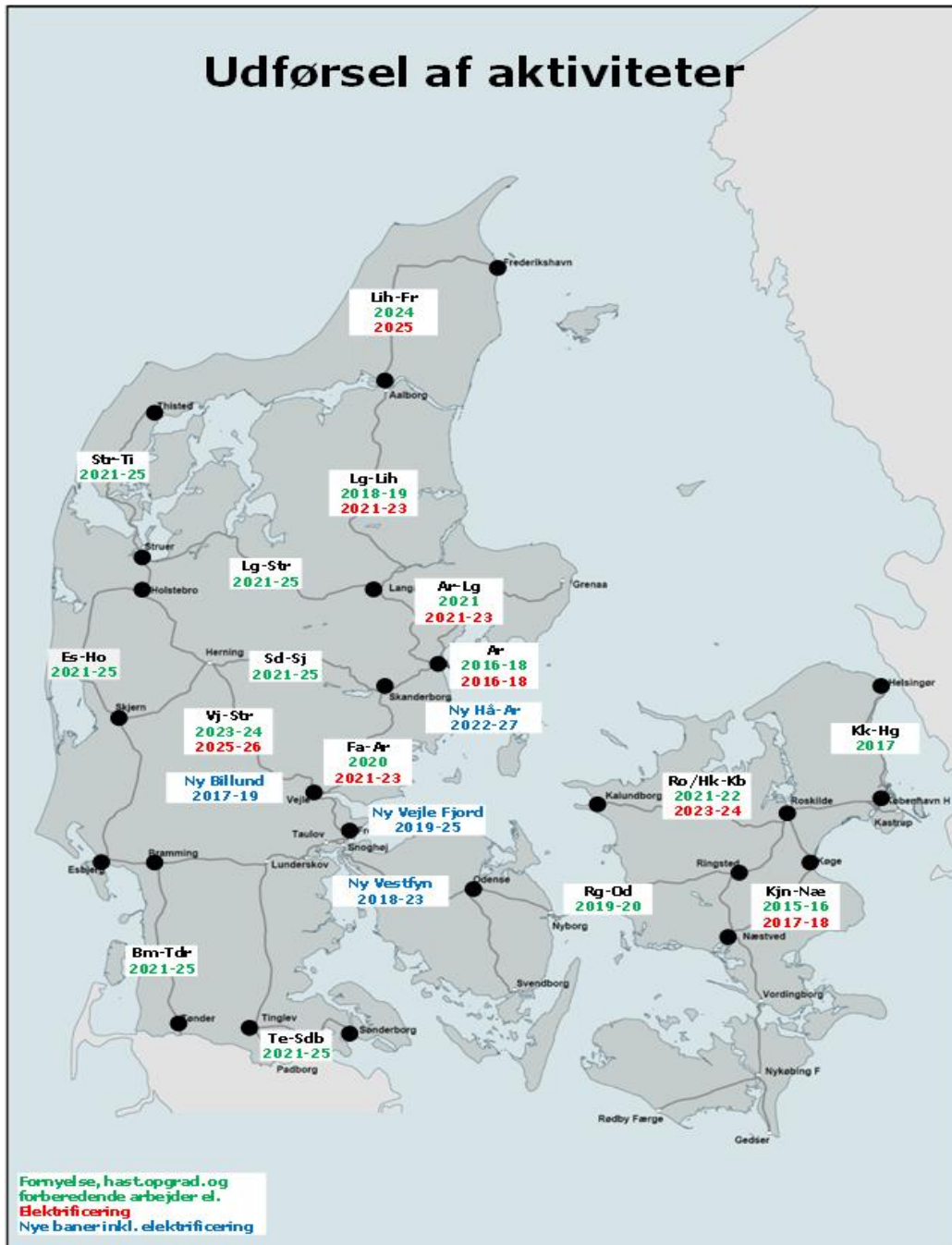
Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet



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



Bilag 4: Tidsplan for projekterne i Togfonden DK



Bilag 5: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet

