

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

2. halvår 2014



Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

2. halvår 2014

Indhold

1.	INDLEDNING.....	7
2.	STATUS FOR TRÆK PÅ DEN CENTRALE ANLÆGSRESERVE	9
3.	JERNBANER.....	10
3.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet.....	11
3.1.1.	Undersøgelser i regi af Infrastrukturfonden / den grønne forligskreds.....	12
	Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense.....	12
	VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn	12
	Ombygning Hillerød Station	13
	Anlæg af nye stationer ved hhv. Hillerød og Gødstrup.....	13
	Analyse og VVM-undersøgelse af udvidelse af kapaciteten på Øresundsbanen	14
3.1.2.	Undersøgelser i regi af Togfonden DK	15
	Elektrificering af banenettet.....	15
	VVM-analyse af elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved.....	16
	VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg	17
	VVM-analyse af opgraderinger	17
	VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus	18
	VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn	18
	VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord	18
	VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør.....	18
	VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger.....	19
	VVM-analyse af niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg.....	19
	VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund	20
	Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg	20
	VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet	21
	VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor.....	21
	Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg.....	21
	Analyse til fremme af gods på bane	21
3.1.3.	Undersøgelser i regi af bedre/billigere-forligskredsen	22
3.2	Projekter under gennemførelse.....	23
	Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød).....	23
	Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens.....	24
	Hobro-Aalborg	25
	Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov	26
	Ny bane København-Ringsted	27
	Signalprogrammet	28
	Kapacitetsudbygning vest for København (KØR-projektet).....	30
	Fordelingsstation Vestfyn	31
3.3	Fornylsesprojekter på baneområdet.....	33
	Renovering af Nørreport Station (Ny Nørreport).....	33
	Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe.....	34
	6. hovedspor København-Dybbølsbro	35
	Forstærkning af funderingen omkring Den gamle Lillebæltsbro	36
	Sporombygning Taulov-Padborg	36
	Sporombygning Odense - Fredericia.....	37
	Ibrugtagne projekter med restarbejder	37
3.4	Fornylse- og vedligehold af jernbanenettet	39
4.	VEJE.....	41
4.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet.....	42
	VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg	42
	VVM af Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg	43
	Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9	44

3.	Limfjordsforbindelse	44
	VVM af omfartsvej ved Haderup	45
	Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11) – VVM af Ribe Omfartsvej	45
	Beslutningsgrundlag for en ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord (Frederikssund) ..	45
	Projektering mv. af ny Storstrømsbro.....	47
	VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede	47
	Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej ved Auning.....	48
4.2	Anlægsprojekter på vejområdet.....	49
	Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape	50
	Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdam-Regstrup, Skovvejen), etape 1	50
	Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3	50
	Skærup-Vejle N (udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord).....	51
	Riis-Ølholm-Vejle	52
	Middelfart-Nørre Aaby (udbygning af motorvejen på Vestfyn, 1. etape).....	52
	Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej	53
	Sdr. Borup-Assentoft (nordligt hængsel til Djursland)	53
	Udbygning af Motorring 4 omkring København	53
	Omfartsvej ved Nykøbing Falster.....	54
	Motorring 4-Tværvej N (Frederikssundmotorvejens 2. etape)	54
	Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)	55
	Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape).....	56
	Nordlig omfartsvej ved Næstved	56
	Tilslutningsanlæg ved Odense	57
	Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro).....	57
	Greve S-Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape)	58
4.3	Større bygværker	60
	Skibsstødssikring	60
	Langelandsbroen.....	61
	Mønbroen	61
	Spunsvæggen på Lyngbyvej	62
4.4	Efterslæbsnedbringning mv.....	63
5.	LETBANER	66
	Aarhus Letbane	66
	Odense Letbane.....	67
	Aalborg Letbane.....	68
	Letbane på Ring 3	69
	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet.....	70
6.	FEMERN BÆLT.....	71
	Kyst til kyst-forbindelsen.....	71
	Jernbaneanlæg ved Femern Bælt.....	73
	Projektering af det danske vejanlæg ved Femern Bælt.....	75
7.	METROEN	76
	Cityringen	76
	Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen	83
	Perrondøre.....	83
8.	PULJEPROJEKTER UNDER TRANSPORTMINISTERIET.....	85
	Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik	86
	Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik	91
	Puljeprojekter finansieret af Togfonden DK	93

9. BILAG	94
Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet.....	94
Bilag 2: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på fjernbanen.....	95
Bilag 3: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på S-banen, sept. 2014	96
Bilag 4: Tidsplan for projekterne i Togfonden DK.....	97
Bilag 5: Igangværende større anlægsprojekter på vej- området (åbningsår 2011-).....	98

1. Indledning

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område 2. halvår 2014, herefter Anlægsstatus, giver en orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transportudvalg om status og udvikling i anlægsprojekter på Transportministeriets område. Forbruget for igangværende projekter er opgjort pr. 30. september 2014. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, samt tidligere igangsatte projekter.

Tabel 1.1: Transportpolitiske aftaler indgået siden 2009

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om en grøn transportpolitik	29. januar 2009	Grøn transportpolitik ¹
Aftale om en moderne jernbane	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om tillæg til aftale om nye initiativer som led i udmøntningen af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om visse vejprojekter	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre veje mv.	2. december 2009	Grøn transportpolitik, dog uden Det Radikale Venstre
Aftale om fremrykning af indsatsen i 2010 for mere cykeltrafik og om modulvogntog	1. september 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre mobilitet	26. november 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler	16. december 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om Hypercard, busser, trafikikkerhed, støjbekæmpelse mv.	5. maj 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet	17. november 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om elektrificering af jernbanen mv.	7. februar 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om takstnedsættelser og pulje til forbedring af den kollektive trafik	1. marts 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik ²
Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik	12. juni 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.	20. juni 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om 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 trafiksikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK	14. januar 2014	Togfonden DK ³⁾
Aftale om fremme af veterantogskørsel	28. januar 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om 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

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

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

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

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

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

Orientering for 1. halvår 2014 blev fremsendt til Folketinget i juni 2014.

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

2. Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

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

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

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

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

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

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

Der er afsat 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 banenetet 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.

3. Jernbaner

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

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.

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. De individuelle støttebeløb fremgår under de enkelte projekter. 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.

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 status for fornyelse- og vedligeholdelse af jernbanenettet.

For en oversigt over puljeprojekter under Trafikstyrelsen og Banedanmark, se kapitel 8. Puljeprojekter under Transportministeriet.

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

3.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet

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

Tabel 3.1 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel / Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014
Infrastrukturfonden				
Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense	akt. 116 2008/2009	16,3	Ja	6,2
VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn	Aftale 21. marts 2013	8,1	Ja	2,5
Ombygning af Hillerød Station	Aftale af 12. juni 2012	0,5	Ja	0,0
Anlæg af ny station ved Hillerød	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	2,0	Ja	0,4
Anlæg af ny station ved Gødstrup	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	2,5	Ja	0,9
Analyse og VVM-undersøgelse af udvidelse af kapaciteten på Øresundsbanen	akt. 116 2008/2009	10,4	Ja	10,3
Togfonden DK				
VVM-analyse af elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved	akt. 124 af 19. juni 2014	2,0	Ja	1,4
VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg	akt. 74 af 27. februar 2014	71,0	Ja	0,0
VVM-analyse af opgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	53,9	Ja	0,7
VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus	akt. 124 af 19. juni 2014	62,1	Ja	0,0
VVM-analyse af en ny bane over Vestfyn ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	67,0	Ja	0,6
VVM-analyse af en ny bro over Vejle Fjord ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	91,0	Ja	0,4
VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør	akt. 124 af 19. juni 2014	3,6	Ja	0,1
VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	25,9	Ja	0,3
VVM-analyse af niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg	akt. 74 af 27. februar 2014	10,0	Ja	3,1
VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund	akt. 124 af 19. juni 2014	14,4	Ja	0,3
Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg	Aftale af 14. januar 2014	-	Ja	1,4
VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet	Aftale af 14. januar 2014	50,0	Ja	0,0
VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor	Aftale af 14. januar 2014	42,0	Ja	0,0
Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	4,0	Ja	0,0
Analyse til fremme af gods på bane ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	2,0	Ja	0,0
Bedre og billigere kollektiv trafik				
Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa	Aftale af 12. juni 2014	1,5	Ja	0,0
Beslutningsgrundlag for Glostrup St. og Ørestad st.	Aftale af 12. juni 2014	13,0	Ja	0,0
Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen	Aftale af 12. juni 2014	15,0	Ja	0,0
Beslutningsgrundlag for vendespor ved Enghave st.	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,0
Beslutningsgrundlag for Esbjerg nærbane/station i Jerne	Aftale af 12. juni 2014	1,0	Ja	0,0
Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev st.	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,0
Forundersøgelse af mulighed for ny S-togsstation i Vinge	Aftale af 12. juni 2014	5,0	Ja	0,0

1) Gennemføres af Vejdirektoratet

2) Gennemføres af Trafikstyrelsen

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

3.1.1. Undersøgelser i regi af Infrastrukturfonden / den grønne forligskreds

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

Projektet vedr. opgradering af banen Ringsted-Odense er en del af den såkaldte time-model.² Formålet med projektet er at undersøge muligheder for hastighedsopgraderinger på strækningen gennem tekniske opgraderinger og ændringer i infrastrukturens fysik således, at det bliver muligt at køre mellem København og Odense på 58 minutter. Udarbejdelse af beslutningsgrundlag vedrørende opgraderingen af banen Ringsted-Odense er igangsat i 2013 og forventes afsluttet i 2015.

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

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

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

VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn

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

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

Beslutningsgrundlag for lufthavnsbanen skal afleveres medio 2015. Idéfasehøringen om projektet blev afsluttet ultimo 2013, og de indkomne kommentarer er behandlet i et høringsnotat, der er udsendt i april 2014. Der er efterfølgende gennemført miljøundersøgelser og indledende projektering bl.a. med geotekniske boringer og detaljerede opmå-

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

linger af området. Der er valgt to varianter af linjeføringen, som der vil blive arbejdet med gennem VVM-undersøgelserne og programfaseprojekteringen.

Der er tildelt 0,5 mio. EUR (ca. 3,7 mio. kr.) i TEN-T-midler til VVM-undersøgelsen i oktober 2014.

Ombygning Hillerød Station

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der reserveret 15,4 mio. kr. (2014-priser) i statsligt bidrag til en ombygning af Hillerød Station 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 seks nordsjællandske kommuner Hillerød, Gribskov, Fredensborg, Halsnæs, Helsingør og Frederikssund har anmodet transportministeren om at gennemføre en forundersøgelse med forslag, der sammenkobler de to regionalbaner, og med forslag, der også omfatter opgradering af S-togbetjeningen af Hillerød.

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

Banedanmark har igangsat undersøgelsen op baggrund et kommissorium, som er fremsendt til forligskredsen den 12. marts 2014. Der er indhentet tilsagn om, at Region Hovedstaden, som er økonomisk ansvarlig for Lokalbanen, finansierer de lokale parter andel af analysen (50 pct. svarende til 0,5 mio. kr.). Parterne stiller derudover intern arbejdskraft til rådighed for projektet.

Transportministeriet har den 26. marts 2014 anmodet Banedanmark om at igangsætte undersøgelsen.

Anlæg af nye stationer ved hhv. Hillerød og Gødstrup

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

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

De anslåede udgifter til etablering af stationen syd for Hillerød beløber sig til 115,0 mio. kr. eksklusiv stiftelse mellem station og hospital. Staten finansierer 48,8 mio. kr. (2014-priser) til undersøgelser og anlægsprojekt. Lokalbanen, 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.

Det er efterfølgende besluttet, at arbejdet med Ny Station Hillerød Syd skal sættes i bero, indtil der foreligger en afklaring af de fremtidige planer for Hillerød Station, jf. projektet Ombygning af Hillerød Station ovenfor. Parterne er derfor enige om at sætte projektet i midlertidigt bero, hvilket ikke vil påvirke mulighederne for at overholde den vedtagne tidsplan med åbning af stationen senest i 2020.

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

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

Analyse og VVM-undersøgelse af udvidelse af kapaciteten på Øresundsbanen

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

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

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

Den eksterne granskning af det samlede projekt er afsluttet i juni 2013 med positivt resultat. VVM-redegørelse og beslutningsgrundlag for projektet er offentliggjort på Folketingets hjemmeside i december 2013. I henhold til Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 har Banedanmark endvidere undersøgt en løsning med retningsdrift på Øresundsbanen som, udover at styrke godstrafikken på banen, vil tilgodese per-

sontrafikken. Undersøgelsen af løsningen med retningsdrift supplerer den førnævnte VVM-undersøgelse af banegodskapaciteten.

VVM-undersøgelsen er afsluttet i 2013 og sammen med Banedanmarks beslutningsgrundlag sendt til Transportudvalget og forligskredsen bag aftalen i januar 2014. Materialet er endvidere offentliggjort på Folketingets hjemmeside.

3.1.2. Undersøgelser i regi af Togfonden DK

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at udmønte ca. 23,3 mia. kr. ud af den samlede ramme på 28,5 mia. kr. Med Togfonden DK er det besluttet at gennemføre Timemodellen og elektrificere den resterende del af fjernbanenettet i Danmark. Desuden er det besluttet, at der etableres bl.a. en ny bane til Billund, gennemføres hastighedsopgraderinger af en lang række regionalbaner, Ny Ellebjerg station styrkes, passager- og godstransporten fremmes i Nordjylland (inkl. etablering af rangerområde og spor ved Hirtshals Havn), der etableres nyt spor ved Gødstrup station, og banekapaciteten mellem Herning og Holstebro øges.

Timemodellen indebærer hastighedsopgraderinger på det bestående fjernbanenet samt etablering af tre nye højhastighedsbaner, herunder banen mellem Hovedgaard og Hasselager, hvor midlerne til anlæg af banen for nuværende kun er reserveret. Banedanmark gennemfører samtlige hastighedsopgraderinger og elektrificeringen på det bestående jernbanenet samt den nye bane mellem Hovedgaard og Hasselager, når denne besluttes gennemført. Vejdirektoratet gennemfører VVM-undersøgelserne for de to nye højhastighedsbaner over Vestfyn og over Vejle Fjord. Banedanmark gennemfører de resterende anlægsprojekter i Togfonden DK.

Som opfølgning på Togfondaftalen af 14. januar 2014 har forligskredsen med Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 besluttet at fremrykke investeringer i Togfonden på ca. 3,3 mia. kr. til perioden før 2020, herunder en ny tidsplan for VVM-projekterne. Det skyldes, at Banedanmark og Vejdirektoratet i forlængelse af aftalen om udmøntning af Togfonden DK har foretaget en gennemgang af Togfondens anlægsprojekter. Der er således behov for en koordinering af Togfondens anlægsprojekter i forhold til tidligere besluttede baneprojekter (Signalprogrammet, Ny bane mellem København og Ringsted m.fl.) og fornyelsesaktiviteterne på baneområdet (spor, broer m.v.).

På ovennævnte baggrund er der i 2014 igangsat VVM-undersøgelser, herunder ved akt. 74 af 27. februar 2014 og akt. 124 af 19. juni 2014.

Elektrificering af banenettet

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 blev det besluttet at elektrificere banen mellem Esbjerg og Lunderskov. Arbejdet med VVM-vurdering og indledende projektering af elektrificeringen af strækningen Esbjerg-Lunderskov er afsluttet, og projektet er overdraget til udførelse, jf. afsnit 3.6.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der afsat 8,7 mia. kr. (2014-priser) til yderligere elektrificering af fjernbanenettet mellem Fredericia-Aalborg (2021-2023), Aalborg-Frederikshavn (2023-2025), Vejle-Struer (2024-2026) og mellem Roskilde-Kalundborg (2022-2024). Der er afsat 140 mio. kr. 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.

Arbejdet med beslutningsgrundlag for elektrificering af de nye strækninger er startet op for delstrækningen mellem Fredericia og Lindholm. Status for dette arbejde beskrives i et særskilt arbejde i det følgende.

På baggrund af positive erfaringer fra Signalprogrammet samles detailprojektering og udførelse af alle besluttede elektrificeringsprojekter i ét samlet Elektrificeringsprogram. Projekterne udbydes i et samlet funktionsudbud. Banedanmark har ultimo marts 2014 prækvalificeret fem konsortier til at byde på elektrificeringen af en række statslige jernbanestrækninger. I september 2014 modtog Banedanmark de første tilbud fra alle fem konsortier, og disse er nu under behandling. Der forventes indgået kontrakt ultimo maj 2015.

VVM-analyse af elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved

I aftale mellem regeringen og Enhedslisten om finansloven for 2013 er der afsat 650 mio. kr. i perioden 2013-2018 til elektrificering af strækningen mellem Køge Nord og Næstved. Der blev afsat 15 mio. kr. til at bringe projektet frem til programfaseniveau og foretage en VVM-vurdering som en del af et samlet beslutningsgrundlag. Arbejdet med beslutningsgrundlag for elektrificeringen har også omfattet undersøgelse af opgradering af hastigheden mellem Køge og Næstved til 160 km/t.

Størstedelen af arbejdet med udarbejdelse af beslutningsgrundlag for opgraderingen er gennemført inden for bevillingen til elektrificering. Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der dog afsat 2 mio. kr. (2014-priser) til at færdiggøre undersøgelserne.

Beslutningsgrundlag for hhv. en elektrificering af strækningen mellem Køge og Næstved og en hastighedsopgradering af samme til 160 km/t forelå medio 2014. I september 2014 blev der truffet politisk beslutning om at gennemføre både elektrificeringen og hastighedsopgraderingen. Med projektet spares 10 minutters rejsetid mellem Næstved og Køge. Elektrificering og opgradering af strækningen gennemføres i Elektrificeringsprogrammet frem til 2018. Detailprojektering og udførelse af projekterne er igangsat.

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 mio. kr. (2014-priser) til afholdelse af udgifter 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 elektrificering 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-projekterne 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: et projekt nord for Aarhus inklusiv Aarhus H og et projekt syd for 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.

VVM-analyse af opgraderinger

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 53,9 mio. kr. (2014-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. Projektet danner grundlag for gennemførelse af Timemodellen.

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. Desuden blev kapacitetsudvidelsen af Aarhus H fremrykket til 2016-2018.

Projektet undersøger mulighederne for at hæve hastigheden og udbygge kapaciteten, således at man sammen med øvrige projekter i Togfonden DK muliggør en gennemførelse af Timemodellen.

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. (2014-priser) til at anlægge en ny 23 km lang højhastighedsbane fra Hovedgård nord for Horsens til Hasselager syd for Aarhus. Der er reserveret i alt 62,1 mio. kr. 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 ny bane vil skulle betjene lyntog direkte mod Aarhus, hvorved der opnås en rejsetidsgevinst på ca. 6 minutter. Desuden giver den ny bane ekstra kapacitet mellem Aarhus og Trekantområdet.

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.

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. Der afholdes idéfase, høring samt borgermøder frem til primo 2015.

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-undersøgelsen af en ny bane over Vejle Fjord. Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet.

Der afholdes ide- og forslagsfase frem til 5. januar 2015. Der er afholdt borgermøde 27. november 2014, og det forventes, at høringsfasen afrapporteres primo 2015.

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 1.240 mio. kr. (2014-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre en hastighedsopgradering af en række regionale banestrækninger.

Strækningen Østerport-Helsingør er en del heraf, men da projektet skal koordineres med en planlagt sporfornyelse på strækningen i 2016-2017, er udførelsen af opgraderin-

gen på strækningen fremrykket fra 2020-2024 til 2016-2017, jf. Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014.

Midlerne til udarbejdelse af beslutningsgrundlag for Østerport-Helsingør udgør 3,6 mio. kr.

Henover årsskiftet 2014/2015 foretages en VVM-screening af strækningen. Såfremt projektet vurderes VVM-pligtigt, kan et beslutningsgrundlag først afleveres ultimo 2015, da naturundersøgelser skal forløbe fra forår til efterår.

Udførelsen af de fysiske arbejder i projektet planlægges koordineret med sporfornyelsen på strækningen. Hastigheden på strækningen kan dog først forøges, når det nye signal-system 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 1.240 mio. kr. (2014-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.

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 indsamlet grundlag til at udarbejde VVM-screeninger for de enkelte strækninger.

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

VVM-analyse af niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg

Der er med Aftale om en moderne jernbane – Udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 74 af 27. februar 2014 afsat 10,0 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af anlæg af en niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg. Der er afsat 350 mio. kr. til gennemførelse af projektet.

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

Der er i efteråret 2014 gennemført en VVM-høring. Der gennemføres VVM-fase for projektet i efteråret 2014 med forventet afslutning omkring årsskiftet 2014/15. Banedansmark har offentliggjort høringsnotat for den offentlige høring af miljøredegørelsen. Der er udarbejdet første udkast til anlægslov for den niveaufri udfletning, som er sendt i offentlig høring med forligskredsens godkendelse. I lovforslaget tages udgangspunkt i en broløsning med etablering af en spurs mellem jernbanen og kolonihaverne, som forventes at indebære en meromkostning på 7 mio. kr. i forhold til de afsatte 350 mio. kr., og en justeret tidsplan for udførelsen af projektet med forventet ibrugtagning i udfletningen i 2019. Anlægsloven ventes fremsat i februar 2015 med henblik på koordineret udførelse med København-Ringsted projektet.

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 ny baneforbindelse til Billund skal være en jernbane fra Jelling til Billund, alternativt fra Gadbjerg til Billund. Der er afsat 750 mio. kr. (2014-priser) til projektet, heraf 14,4 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 for at slutte den nye bane til den eksisterende Vejle-Herning-bane, herunder særligt ved Jelling. Desuden undersøges behov for kapacitetsudbygninger på banestrækningen mod enten Jelling eller Gadbjerg gennem Grejsdalen.

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 72 mio. kr. til opgraderingen.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at afsætte yderligere 108 mio. kr. (2014-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 opgraderin-

gen vil 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. Høringsmaterialet forventes offentliggjort senest maj 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. 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 m.v. 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 – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det derfor besluttet at afsætte 42 mio. kr. 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. (2014-priser) til forundersøgelsen. Parterne vil senest i 2024 skulle tage beslutning om projektet, herunder igangsættelse af en evt. VVM.

Forundersøgelsen er i opstartsfasen. Lokale parter høres i forbindelse med undersøgelsen.

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. (2014-priser) til en analyse af fremme af gods på bane. Analysen skal undersøge, om der er yderligere flaskehalse for banegodstrafikken og herunder vurdere

potentiallet for mere gods på banen, samt hvordan dette potentiale i givet fald kan indfris. Analysen omfatter samtlige banestrækninger. Analysen forventes afsluttet medio 2015.

Analysen er igangsat og forløber planmæssigt. Transportbranchen vil blive inddraget i analysen.

3.1.3. Undersøgelser i regi af bedre/billigere-forligskredsen

Den 12. juni 2014 blev der indgået politisk aftale mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om Metro, letbane, nærbane og cykler. Ifølge aftalen skal Banedanmark i perioden 2014-16 varetage udarbejdelse af beslutningsgrundlag for følgende projekter, jf. akt 148 af 4. september 2014:

- Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa (1,5 mio. kr. i 2016)
- Ørestad st. og Glostrup st. (13 mio. kr. i 2014-16)
- Kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen (15 mio. kr. i 2014-16)
- Vendespor ved Enghave st. (4 mio. kr. i 2014-15)
- Esbjerg nærbane/station i Jerne (1 mio. kr. i 2015)
- Flytning af Herlev station (4 mio. kr. i 2014-15)

Derudover skal Banedanmark bistå de lokale parter ifm. udarbejdelse af beslutningsgrundlag for Vinge station. Der er afsat 5 mio. kr. i 2015 til projektet, og der skal som første skridt indgås en samarbejdsaftale for at klarlægge roller og ansvar i arbejdet.

Projekterne er igangsat planmæssigt. Der er i 2014 gennemført VVM-screening af projekterne, som pt. afventer Naturstyrelsens afgørelse om eventuel VVM-pligt.

3.2 Projekter under gennemførelse

I det følgende gives en status for igangværende anlægsprojekter.

Tabel 3.2. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel	Total- bevilling	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014	Disponeret projektreserve ⁴⁾	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød) ¹⁾	Lov 232 af 17. marts 2010	1.363,4	Ja	1.099,6	83,1%	2014
Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens	Lov 447 af 23. maj 2012	667,6	Ja	317,6	0,0%	2015
Hobro-Aalborg	Lov 498 af 22. maj 2013	171,7	Nej ²⁾	62,9	100,0%	2015
Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov	Lov 609 af 12. juni 2013 / FL13	1.000,1	Ja	173,5	100,0%	2015
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	Lov 527 af 26. maj 2010	11.561,5 ³⁾	Ja	2.526,8	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	18.823,2	Ja	4.250,9	2,4%	2018/2021
Finansloven						
Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet)	FL04	968,6	Ja	692,9		2013
Fordelingsstation Vestfyn	FL07	31,9	Nej	0,0		2018

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

2) Projektets prognose er under revurdering.

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

4) Andel 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.

Strækningen ibrugtages fuldt ud i forbindelse med køreplansskiftet ultimo 2014, hvor dobbeltsporet vil være indarbejdet i køreplanen, hvilket er et halvt år tidligere end oprindeligt 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 1.363,4 mio. kr. (2014-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens

Formål

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

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

Status

Planlægning af udførelsen af projektet blev igangsat i sommeren 2012. Siden da er der foretaget opdatering af det foreliggende projektforslag til programfaseniveau. Stadiplanlægning er foretaget i dialog med operatørerne, og sporspæringsmønsteret er i forbindelse med anlægsprojektet ændret i henhold til aftale mellem operatørerne og Transportministeriet. Ekspropriationer er gennemført. Den sidste detailprojektering vedr. sikringsanlæg, der skal ombygges i løbet af 2015, pågår.

Der er gennemført udbudsproces med forhandling og indgået kontrakt med hovedentreprenørfirmaet den 19. marts 2014. Udførelsen er opstartet umiddelbart herefter. Arbejdet forløber planmæssigt, og de arbejder, der var forudsat udført i sommerens tre-ugers spærring, er gennemført. Anlægsarbejdet forsætter, afhængigt af vejrforholdene, længst mulig igennem efteråret/vinteren 2014.

D. 8. april 2014 har forligskredsen bag projektet besluttet at forlænge den eksisterende støjskærm i Vamdrup med 250 meter ved Hestehaven og Søndergade. Udgiften til en forlængelse af den eksisterende støjskærm er dermed i samme størrelsesorden som ud-

giften til facadeisolering, og den øgede udgift på 0,6 mio. kr. kan finansieres af projektets 10 pct. reserve.

Anlægget forventes ibrugtaget inden udgangen af 2015.

Den budgetmæssige situation

Anlægsloven for projektet blev vedtaget i maj 2012 (Lov nr. 447 af 23. maj 2012). Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 667,6 mio. kr. (2014-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.

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.

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 bliver udbudt og gennemført i fire delentrepriser. De første dele af projektet er under udførelse. Arbejder vedr. Skørping erstatningsanlæg og Skørping station afsluttes ultimo 2014. Etablering af elevatorer i Svenstrup afsluttes primo 2015. De øvrige dele af projektet, der vedrører etablering af erstatningsanlæg i Ellidshøj og Svenstrup, er i udbud. Kontrakten forventes indgået primo 2015. Udførelsen i 2015 tilrettelægges under hensyn til, at alle arbejder skal være afsluttede ultimo 2015, så Signalprogrammet kan indlede test i forbindelse med udrulning af nyt signalsystem på strækningen primo 2016.

Den budgetmæssige situation

Anlægsloven for projektet blev vedtaget i maj 2013 (Lov nr. 498 af 22. maj 2013). 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.

Entrepriserne for projektets første dele blev væsentligt dyrere end forudsat. Med projektets seneste prognose er det derfor vurderet, at det bliver nødvendigt at anvende den centrale anlægsreserve for projektet, hvis det skal gennemføres som forudsat. Endelig afklaring vil bero på resultatet af udbudsprocessen for delentreprisen for Ellidshøj og Sventrup, der gennemføres som "udbud efter forhandling" med flere udbudsrunder.

Når det endelige resultat af udbudsrunderen er kendt, vil der blive taget stilling til den videre proces – herunder om opgaven kan indeholdes inden for projektets totalbevilling på i alt 174,7 mio. kr. (inkl. kommunalt bidrag).

Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov

Formål

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

Status

Planlægning af udførelsen af projektet blev igangsat i foråret 2013. Siden da er der foretaget opdatering af det foreliggende projektforslag til programfaseniveau. Stadieplanlægning i forbindelse med forberedelsesarbejderne for elektrificeringen er foretaget i dialog med operatørerne. Ekspropriationsforretningerne er gennemført i 1. halvår 2014 for broer og transformatorer. Yderligere ekspropriationer forventes gennemført i februar og marts 2015.

Arkæologiske forundersøgelser er afsluttet i 2014.

Der er bl.a. indgået entrepriseaftaler på fire bropakker, og arbejderne hermed er igangsat efter planen. Dog er broen over Horskærvej forsinket ca. 10 uger på grund af fund af blød bund. Første etape er ibrugtaget, og de følgende etaper ibrugtages i november-december 2014 med undtagelse af mindre dele, der ibrugtages i foråret 2015. Arbejderne med rydning og beskæring af vegetation er igangsat i oktober 2014, således at områder med flagermus kan være ryddet inden udgangen af oktober i overensstemmelse med artsfredningsbekendtgørelsen. 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.). Udbudsmaterialet blev udsendt til de prækvalificerede den 1. maj 2014. De første tilbud er modtaget primo september 2014, og forhandlinger er gennemført i oktober-november 2014. Herefter udarbejder Banedanmark det endelige udbudsmateriale, og der forventes indgået aftale ultimo maj 2015.

Det bemærkes, at tidsplanen for elektrificeringen er en del af forhandlingerne med de bydende konsortier, hvorfor det endelige ibrugtagningstidspunkt kan blive ændret som følge af forhandlinger om den samlet set mest optimale tidsplan. I udbuddet af elektrificeringskontrakten har Banedanmark bedt leverandørerne om deres forslag til to tidspla-

ner for udrulningen af strækningen Esbjerg-Lunderskov: en tidsplan, hvor elektrificeringen af strækningen færdiggøres i 2015, og et forslag til den økonomisk mest fordelagtige tidsplan, dog med ibrugtagning af Esbjerg-Lunderskov senest ved udgangen af 2016.

Ingen af leverandørerne har afgivet et konditionsmæssigt tilbud på en tidsplan, hvor elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov ibrugtages i 2015. Planen for elektrificering af strækningen ændres derfor fra 2015 til 2. halvår 2016 med ibrugtagning fra og med køreplanen for 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven 2014 en bevilget totaludgift på 1.000,1 mio. kr. (2014-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-støtte fra EU, som i udgangspunktet bortfalder, når projektet rykkes fra 2015 til 2016. Der er tale om op til 30 mio. kr., der bortfalder.

Banedanmark og departementet er i dialog med EU-kommissionen om TEN-støtten for at søge at reducere tabet. Derudover forudsættes Banedanmark gennem forhandlingerne med byderne og den efterfølgende styring at kunne nedbringe prisen, så en eventuel tabt TEN-støtte kan dækkes 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, kørestrøm og skinner.

Stort set alle arkæologiske prøvegravninger er gennemført. Ledningsomlægninger er i gang og forventes afsluttet i 2015. Tilsvarende er nedrivning af bygninger og rydning af bevoksninger stort set afsluttet. 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. I 2014 har der især været fokus på kontrol med detaljeret design samt påbegyndelse af byggerier, herunder sikring af arbejdsmiljø og information af naboer og andre berørte parter. Dette vil også være det primære fokusområde i 2015. Der er endvidere et stigende fokus på byggeopfølgning.

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

Niveaufri udfletning Ringsted Station

Med fortroligt akt N af 30. maj 2013 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.

Inden indstillingen af projektet er der påløbet udgifter på ca. 25 mio. kr. til de forberedende arbejder og projektering af den vestvendte løsning

Den budgetmæssige situation

Projektets totaludgift udgør 11.561,5 mio. kr. (2014-priser), inkl. TEN-T støtte. 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.

Projektets bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Signalprogrammet

Formål

Som led i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet at etablere et nyt signalsystem på både fjernbanen og S-banen. På fjernbanen etableres et signalsystem baseret på det fælles europæiske 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 er afsluttet ultimo september 2014, de første 61 S-tog er som forudsat blevet udstyret med modtagerudstyr til det nye signalsystem, og uddannelse af lokomotivførerne i det nye signalsystem er gennemført.

Afprøvningen af S-banens nye signalsystem på strækningen har imidlertid været mere omfattende end forventet: sikkerheds- og funktionstests er gennemført med forsinkelse i oktober-november 2014, og en omfattende godkendelsesproces med et nyt EU-direktiv om CSM (Common Safety Method) skal for første gang udmøntes i praksis i forbindelse med godkendelsen af et nyt signalsystem. Dette har i forbindelse med godkendelse af testene vist sig væsentligt mere kompliceret og betydeligt mere tidskrævende end forventet. Det har desuden vist sig nødvendigt, at godkendelserne gennemføres i forlængelse af hinanden og ikke i parallelle godkendelsesforløb. Leverandøren skal først have sine udestående opgaver på plads, hvorefter den jernbanesikkerhedsmæssige godkendelsesproces kan afsluttes. Banedanmark forventer, at Trafikstyrelsens endelige godkendelse af det nye signalsystem kan foreligge i starten af 2. halvår 2015. Overgang til drift planlægges i samarbejde med DSB at ske i 2. halvår 2015. Denne forsinkelse vil ikke få konsekvenser for togdriften og passagererne, da det eksisterende signalsystem fortsat kan anvendes indtil da. Ændringen vil ikke påvirke tidspunktet for projektets afslutning, idet leverandøren stadig forventer at færdiggøre udrulningen på S-banen ultimo 2018. Projektafslutningen foregår derefter i 2019 og 2020, mens banen kører i fuld drift. Tidsplanen for den samlede udrulning af Signalprogrammet på S-banen er således uændret.

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

Signalprogrammet indgik i marts 2013 kontrakt med E. Pihl og Søn A/S vedr. opførelsen af trafikkontrolcenteret for den østlige del af fjernbanetrafikken, S-banetrafikken ved Dybbølsbro station samt Vejdirektoratets nye trafikinformationscenter. Efter Pihl og Søns konkurs i august 2013 indgik Signalprogrammet kontrakt med KPC om færdiggørelse af byggeriet. Tidspunktet for færdiggørelse af byggeriet har som følge heraf måttet udskydes. Banedanmark forventer at overtage bygningen i 2. halvår 2015. Ekstraomkostninger for overdragelse af byggeriet og tilhørende risici til KPC forventes dækket af Signalprogrammets nuværende bevilling. Yderligere afledte effekter på de øvrige af Signalprogrammets projekter er imødekommet ved ændret koordinering, herunder optimering af leverandørernes installationsarbejder. 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. DSB kan først afholde sin andel af omkostningerne ved anlægget, når DSB har afhændet den første DSB-ejede matrikel på de pågældende arealer. Banedanmark og DSB er derfor blevet enige om, at Banedanmark afholder samtlige omkostninger til anlægget, hvorefter Banedanmark vil blive kompenseret, når DSB har solgt sin matrikel.

I november 2013 indgik Signalprogrammet kontrakt med Hansson & Knudsen om opførelsen af trafikkontrolcenteret for den vestlige del af fjernbanetrafikken i Fredericia. Banedanmark forventer at overtage bygningen i 2. halvår 2015.

Udviklingen af den såkaldte ERTMS Niveau 2, Baseline 3 er en væsentlig 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 Jernbaneagenturs (ERA's) definitioner af disse specifikationer tager – efter Signalprogrammets vurdering – ikke tilstrækkelig højde for ønskerne hos de fremtidige brugere af ERTMS og de problemer, der er forbundet med Baseline 3, hvilket kan have en væsentlig indvirkning på Signalprogrammets udrulning af ERTMS Niveau 2, Baseline 3. Transportministeriet og Signalprogrammet har derfor taget kontakt til bl.a. Europa-Kommissionen og ERA for at få løst denne udfordring.

Den budgetmæssige situation

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

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

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

Signalprogrammet har fået tilsagn om TEN-T midler fra EU til medfinansiering af udrustning og serieinstallation af en række tog til kørsel i Danmark. I alt udgør EU-støtten 29,5 mio. kr. Finansieringsprogrammet løber i perioden 1. januar 2013-31. december 2015. Når delprojektet afsluttes i 2016, vil det kunne opgøres endeligt, hvor meget støtte projektet tildeles, og eventuelle overskydende midler kan tilbageføres til Infrastruktur-fonden. Herudover har Signalprogrammet tidligere opnået tilsagn om støtte til medfinansiering af Early Deployment-strækningen Langå-Frederikshavn på 89,0 mio. kr. Signalprogrammet har således på nuværende tidspunkt opnået en samlet EU-støtte på 118,5 mio. kr.

Europa-Kommissionen har i september 2014 opslået en ny ansøgningsrunde for finansieringsperioden 1. januar 2014-31. december 2020. Signalprogrammet forventer at fremsende fire ansøgninger. Signalprogrammet vil ved næste anlægsstatus redegøre for ansøgningernes endelige omfang.

Kapacitetsudbygning vest for København (KØR-projektet)

Formål

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

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

Status

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

1. Dobbeltspor København H-Vigerslev

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

De sidste restarbejder i forbindelse med sikringsanlæg, fjernstyring og lignende forventes at være afsluttet ultimo 2014.

2. Overhalingsspor ved Ringsted

Overhalingssporet ved Ringsted blev ibrugtaget primo 2011. Der udestod enkelte restarbejder, som er afsluttet i 2014.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 968,6 mio. kr. (2014-priser). Projektet afsluttes med en billigørelse, som opgøres i forbindelse med bevillingsafregningen for 2014.

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 udgaver af Anlægsstatus forventes det, at der kan opnås stordriftsfordele, og dermed besparelser, ved at udbyde anlægget af fordelingsstation Vestfyn sammen med elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov.

Alle elektrificeringsprojekterne indgår i en samlet elektrificeringsudbud, der forventeligt afsluttes ultimo april 2015, jf. afsnit 3.1.2 om elektrificeringsprogrammet. I den forbindelse er der behov for på ny at analysere den samlede kørestrømskapacitet og indarbejde konklusionerne i det endelige udbudsmateriale for det samlede elektrificeringsprogram. Det betyder, at anlægget af fordelingsstationen forventeligt først vil kunne ske efter 2016, afhængig af konklusionerne i analysen. Udsættelsen af etableringen forventes ikke at medføre negative konsekvenser for togdriften.

Den budgetmæssige situation

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

Det er Banedanmarks vurdering, at det oprindelige prisestimat for anlæg af fordelingsstationen, som var uden reserver, ikke er tilstrækkeligt. Ved at koble 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.

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. 2014-priser)	Hjemmel	Total- bevilling	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Renovering af Nørreport Station (Ny Nørreport)	FL10	(fortroligt)	Ja	(fortroligt)	2014
Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe	Akt. 62 2013	157,1	Ja	0,0	2015
Aftale om trafik 2007					
6. hovedspor København-Dybbølsbro	Akt. 20 2007/2008 Akt. 19 2008/2009	356,3	Nej	358,4	2013
Forstærkning af funderingen omkring Den gamle Lillebæltsbro	Akt. 91 2014	129,0 ¹⁾	Ja	86,3	2014
Sporombygning Taulov - Padborg	Akt. D 2014	(fortroligt)	Ja	81,8	2016
Sporombygning Skanderborg-Herning	Akt. 45 2010/2011	287,1	Ja	258,8	2012
Sporformyelse Aalborg-Frederikshavn	Akt. 73 2011/2012	408,5	Nej	408,4	2012
Sporskifteudveksling Fredericia Station	Akt. 133 2012/2013	79,7	Ja	75,9	2013
Sporformyelse Roskilde-Køge-Næstved	Akt. 132 2012/2013	240,7	Ja	207,9	2013
Esbjerg-Skjern-Herning	Akt. 67 2012	140,7	Ja	108,0	2014
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020					
Sporombygning Odense - Fredericia	Akt. A 2014	(fortroligt)	Ja	13,5	2015

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

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

Renovering af Nørreport Station (Ny Nørreport)

Formål

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

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

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

Renoveringen af Nørreport Station forventes gennemført inden udgangen af 2014. Der vil dog være enkelte udskudte arbejder vedrørende Københavns Kommunes anlægsselementer.

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

Status

Arbejderne i marken blev igangsat i 2011. Betonrenovering af stationen er siden afsluttet planmæssigt. Renoveringen af fjerntogsperronen blev ligeledes afsluttet planmæssigt, og fjerntogsperronen blev genåbnet for passagertrafik den 22. april 2014. Renovering af ventilationsanlæg på S-perronen er afsluttet. Herefter udestår kun diverse mindre restarbejder under jorden, i hovedsagen installationsarbejder, der forventes afsluttet inden udgangen af 2014.

På oversiden af konstruktionen er betonrenovering og membranarbejder afsluttet. Alle ventilationsbygværker er etableret, dog udestår montering af glasbeklædning jf. nedenfor. Fem ud af i alt seks tagkonstruktioner er færdiggjort, og på det sidste tag resterer kun betonarbejder. Én bygning er ibrugtaget af Movia, og de øvrige tre bygninger er overdraget til hhv. Københavns Kommune og DSB. Vejforløbet blev planmæssigt lagt over i blivende forløb med udgangen af marts 2014 og blev åbnet for gennemkørsel af privatbiler pr. 1. oktober 2014. Etablering af fjernvarmeledning ejet af HOFOR er stort set afsluttet. Belægningsarbejder er godt i gang, og fire ud af i alt ni cykelparkeringsområder er taget i brug.

Der er i oktober 2014 indgået aftale med entreprenøren om, at en række arbejder vedr. Københavns Kommunes anlægslementer udføres som udskudte arbejder i 1. halvår 2015, hvilket bl.a. skyldes vejrforhold samt forsinkelser grundet anden entreprenør.: Glasbeklædning mm. på ventilationsbygværker, dele af pladsbelysningen (uplights), slidlag på del af cykelsti, sedum på de to nordligste tag og belægning ved Ny Metrotrappe ved Frederiksborggade. Alle resterende arbejder over jord forventes afsluttet ultimo 2014.

Den budgetmæssige situation

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

Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe

Formål

I Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 er det besluttet at forlænge den eksisterende transfertunnel på Nørreport Station og etablere adgang via trappe og rulletrappe til 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.

Projektet færdiggøres til ibrugtagning i forsommeren 2015 og er derfor forsinket i forhold til den oprindelige tidsplan.

Status

Ledningsomlægninger blev afsluttet i august 2013, og byggegrube er etableret. Udgravning over grundvandspejl og boring af fryserør til sikring af gravearbejdet under Nørre Voldgade pågår.

Den budgetmæssige situation

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

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

6. hovedspor København-Dybbølsbro

Formål

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

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

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

Status

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

Den budgetmæssige situation

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

Forstærkning af funderingen omkring Den gamle Lillebæltsbro

Formål

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

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

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

Status

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

Udlægning af sten er gennemført i løbet af 2014 med forventet afslutning medio december 2014. Dette er en mindre forsinkelse i forhold til den oprindelige tidsplan. Forsinkelsen skyldes strømforhold i Lillebælt, der har påvirket sejladsen og udlægningen af sten.

Den budgetmæssige situation

Projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved akt. 91 af 13. maj 2014. Projektets forventede totaludgift er på 129,0 mio. kr. (2014-priser), hvoraf halvdelen finansieres af Vejdirektoratet. Derudover har Vejdirektoratet følgeomkostninger på 7,0 mio. kr. (2014-priser) til vejtrafikafviklingsberedskab indtil projektets afslutning.

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporombygning Taulov-Padborg

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 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. De forudsatte arbejder er blevet gennemført i påsken og sommeren 2014, og projektet fortsætter igen i påsken og sommeren 2015. I samme spærringer udføres fornyelse af broer på strækningen.

Den budgetmæssige situation

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

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 afgang. Togdriften vil dog blive indstillet i sammenlagt ca. 2½ døgn i påsken og Kristi Himmelfartsferien 2015, hvor der vil blive indsat erstatningsbusser.

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.

Ibrugtagne projekter med restarbejder

En række større fornyelsesprojekter er de seneste år ibrugtaget, men er pt. ikke endeligt afsluttet grundet mindre restarbejder mv. Det gælder for følgende projekter:

Sporombygning Skanderborg-Herning. Sporfornyelsen omfattede store dele af strækningen samt fornyelse af sporskifter og overkørsler. Projektet blev udført i sommeren 2012, og der resterer kun udbedring af mindre mangler, hvorfor projektet lukkes primo 2015. Projektet blev igangsat med akt 45 af 7. april 2011 og har en bevilget totaludgift på 287,1 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Sporombygning af Aalborg-Frederikshavn. Sporfornyelsen omfattede store dele af strækningen, fornyelse af sporskifter og overkørsler, samt afledte arbejder inden for afvandning og sikring. Projektet blev udført i maj-november 2012. Banedanmark har nu modtaget endelig ibrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsen, og der udestår kun mindre restarbejder, der gennemføres i 2015. Projektet blev igangsat med akt 73 af 8. december

2011 og har en bevilget totaludgift på 408,5 mio. kr. (2014-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, idet totaludgiften forventes at blive 409,5 mio. kr. Overskridelsen skyldes bl.a., at Banedanmark havde ekstra udgifter til transport af materialer til projektet som følge af den beskadigede jernbanebro over Limfjorden.

Sporskifteudveksling mv. på Fredericia Station. Projektet omfattede udveksling af sporskifter på dele af Fredericia station. Projektet blev udført i juni-september 2013, og 1-årsjusteringen er udført i efteråret 2014, hvorfor projektet lukkes ultimo 2014. Projektet blev igangsat med akt 133 af 21. februar 2013 og har en totaludgift på 79,9 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Sporfornyelse Esbjerg-Skjern-Herning. Projektet omfattede hovedsageligt ombygning på stationer med nye spor om sporskifter. Derudover blev et antal sidespor nedlagt og seks overkørsler ombygget. Projektet blev gennemført i maj-september 2013, og 1-årsjusteringen er udført i efteråret 2014, hvorfor projektet lukkes ultimo 2014. Projektet blev igangsat med akt 67 af 29. november 2012 og havde en bevilget totaludgift på 140,7 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

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	2.279	21.250
Realiseret/ prognose	2.281	2.894	2.925	2.789	2.379	2.958	2.480	2.127	20.833
Merforbrug	68	78	-29	43	-384	-79	38	-152	-417

Anm.: Enkelte rækker summer ikke til totalen grundet afrunding

Formål

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

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

Status

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

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

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

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

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

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

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

Den budgetmæssige situation

Der var med Aftale om trafik 2007-2014 samt efterfølgende tillægsbevillinger forudsat anvendt 21,3 mia. kr. på fornyelse og vedligehold i 2007-2014. Det samlede forbrug for perioden ventes at beløbe sig til kr. 20,8 mia., hvor prognosen for 2014 er på 2,1 mia. kr. Der forventes således overført ca. 0,4 mia. kr. til fornyelse og vedligehold i perioden 2015-2020. Der er tale om midler til udskudte aktiviteter (jf. ovenfor), hvilket isoleret set ikke forventes at påvirke den forudsatte afvikling af efterslæb i perioden 2007-2014.

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.

Det bemærkes, at Banedanmark i perioden har måttet udbedre skader på jernbanenettet i forbindelse med uheld, ekstremvejr og hærværk. Den bevillingsmæssige håndtering heraf efter reglerne om statens selvforsikring har været drøftet med Finansministeriet. Indtil videre har Banedanmark afholdt udgifter hertil på mere end 100 mio. kr. fra midlerne til fornyelse og vedligehold. Disse midler er fundet dels ved mindre omdisponeringer, dels ved overførsel af midler fra Banedanmarks driftsopsparing. Der er derfor i perioden afholdt tilsvarende mindre udgifter til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen i forhold til det forudsatte i Aftale om trafik 2007-2014, men dette forventes isoleret set ikke at påvirke den forudsatte afvikling af efterslæb i perioden.

4. Veje

I dette kapitel gennemgås undersøgelser og igangværende anlægsprojekter på vejområdet.

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

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

I afsnit 8 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transportministeriet.

4.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet

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

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

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014
Infrastrukturfonden				
VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg	Akt. 116 2008/2009	26,7	Ja	24,9
VVM af Skowejen mellem Regstrup og Kalundborg	Akt. 116 2008/2009	14,7	Ja	10,6
Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9	Aftale af 22. okt. 2009	6,0	Ja	4,8
3. Limfjordsforbindelse	Aftale af 21. marts 2013	10,3	Nej	25,8
VVM af omfartsvej ved Haderup	Aftale af 21. marts 2013	7,1	Ja	5,3
Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11) – VVM af Ribe Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	8,0	Ja	3,4
Beslutningsgrundlag for en ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord (Frederikssund)	Aftale af 21. marts 2013	5,0	Ja	2,0
Projektering mv. af ny Storstrømsbro	Aftale af 21. marts 2013	225,8	Ja	90,1
VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede	Aftale af 24. juni 2014	15,0	Ja	0,0
Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej v. Auning	Aftale af 24. juni 2014	3,0	Ja	0,0

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). Der er undersøgt to alternative linjeføringer ved Viborg og tre alternative linjeføringer ved Aarhus samt andre løsningsmuligheder til udbygning af rute 26.

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

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

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

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

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

For så vidt angår Aarhus-Søbyvad-strækningen, blev den fornyede VVM-høring forud for valg af linjeføring for den østlige del af projektet afsluttet i august 2013. Vejdirektoratet fremsendte et høringsnotat og en indstilling til transportministeren i januar 2014.

I Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af 24. juni 2014 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 er i færd med at lægge byggelinjer på den pågældende strækning.

VVM af Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg

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

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

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

Der forventes fremsat et forslag til anlægslov i februar 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 Infrastrukturfonden 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 er i færd med at lægge byggelinjer på den pågældende strækning.

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."

Vejdirektoratet har offentliggjort VVM-undersøgelsen, som har været i høring i efteråret 2014. Der blev afholdt borgermøde om projektet d. 1. oktober 2014.

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

I Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden 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. VVM-undersøgelsen forventes afsluttet i 2015.

Beslutningsgrundlag for en ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord (Frederikssund)

Det er med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 besluttet, at det er målet, at der skal etableres en ny sydlig fjordforbindelse ved Frederikssund, og at forbindelsen som udgangspunkt finansieres gennem brugerbetaling. Sund & Bælt har siden gennemført nærmere analyser af potentialet i en brugerfinansieringsmodel.

Efterfølgende er det, jf. Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 besluttet: ”at etablere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på en ny fjordforbindelse, dels ved hjælp af et statsligt bidrag inden for en ramme på 425 mio. kr., der afsættes fra Infrastrukturfonden. Forbindelsen etableres som en sydlig højbro svarende til Vejdirektoratets hovedforslag. Parterne er enige om, at det er en forudsætning for denne løsningsmodel, at Frederikssund Kommune bidrager med at regulere trafikken på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, således at der skabes det nødvendige trafikale grundlag på en ny sydlig fjordforbindelse.”

Transportministeriet har i samarbejde med Finansministeriet gennemført en konsolidering af de tidligere beregningsforudsætninger om renteniveau, driftsudgifter mv. Konsolideringen har vist, at det statslige bidrag skal forhøjes med 225 mio. kr. (2013-priser) til i alt 650 mio. kr. (2013-priser), for at bevare en tilbagebetalingstid på 40 år også ved en renteforudsætning på 4,75 pct. p.a. I Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 blev parterne på den baggrund enige om en forhøjelse af det statslige indskud til etablering af ny fjordforbindelse ved Frederikssund. Omregnet til 2014-priser blev parterne enige om at forhøje det statslige bidrag med 228,3 mio. kr. til i alt 659,5 mio. kr.

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

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

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

De forberedende arbejder forløber som planlagt.

Der er fremsat et forslag til lov (L 21) om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund d. 8. oktober 2014. I lovforslaget det bl.a. beskrevet, at transportministeren etablerer en selvstændig offentlig virksomhed til at drive forbindelsen, ligesom organiseringen af virksomheden er beskrevet.

Der er i maj 2014 afsagt en dom (C-521/12) ved EU-Domstolen, der har betydning for projektet om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund. Dommen betyder, at projektet skal opfylde de betingelser, der gælder efter EU-habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, om at fravige beskyttelsen for Natura 2000-områder. Disse betingelser var ikke eksplicit forudsat i forbindelse med arbejdet med VVM-redegørelsen for projektet, der blev afsluttet i 2010.

Vejdirektoratet har derfor i forbindelse med behandling af lovforslaget i Folketinget foretaget en supplerende vurdering af de i VVM-undersøgelsen vurderede alternativer set i lyset af den afsagte dom og den nu gældende fortolkning af habitatdirektivets artikel 6, stk. 4. Arbejdet blev afsluttet i november 2014 med udarbejdelsen af rapporten *Ny fjord-*

forbindelse ved Frederikssund – vurdering jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, der sammen med et sammenfatningsnotat er sendt til Folketinget som led i Transportudvalgets behandling af lovforslaget.

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 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. VVM-redegørelse blev sendt i offentlig høring den 21. november 2014. I forbindelse med VVM-undersøgelsen har Vejdirektoratet peget på Nakskov Havn til en mulig produktion af de store broelementer til den kommende Storstrømsbro. Forslag til anlægslov forventes fremsat i sidste halvdel af februar 2015.

VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede

I Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden 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.

Parterne vil drøfte fastlæggelsen af linjeføringen for 1. etape, når resultaterne af VVM-undersøgelsen foreligger i 2016.”

Vejdirektoratet har igangsat undersøgelsen, som vil omfatte forskellige alternative forslag.

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.

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

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014	Disponeret projektreserve ²⁾	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape	FL2007 Akt. 96 2008/2009	637,3	Ja	477,7	95%	2013
Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdams-Regstrup, Skovvejen), etape 1 ¹⁾	Akt. 113 2008/2009	207,0	Ja	189,2	99%	2013
Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3	FL2000 Akt. 90 2008/2009	1.730,4	Ja	932,8	0%	2013
Skærup-Vejle N (Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)	Anlægslov L523 af 26. maj 2010	1.496,6	Ja	636,3	0%	2013
Riis-Ølholm-Vejle	FL2004 Akt. 95 2008/2009	1.973,0	Ja	1.318,3	0%	2013
Middelfart-Nørre Aaby (udbygning af motorvejen på Vestfyn, 1. etape)	Anlægslov L524 af 26. maj 2010	1.230,4	Ja	490,9	0%	2014
Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej	Anlægslov L525 af 26. maj 2010	474,1	Ja	242,7	0%	2014
Sdr. Borup-Assentoft (nordligt hængsel til Djursland)	Anlægslov L526 af 26. maj 2010	348,0	Ja	197,1	0%	2014
Udbygning af Motorring 4 omkring København	Anlægslov L1535 af 21. december 2010	334,5	Ja	204,9	0%	2014
Omfartsvej ved Nykøbing Falster ¹⁾	Anlægslov L458 af 18. maj 2011	269,2	Ja	214,6	85%	2014
Motorring 4-Tværvæg N. (Frederikssundmotorvejens 2. etape)	Anlægslov L1506 af 27. december 2009	1.301,3	Ja	592,6	0%	2015
Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)	Anlægslov af 6. maj 2009	6.725,9	Ja	2.469,4	0%	2016
Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape)	Anlægslov L528 af 26. maj 2010	1.475,6	Ja	537,8	0%	2016
Nordlig omfartsvej ved Næstved	Anlægslov L459 af 18. maj 2011	742,5	Ja	168,2	26%	2016
Tilslutningsanlæg ved Odense	Akt. 81 2012/2013	208,7	Ja	9,1	70%	2016
Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)	Akt. 85 2012/2013	3.911,3	Ja	144,6	0%	Sydlig del: 2017. Nordlig del: 2018
Greve S-Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape)	Anlægslov L1533 af 21. december 2010 Akt. 83 2012/2013	2.478,1	Ja	804,4	0%	1. etape: 2015. 2. etape: 2018.

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

2) Andel af projektreserven (10-pct.-reserven), som der pt. er disponeret over.

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

Slagelse Omfartsvej 1. og 2. etape

Formål

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

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

Status

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

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

Den budgetmæssige situation

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

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

Formål

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

Status

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

Indvielsen af den samlede ombygning fandt sted i august 2013. Inden for den samlede bevillingsmæssige ramme er det i overensstemmelse med akt. 113 af 3. marts 2009 endvidere blevet muligt at etablere en samkørselsplads, som er anlagt og åbnet i 2014 med officiel indvielse den 25. juni 2014.

Den budgetmæssige situation

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

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

Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3

Formål

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

Status

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

Med aftale om Hypercard, busser, cykler, trafiksikkerhed, 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 forbindelse med 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. VVM-processen bliver derfor forlænget med minimum 6 måneder, herunder som følge af udarbejdelse af nyt kommuneplantillæg og ny offentlig høring. Det forventes derfor, at VVM-redegørelsen foreligger i foråret 2015.

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

Grundet kravet om udarbejdelse af VVM-redegørelse og efterfølgende supplerende VVM-redegørelse forventes anlægsarbejdet tidligst at kunne gennemføres i 2016. Omfartsvejen kan derfor ikke åbne i 2014 som forudsat i akt 170 af 2. august 2011.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.730,4 mio. kr. (2014-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet. Der er i forbindelse med bevillingsafregningen for 2013 tilbageført 250,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden. En yderligere tilbageførsel forventes at kunne ske i forbindelse med bevillingsafregningen for 2014.

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

Formål

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

Status

Udvidelsen til 6 spor på hele strækningen samt tilslutningsanlæg ved Ny Højen blev indviet den 18. november 2013, hvilket er to år tidligere end planlagt. Asfaltslidlaget i sydgående retning blev som planlagt udført i sommeren 2014. Der pågår øvrige færdiggørel-

sesarbejder såsom afslutning af erstatningssager med lodsejere samt opgørelse af markskader og salg af restejeendomme mv.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.496,6 mio. kr. (2014-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet. Der er i forbindelse med bevillingsafregningen for 2013 tilbageført 425,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden. En yderligere tilbageførsel forventes at kunne ske i forbindelse med bevillingsafregningen for 2014.

Riis-Ølholm-Vejle

Formål

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

Status

Motorvejen åbnede i sin fulde strækning den 30. september 2013. Der pågår afslutning af erstatningssager med lodsejere samt opgørelse af markskader og salg af restejeendomme mv.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.973,0 mio. kr. (2014-priser). Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet. Der er i forbindelse med bevillingsafregningen for 2013 tilbageført 275,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden. En yderligere tilbageførsel forventes at kunne ske i forbindelse med bevillingsafregningen for 2014.

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

Formål

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

Status

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

Den sydlige side af motorvejen blev færdiggjort og åbnet for trafik 21. november 2013. Efter en kort vinterpause blev udbygningen af den nordlige side påbegyndt allerede i marts 2014. Som følge af godt vejr og erfaringer fra arbejdet i sydsiden åbnede vejen for trafik i seks spor d. 6. oktober 2014. Herefter udestår alene ombygning af rampe ved tilslutningsanlæg 58b, som ventes ombygget ultimo 2014, samt afsluttende slidlag i østgående retning, som lægges i foråret 2015.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 1.230,4 mio. kr. (2014-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 de mindre afsluttende arbejder.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 474,1 mio. kr. (2014-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 ved årets start.

Der pågår færdiggørelsesarbejder samt erstatningssager.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 348,0 mio. kr. (2014-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 er der lavet forstærknings- og slidslagsarbejder samt færdiggørelsesarbejder uden for kørebanerne, således at den fuldt færdige motorvej kunne tages i anvendelse i juli 2014.

Den budgetmæssige situation

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

Omfartsvej ved Nykøbing Falster

Formål

Formålet med projektet er at anlægge en østlig omfartsvej ved Nykøbing Falster, der vil aflaste byen for gennemkørende trafik, herunder for 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 2014 en totaludgift på 269,2 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Med akt 97 af 30. maj 2012 blev projektets totaludgift 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 på 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 to mindre entrepriser samt beplantningsentreprise.

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.

Pihl og Søn A/S var entreprenør på den ene totalentreprise. Selskabets konkurs vil imidlertid ikke have væsentlige økonomiske eller tidsmæssige konsekvenser for projektet.

Den budgetmæssige situation

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

Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)

Formål

Formålet med motorvejsprojektet er at forbedre de overordnede vejforbindelser mellem Midt- og Vestjylland og Aarhus-området. Projektet vil forbedre fremkommelighed, 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 er påbegyndt uden væsentlige problemer og har god fremdrift. Flere entrepriser er på nuværende tidspunkt foran den forventede tidsplan. De mest støj- og geneskabende arbejder blev afsluttet i sommeren 2014. Vejdirektoratet er i september 2014 blevet tildelt sen "Årets Kilde 2014" af Søhøjlandets Presseklub, der er en sammenslutning af journalister, fotografer og kommunikatører i Silkeborg og omegn. Det er anden gang, at Vejdirektoratet modtager en kommunikationspris for indsatsen i forbindelse med projektet.

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

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

Formål

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

Status

Projektet 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.

D. 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. Transportministeren har nedsat en uvildig ekspertgruppe, som skal afklare årsagen til det delvise brokollaps.

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

Den budgetmæssige situation

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

Nordlig omfartsvej ved Næstved

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt, og der forventes åbning i 2016.

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

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

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

Den budgetmæssige situation

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

Tilslutningsanlæg ved Odense*Formål*

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 motorvej.

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. Projektet vedr. anlæg af det nye tilslutningsanlæg 50 ved Odense er igangsat og er planlagt til at åbne i 2016.

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

Geotekniske undersøgelser er afsluttet. Ekspropriationer er gennemført i august 2014. Hovedentreprise er kontraheret i august 2014, og anlægsarbejderne er påbegyndt.

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

Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)*Formål*

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

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

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

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

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

Status

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

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

Detailbesigtigelse for to delstrækninger er afholdt, og for de sidste tre delstrækninger vil detailbesigtigelsen være gennemført primo 2015. Ekspropriationer påbegyndes primo 2015.

De geotekniske undersøgelser er påbegyndt på hele strækningen. Arkæologiske forundersøgelser pågår. De første to totalentrepriser er udbudt med forventet kontrahering ultimo 2014 og med forventet anlægsstart i marts 2015. Derudover omfatter projektet ni andre større entrepriser.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 3.911,3 mio. kr. (2014-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 korrelerer med udbygningen af Køge Bugt Motorvejen, samt dialogen med eksterne interessenter pågår fortsat. Der er indgået aftale om, at Vejdirektoratet forestår

byggeriet af den nye baneunderføring, der forbinder den nye København-Ringsted jernbane med Køge Station.

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

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

2. etape udbydes som to strækningsopdelte hovedentrepriser, hvoraf den ene er kontraheret, og den anden er udbudt i december 2014 med licitation i februar. Derudover udbydes en række fagentrepriser.

Den budgetmæssige situation

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

4.3 Større bygværker

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

Tabel 4.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Skibsstødssikring	TB 13	254,5	Ja	15,5	2015/2016
Finansloven					
Langlandsbroen	Akt 97 af 19. februar 2009	84,9	Ja	71,0	2013
Mønbroen	Akt 68 af 16. november 2011	125,0	Ja	61,3	2016
Spunsvæggen på Lyngbyvej	Akt 67 af 22. august 2013	164,6	Ja	29,2	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 Svendborgsundbroen, således at sejladsen i Limfjorden og Svendborgsund fremover kan undgå sikkerhedsrestriktioner til gavn for havnene i de to farvande.

Status

Skibsstødssikringsprojektet på Limfjordsbroen er kontraheret og arbejdet 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 1. 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 størrelser samt ændrede forudsætninger for vanddybder i Limfjorden (kun Sallingssund). Hertil kommer også, at de geotekniske forhold – såsom store forekomster af bløde aflejringer inden fast bund – er større end oprindeligt forudsat.

Med udgangspunkt i nye EU-normer og tilhørende dokumenter for design og sikkerhedsbestemmelser for bærende konstruktioner, har Vejdirektoratet undersøgt, hvor højt et sikkerhedsniveau der kan opnås samfundsøkonomisk, inden for den givne bevilling og inden for de reviderede principper for krav til sikkerhed. Undersøgelsen viser, at de to broer inden for bevillingen kan løftes til højeste sikkerhedsniveau, benævnt konsekvensklasse CC3, ifølge reviderede principper for krav til sikkerhed ved eksisterende broer. På denne baggrund forventes projekterne udbudt i 1. halvår 2015.

Den budgetmæssige situation

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat 254,5 mio. kr. (2014-priser) til at skibsstødssikre broerne, og budgettet forventes overholdt.

Langelandsbroen

Formål

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

Status

Skaderne på bropillerne har været mere arbejdskrævende end forventet, og det har derfor medført mange etapeopdelinger af betonreparationen. Reparationsarbejdet på Langelandsbroen blev afsluttet ultimo oktober 2013 som planlagt. Dog udestod en mangel, idet anlægget, som styrer katodisk beskyttelse af armeringen, ikke fungerer optimalt. Der er i løbet af 2014 udført fejlsøgning og omkobling af anlægget, og entreprenøren er nu færdig. I 2015 resterer derfor kun mindre udgifter i projektet.

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 84,9 mio. kr. (2014-priser) til reparation af Langelandsbroen. Projektet er finansieret af Vejdirektoratets drifts- og vedligeholdelsesbevilling, og budgettet forventes overholdt.

Mønbroen

Formål

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

Status

Projektet er blevet tiltrådt ved akt. 7 af 14. oktober 2010. Vejdirektoratet har måttet re-vurdere projektet i forhold til entreprisesammensætningen og tidsplanen, og i efteråret 2011 blev der vedtaget et nyt aktstykke, akt. 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 fugtisolerung 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 125,0 mio. kr. (2014-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. 67S af 22. august 2013. Der er indgået kontrakt med entreprenør i foråret 2014.

Det samlede forstærkningsprojekt skal forløbe i fire etaper: Én hvert år i perioden 2014-17. Første års etape (vestlig side nær Kildegårdsplads) er afsluttet ultimo oktober 2014 og næste års etape påbegyndes i april 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 164,6 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

4.4 Efterslæbsnedbringning mv.

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

Målet var, at efterslæbet på statsvejnettet skulle nedbringes i et omfang svarende til 1.900 mio. kr. (2010-priser) i perioden 2010-2013 samlet set for belægninger samt små og store bygværker. Målet er samlet set indfriet.

Den beregningstekniske opgørelse af det fysiske efterslæb viser, at omfanget af efterslæbet på statsvejnettet svarer til, at der i perioden 2010-2013 er nedbragt et efterslæb på ca. 2,15 mia. kr., jf. nedenstående tabel 4.4.

Tabel 4.4. Nedbringelse af efterslæb 2010-2013 (2010-priser)

Nedbragt efterslæb i 2010-priser										
Mio kr.	2010		2011		2012		2013		2010-2013	
	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	500	500	300	275	250	300	-50	25	1.000	1.100
Små bygværker	200	275	200	250	275	225	175	250	850	1000
Store bygværker	0	0	0	-50	25	50	25	50	50	50
I alt	700	775	500	475	550	575	150	325	1.900	2.150

Anm.: Beregningsteknisk opgørelse angivet i 2010-niveau (jf. forudsætningsindeks, finansloven).

Dermed kan der konstateres en mernedbringelse på 250 mio. kr., når måltallet for perioden 2010-2013 sammenholdes med den beregningstekniske opgørelse af det nedbragte efterslæb for samme periode.

Med akt nr. 85, der blev tiltrådt af Finansudvalget den 21. januar 2010, blev der forudsat et forbrug til den kapitalbevarende vedligeholdelsesindsats på ca. 3,9 mia. kr. (forudsatte 2010-priser) i perioden 2010-2013, jf. tabel 4.5.

Tabel 4.5. Kapitalbevarende vedligeholdelse 2010-2013 (mio. kr.), bevillingsudvikling og faktisk forbrug

	2010	2011	2012	2013	2010-2013
Økonomisk optimal strategi fra oprindeligt aftalegrundlag (forudsatte 2010-priser)*	1.077,7	1.264,4	809,4	790,9	3.942,4
Faktisk forbrug omregnet til 2010-priser (realiserede priser)**	1.009,1	1.111,0	948,1	475,2	3.543,4
Bevilling (løbende priser)***	1.077,7	1.164,1	948,6	544,9	3.735,3
Faktisk forbrug (løbende priser)****	1.009,1	1.167,1	1.021,7	508,5	3.706,3

* Jf. Akt nr. 85 tiltrådt af Finansudvalget den 21. januar 2010.

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

*** Jf. Akt nr. 85 tiltrådt af Finansudvalget den 21. januar 2010 hhv. bevillingslovene for finansårene.

**** Faktisk forbrug opgjort af Vejdirektoratet på baggrund af regnskabstal.

I perioden 2010-2013 udgjorde det faktiske forbrug i perioden ca. 3,5 mia. kr. (realiserede 2010-priser). Forholdet mellem forudsat forbrug og faktisk forbrug for perioden kan navnlig henføres til prisudviklingen, idet der opgjort i løbende priser stort set er sammenfald mellem bevilling og faktisk forbrug på omkring 3,7 mia. kr. i perioden, jf. tabel 4.5.

Sammenfattende kan der peges på, at følgende forhold har gjort sig gældende med hensyn til forløbet i efterslæbet 2010-2013:

- Efterslæbet er nedbragt i et større omfang end forudsat for perioden 2010-2013.
- Der er opnået lavere priser end forudsat i Driftsstrategianalysen fra 2009, herunder som følge af ændrede udbudsformer, hvor der er søgt større fleksibilitet for entreprenørerne, fx via totalentrepriser og fleksible udførelsesperioder. Det er bemærkelsesværdigt, idet der samtidig har kunnet konstateres en kraftigere prisudvikling end forudsat i perioden 2010-2013. Vejanlægsudgifterne steg med ca. 7 pct. fra 2010 til 2013, mens der var forudsat en prisstigning på ca. 1,4 pct. Det har dermed været muligt at realisere lavere priser, selvom de faktiske priser på vejanlægsområdet reelt er steget i perioden. De forbedrede priser er opnået i tillæg til forudsatte effektiviseringer på indkøb i forbindelse med det oprindelige aftalegrundlag.
- Behovet har mængdemæssigt vist sig anderledes end forudsat i Driftsstrategianalysen fra 2009. Det har vist sig økonomisk optimalt at udskyde visse vedligeholdelsesarbejder, fordi vedligeholdelsesbehovet har vist sig mindre presserende end forudsat. Fx var det forudsat, at bygværker med en alder på ca. 40 år skulle omisoleres for ikke at komme i efterslæb. Imidlertid er mange af disse fugtisoleringer ved nøjere eftersyn blevet vurderet til at kunne holde yderligere 5-10 år. Det skønnes, at der er udskudt vedligeholdelsesarbejder for 110 mio. kr.

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

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

For perioden 2010-2013 viser opgørelsen af nedbringelsen af efterslæbet på statsvejnettet, at det i visse sammenhænge er gået bedre end forudsat, og at det har vist sig økonomisk optimalt at udskyde visse vedligeholdelsesopgaver, herunder i tilknytning til bygværker. Omvendt er der forhold, som der ikke har været taget højde for i indeværende

vedligeholdelsesperiode som fx behovet for stabiliseringen af Gl. Lillebæltsbro. Der kan således forekomme justeringer og forskydninger i relation til indsatsen for nedbringelse af efterslæbet som led i den løbende indsats for at sikre en økonomisk optimal tilrettelæggelse af de kapitalbevarende vedligeholdelsesarbejder.

5. Letbaner

Dette afsnit beskriver status for besluttede letbaner og undersøgelser af letbaneprojekter på Transportministeriets 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 (Odense og Aalborg) eller i form af et indskud, hvor staten er medejer af letbaneselskaberne (Ring 3 og Aarhus). Der er fremsat lovforslag om ændring af statens engagement i Aarhus Letbane til et tilskud.

Tabel 5.1. Økonomioversigt over letbaneprojekter

(mio. kr., 2014-priser)	Hjemmel/Aftale	Totaludgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 30.09.2014	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling pr. 30.09.2014	Åbningsår/afslutning
Aarhus Letbane	Lov nr. 432 af 16. maj 2012, Aftale af 12. juni 2014	2.183,5	Ja	575,0	1.049,4	506,0	2017
Odense Letbane	Aftale om Finansloven for 2014	2.326,0	Ja	98,1	1.108,0	0,0	2020
Aalborg Letbane	Aftale om Finansloven for 2015	1.767,0 ⁴⁾	Ja	0,0	830,0 ⁴⁾	0,0	-
Letbane på Ring 3 ³⁾	Lov nr. 165 af 26. februar 2014	4.105,3	Ja	67,1	1.794,5	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 reserver afsat af staten. Der er afsat 414,3 mio. kr. i reserve til Ring 3 Letbane, 253 mio. kr. til Odense Letbane og 127,8 mio. kr. til Aalborg Letbane.

3) Med Aftale af 12. juni 2014 er der afsat 50 mio. kr. 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.

4) 2015-pl

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. 2014-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 30.09.2014	Bevillingsansvarlig
Aalborg Letbane/BRT	Aftale af 12. juni 2012	6,0	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	17,5 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

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 er at anlægge Aarhus Letbane, som derefter overdrages til Aarhus Letbane Drift I/S. Aarhus Letbane I/S er 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 stod det klart, at projektets anlægsdel inkl. en reserve på 10 pct. vil koste ca. 1,9 mia. kr., svarende til en fordyrelse i forhold til anlægslovens rammer på ca. 700 mio. kr. Fordyrelsen kan bl.a. henføres til øgede udgifter til forberedende arbejder, bygherreorganisation, projektering mv.

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. er en udmøntning af den statslige reserve, til at dække statens andel af fordyrelsen. 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. Det statslige indskud konverteres til et tilskud. Et forslag til lov om ændring af Lov om Aarhus Letbane, herunder i forhold til statens udtrædelse af anlægsselskabet, blev fremsat d. 5. november 2014.

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik fra 12. juni 2012 blev der reserveret 100 mio. kr. til at dække nettoomkostningerne ved en evt. elektrificering af Grenaabanen, hvis elektrificeringen ikke fuldt ud kan dækkes af lavere driftsomkostninger som ellers forudsat. De 100 mio. kr. blev derefter udmøntet med aftalen af 12. juni 2014. Samtidig der afsat 54 mio. kr. til en hastighedsopgradering af Grenaabanen mellem Ryomgaard og Grenaa fra 75 km/t til 100 km/t under forudsætning af, 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.

Banedanmark står som ejer af Grenaabanen for at gennemføre hastighedsopgraderingen mellem Ryomgaard og Grenaa. Hastighedsopgraderingen gennemføres i koordination med anlægsarbejderne for Aarhus Letbane I/S.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.049,4 mio. kr. (2014-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 Banegårdscener, Rosengårdsceneret, Syddansk universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Hjallesø Station. Letbanen er endvidere tænkt sammen Odense Kommunes omfattende planer om byomdannelse i Odense centrum.

Status

I juni 2013 offentliggjorde Odense Kommune en udredningsrapport for Odense Letbane efterfulgt af en VVM-undersøgelse, som blev afsluttet i foråret 2014. Staten har med Aftale om bedre veje mv. fra 2. december 2009 afsat 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 analyserne. Der blev med Aftale om Finansloven for 2014 afsat 1,1 mia. kr. 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.

D. 23. juni 2014 blev der indgået en principaftale om Odense Letbane mellem Odense Kommune, Region Syddanmark og Staten. Principaftalen fastlægger, at Odense Kommune opretter et 100 pct. kommunalt ejet selskab (Odense Letbane P/S) til at stå for projektering, anlæg og drift af Odense Letbane. Aftalen fastlægger, at staten giver et tilskud på 1.108 mio. kr. (inkl. reserver, 2014-priser) svarende til 47 pct. af anlægsdelen af projektet. Et lovforslag om Odense Letbane, som skal sikre lovhjemmel til oprettelsen af et selskab og gennemførelsen af projektet, er fremsat 5. november 2014.

Odense Kommune forventer at kunne påbegynde selve anlægsarbejdet medio 2016 efter vedtagelse af lovforslaget om Odense Letbane, stiftelse letbaneselskabet og gennemførelse af udbud. Odense Kommune forventer, at letbanen kan stå færdig i 2020.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.108 mio. kr. (2014-priser) i statsligt tilskud til Odense Letbane inkl. 30 pct. korrektionstillæg. Udbetaling af det statslige tilskud kan påbegyndes, når letbaneselskabet er oprettet.

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

Aalborg Kommune, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab har i samarbejde med Transportministeriet udarbejdet en udredningsrapport for en letbane/BRT (højklasset bus) i Aalborg. Der arbejdes nu videre med VVM-undersøgelse af projektet, som

forventes afsluttet 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.

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. I udredningsrapporten for en Letbane/BRT Aalborg er der lagt op til, at letbaneprojektet skal gennemføres efter samme model som Odense Letbane.

Der skal i foråret 2015 udarbejdes en principaftale, som fastlægger de nærmere rammer for statens tilskud og gennemførelsen af projektet. Herefter vil der forventeligt fremsættes et lovforslag om Aalborg Letbane med henblik på at oprette selskabet og gennemføre projektet.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 830 mio. kr. (2015-priser) i statsligt tilskud til Aalborg Letbane inkl. 30 pct. korrektionstillæg. Det nærmere økonomiske afløb for projektet vil skulle afklares i forbindelse med en principaftale for projektet.

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. Letbanen skal styrke den kollektive trafiks fremkommelighed på tværs af byfingrene og dermed bidrage til en øget lokalisering og økonomisk vækst i bybåndet. Linjen vil have 27 stationer og vil køre med afgang hver 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 Infrastruktur-fonden afsat i alt 1,8 mia. kr. til en letbane i Ring 3 vest for København, jf. Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010, Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 og Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur-fonden 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 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. VVM undersøgelse, som forventes færdig medio 2015. 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.

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 1. 794,5 mio. kr (2014-priser) til statens indskud i Ring 3 Letbane I/S, foruden de med aftalen af 12. juni 2014 afsatte 50 mio. kr. (2014-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. Arbejdet med udredningen forventes igangsat i 2015.

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. 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 har udtrykt interesse for at medvirke til det samlede analysearbejde og forventes at medfinansiere med i størrelsesordenen 10 mio. kr. Evt. yderligere bidrag fra relevante lokale parter vil senere kunne indgå. Der udarbejdes pt. et kommissorium for analysen med henblik på, at analyse kan sættes i gang i 2015.

6. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Formål

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

Status

De overordnede milepæle for projektet er, at Femern A/S sensommeren 2015 kan påbegynde hovedanlægsarbejderne og ultimo 2021 færdiggøre byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen. Femern A/S tidsplan er baseret på, at der fremsættes forslag til anlægslov for projektet i Folketinget i februar 2015 med henblik på vedtagelse i folketingsåret 2014-2015, samt at den tyske myndighedsgodkendelse foreligger i sommeren 2015.

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

Den danske VVM-redegørelse var i offentlig høring i perioden fra d. 28. juni 2013 til d. 20. september 2013. Transportministeriets VVM-høringsnotat indeholdende kommentarer til de indkomne svar vil indgå i arbejdet med at forberede en anlægslov for den faste forbindelse over Femern Bælt. Høringsnotatet blev offentliggjort d. 24. oktober 2014. Et udkast til forslag til anlægslov for kyst til kyst-forbindelsen og de danske land-anlæg blev sendt i offentlig høring den 28. november 2014.

D. 20. november 2014 blev en opdateret trafikprognose og en opdateret finansiel analyse offentliggjort. Trafikvæksten på Femern Bælt forventes at være nogenlunde på samme niveau som forventet i trafikprognosen fra 2003, idet der dog forventes en lidt lavere gennemsnitlig årlig vækst i trafikken og et lidt højere trafikspring efter åbning sammenlignet med trafikprognosen fra 2003. Ifølge den opdaterede finansielle analyse forventes det samlede Femern Bælt-projekt – baseret på et uændret anlægsskøn – at være betalt på 32-37 år afhængig af omfanget af reserver i anlægsbudgettet. I den seneste finansielle analyse fra 2011 var tilbagebetalingstiden beregnet til 39 år.

Transportministeriet har igangsat arbejdet med at opdatere den samfundsøkonomiske analyse af projektet. Resultaterne heraf vil indgå som en del af forberedelsen af dét forslag til anlægslov, der forventes fremsat i Folketinget i februar 2015.

Ansøgningen om tysk myndighedsgodkendelse blev indgivet til de tyske myndigheder i Kiel d. 18. oktober 2013. Herefter følger en godkendelsesproces, som i selskabets tidsplan er forudsat at vare halvandet år. Som led i processen blev ansøgningsmaterialet offentliggjort og udsendt i høring i Slesvig-Holsten d. 5. maj 2014. Høringen blev afsluttet primo juli 2014. Femern A/S og høringsmyndigheden i Schleswig-Holstein har iværksat en grundig gennemgang af de indkomne høringssvar. Selskabet er i en tæt dialog med de relevante tyske myndigheder. Det er i sidste ende alene den uafhængige godkendelsesmyndighed i Kiel (LBV Kiel), der afgør hvornår godkendelsen kan udstedes.

Der er kommet færre indsigelser i den tyske høringsproces end forventet. På den anden side har gennemgangen vist, at flere af indsigelserne er mere komplicerede og mere omfattende end forventet. Femern A/S har på den baggrund iværksat arbejdet med en fornyet vurdering af risikoen for, at godkendelsen ikke kan forelægge allerede i sommeren 2015. I den forbindelse har selskabet iværksat initiativer for at sikre tidsmæssig fleksibilitet i udbudsprocessen.

Myndighedsgodkendelsesprocesserne er i sagens natur udfordrende og forbundet med usikkerhed henset til projektets størrelse og grænseoverskridende karakter. Udbudsprocessen for anlægsbyggeriet af selve tunnelen blev iværksat d. 2. september 2013 med udsendelse af udbudsdokumenterne for de fire store anlægskontrakter til de prækvalificerede konsortier. D. 4. april 2014 indleverede samtlige prækvalificerede konsortier tekniske og administrative bud på kontrakterne. I forlængelse heraf har Femern A/S gennemført en dialogproces med entreprenørerne med henblik på indgivelse af deres prissatte bud d. 22. december 2014.

Når de prissatte bud er modtaget fra entreprenørerne d. 22. december 2014, vil Femern A/S i samråd med selskabets rådgivere analysere buddene og på baggrund heraf udarbejde et opdateret anlægsbudget forud for fremsættelsen af forslag til anlægslov for projektet.

Prækvalifikationen til kontrakten for elektriske og mekaniske installationer samt til den første jernbanekontrakt blev indledt d. 7. februar 2014, og d. 5. september 2014 blev henholdsvis fire og tre internationale konsortier prækvalificerede til at byde på de to kontrakter. De prækvalificerede konsortier skal nu udarbejde tekniske bud. Femern A/S forventer at modtage de endelige tilbud i slutningen af 2015, mens kontrakterne ventes underskrevet i 2016.

Selve tunnelbyggeriet kan iværksættes, når de tre kerneprocesser er tilendebragt medio 2015, herunder vedtagelse af en dansk anlægslov, som forudsættes vedtaget i folketingsåret 2014/2015. Anlægsperioden er beregnet til 6½ år.

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

Den tyske forbundstransportminister har oplyst, at der er en risiko for, at udbygningen af de tyske jernbaneanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen kan blive forsinket. Der foreligger ingen opdateret tidsplan for udbygningen, og hvad det eventuelt kan betyde for færdiggørelse i henhold til den dansk-tyske traktat.

Den budgetmæssige situation

Med aktstykke 149 af 23. juni 2011 samt fortroligt akt. K af 20. marts 2013 om fremrykkede aktiviteter mv. udgør selskabets budgetramme 3.992 mio. kr. (2008-priser). Budgetrammen dækker den resterende del af projekteringsperioden, udbudsprocessen, fremrykkede anlægsaktiviteter samt grundlaget for selskabets drift i 2015.

Det bemærkes, at Vejdirektoratet har truffet afgørelse om, at Femern A/S skal forlods-overtage landbrugsejendommen Elholmgaard ved Rødby. Femern A/S har hidtil lagt til grund, at overtagelsen af Elholmgaard først ville skulle finde sted efter anlægslovens vedtagelse, hvorfor der nu forventes væsentlige flere udgifter til forlods-overtagelser end forudsat i akt 149 af 23. juni 2011. Femern A/S forventer dog, at merudgifterne kan afholdes inden for projektets nuværende budgetramme, herunder uden at gå ud over aktiviteter forudsat med akt. K af 20. marts 2013.

Udgifterne til fremrykkede aktiviteter på kyst til kyst-forbindelsen samt sikring af den fortsatte drift af Femern A/S i 2015 finansieres på samme måde som selskabets hidtidige aktiviteter. Det vil sige via lånoptagelse med statsgaranti eller genudlån i Nationalbanken samt TEN-T-støtte til aktiviteterne fra EU. Der er tale om aktiviteter, der indgår som et element i det foreløbige, overordnede anlægsoverslag for kyst til kyst-forbindelsen, som Femern A/S har opgjort til 46 mia. kr. (2014-priser).

Femern A/S vil forud for fremsættelse af forslag til anlægslov for den faste forbindelse fremlægge et opdateret anlægsbudget, som vil være baseret på konkrete tilbudspriser fra entreprenørerne for de fire store anlægskontrakter, som udgør skønsmæssigt 75-80 % af de samlede anlægsomkostninger. Dette vil bidrage til en forøget fremadrettet budgetsikkerhed vedrørende anlægsudgifterne for projektet ved Folketingets behandling af anlægsloven.

I indeværende støtteperiode, der dækker perioden frem til udgangen af 2015, modtager projektet støtte fra EU's TEN-T-program. Selskabet har til dato fået udbetalt i alt 1.149 mio. kr. fra EU ud af det foreløbigt tildelte beløb på 1.527 mio. kr. Der vil i februar 2015 blive søgt om støtte fra TEN-T-programmet for perioden frem til og med 2020 vedrørende anlægsfasen.

Jernbaneanlæg ved Femern Bælt

Formål

Banedanmark har af transportministeren fået tildelt ansvaret for projektering af de danske jernbanelandanlæg (i daglig tale 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, som ifølge den seneste tidsplan forventes at ske i 2021.

De danske jernbanelandanlæg omfatter elektrificering og opgradering til 200 km/t af banestrækningen mellem Ringsted og syd for Holeby samt udbygning af banen mellem Vordingborg og Storstrømsbroen og mellem Orehoved og syd for Holeby til dobbeltspor, jf. Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Desuden vil der blive etableret en ny dobbeltsporet betonbro over Masnedsund og en ny sejlbrende 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 fortroligt akt K af 20. marts 2013. Det drejer sig om vejbroer på Lolland og Falster, nedrivning af overtagede bygninger, støjisolering af eksisterende bygninger samt etablering af ekstra perron på Vordingborg Station:

- Nedrivning af de første broer begyndte i maj 2014, og delprojektet forventes afsluttet i 2016. Som forberedelse til denne entreprise etableres en midlertidig perron ved Orehoved. Perronen blev taget i brug i maj 2014 og vil blive revet ned, når arbejdet med jernbanelandanlæggene er afsluttet. Der er ligeledes indgået aftale om etablering af midlertidig perron ved Rødby Færge.
- I december 2013 blev 12 overtagne ejendomme nedrevet fordelt på fire entrepriser.
- De første ca. 300 husejere på Lolland og Falster har i april 2014 modtaget tilbud om at få støjisoleret deres hus, og behandling af ansøgninger pågår. I 2015 følger huse på Sjælland.
- Arbejdet med etablering af ekstra perron på Vordingborg Station forventes afsluttet ultimo 2014.

For så vidt angår projektet i øvrigt, vil programmet i løbet af 2014 og 2015 udarbejde udbudsmateriale og gennemføre udbud for hovedparten af programmets entrepriser med henblik på kontraktindgåelse hurtigst muligt efter vedtagelsen af en anlægslov. Endvidere er der gennemført forlodsøvertagelser af en række ejendomme, som skal eksproprieres, når Folketinget har vedtaget en anlægslov.

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

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

Forligskredsen besluttede i februar 2013 at lade Banedanmark undersøge mulighederne for at optimere processen omkring udbud og kontraktindgåelser for at klarlægge, om der derved kan frigøres midler inden for de forudsatte økonomiske rammer for udbygning af landanlæg, der kan medgå til finansiering af de tre tiltag.

Der er identificeret besparelser, der kan finansiere merudgifterne til den passagervendte station syd for Holeby med tilhørende ny bro over Sydmotorvejen samt til de ekstra lange overhalingsspor til 1.000 meter lange godstog. På et møde den 20. november 2014 besluttede forligskredsen, at de to tilvalgsløsninger gennemføres som led i Femern Bælt-

projektet. Tilvalgsløsningen med overhalingsspor til 1.000 meter lange tog blev i marts 2013 integreret i programfasen, da det var tidskritisk i forhold til det videre arbejde.

Udbudsprocessen for den nye betonbro over Masned Sund er igangsat, og der forventes indgået kontrakt medio 2015. Det samme gælder for den nye sejlrende øst for Masnedø. Ligeledes er udbudsprocessen for bropakker og stations- og sporentreprisen mv. igangsat. I forhold til bropakkerne 2-4 har Banedanmark valgt at fremrykke ekspropriationerne forbundet hermed. Udgifterne hertil er ca. 15 mio. kr., finansieres af overskydende midler til forlodsovertagelser i akt. K af 20. marts 2013 og vil ikke gå ud over ellers forudsatte aktiviteter.

Den budgetmæssige situation

Femern A/S 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-projekt afsluttes ultimo 2015. Først i 2016 er det endeligt afklaret, hvor stor en andel af de ca. 271 mio. kr., der er kommet til udbetaling. Europa-Kommissionen har i september 2014 opslået en ny ansøgningsrunde for finansieringsperioden 1. januar 2014-31. december 2020, og der forventes ansøgt om midler i perioden.

Projektering af det danske vejanlæg ved Femern Bælt

Formål

I henhold til projekteringsloven for en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende vej- og jernbaneanlæg i Danmark har Vejdirektoratet gennemført en VVM-undersøgelse af nødvendige opgraderinger og miljømæssige forbedringer af den eksisterende motorvej mellem Sakskøbing og Rødbyhavn (E47 Sydmotorvejen).

Status

Vejdirektoratet har på baggrund af en VVM-undersøgelse færdiggjort et samlet beslutningsgrundlag for projektet og fremsendt en indstilling til brug for en politisk beslutning.

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

Den budgetmæssige situation

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

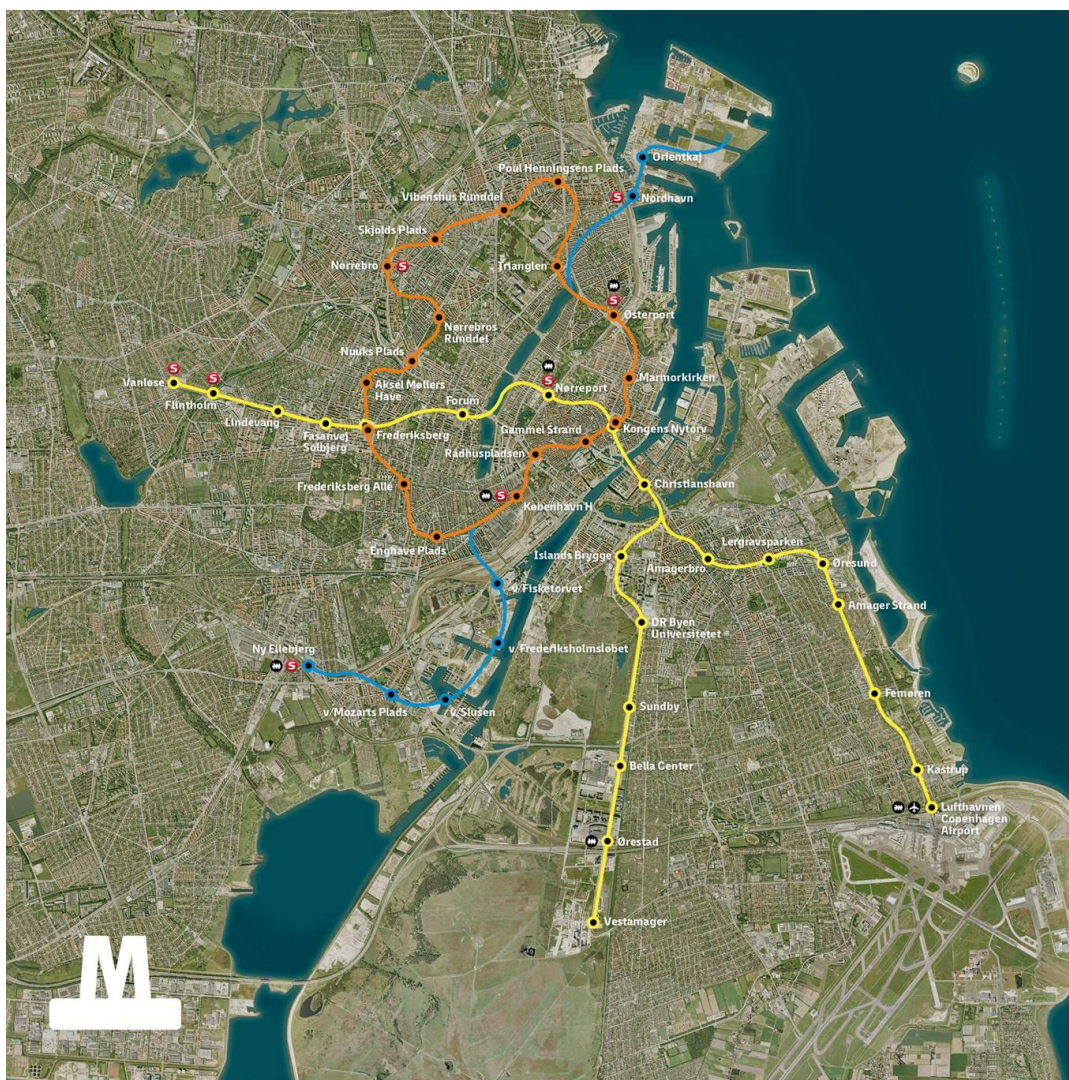
7. Metroen

Cityringen

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 transportministeren til at træffe dispositioner til projektering og anlæg af en Cityring som en metro. Forud for lovens vedtagelse har regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune indgået en principaftale om etablering af en Cityring.

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

Kort over den eksisterende metro, Cityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen



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

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 nu udmøntet i en ændring af Lov om en Cityring. Med lovændringen reguleres metrobyggeriet nu gennem bekendtgørelser udstedt af transportministeren vedrørende metrobyggepladserne samt nabokompensation. Den nye regulering for metrobyggeriet trådte i kraft 1. juli 2014.

Status for Nabopakkebekendtgørelsen

”Nabopakkebekendtgørelsen”, som blev udstedt i forbindelse med det nye regelgrundlag for Cityringen, regulerer erstatninger og genhusning til naboerne til metrobyggeriet.

Status for Metroselskabets indgåelse af aftaler med naboerne pr. 15. oktober 2014 fremgår af tabellen nedenfor:

Tilbud om kompensation			Blandt 100 pct. berettigede	
Underskrevne tilbud om kompensation	Afslag på kompensation	Antal udsendte aftaler om 100 pct.-kompensationer – i parentes er angivet, hvor mange, der har underskrevet tilbud om kompensation	Antal der ønsker genhusning	Antal der ønsker overtagelse
3745	4	517 (489)	4	23

Efter ikrafttrædelsen af nabopakkebekendtgørelsen er der udsendt 4.320 aftaler om kompensation. Heraf er der 517 husstande, der er 100 pct. kompensationsberettigede.

Pr 15. oktober 2014 er status, at der er indgået 3.745 aftaler om kompensation, heraf 489 aftaler med 100 pct. kompensationsberettigede. De naboer, der pr 1. oktober 2014 ikke har returneret aftalen, har modtaget en påmindelse herom. Der er frem til den 15. oktober 2014 fremsat 4 anmodninger om genhusning. Der er ikke fremkommet anmodning om kommunal genhusning. Der er frem til den 15. oktober fremsat 23 anmodninger om overtagelse.

Økonomi

Finansudvalget tiltrådte med akstykke 51 af 1. december 2010 anlægsbudgettet for Cityringen. Transportministeren, 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. Sam-

let 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.

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 aktstykke 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. 30. september 2014 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 12,0 mia.kr. (løbende priser).

Status og hovedtidsplan

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

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

På baggrund af forhandlingerne vedrørende fordyrelse og forsinkelse af Cityringen indeholder ovennævnte aftale med entreprenørerne en ny tidsplan, som muliggør åbning af Cityringen i juli 2019.

På størstedelen af byggepladserne er udførelsen af stationsvægge, enten i form af slidsevægge eller sekantpæle, færdiggjort. Arbejderne består på nuværende tidspunkt primært i at klargøre stationsboksen til at modtage tunnelboremaskinen.

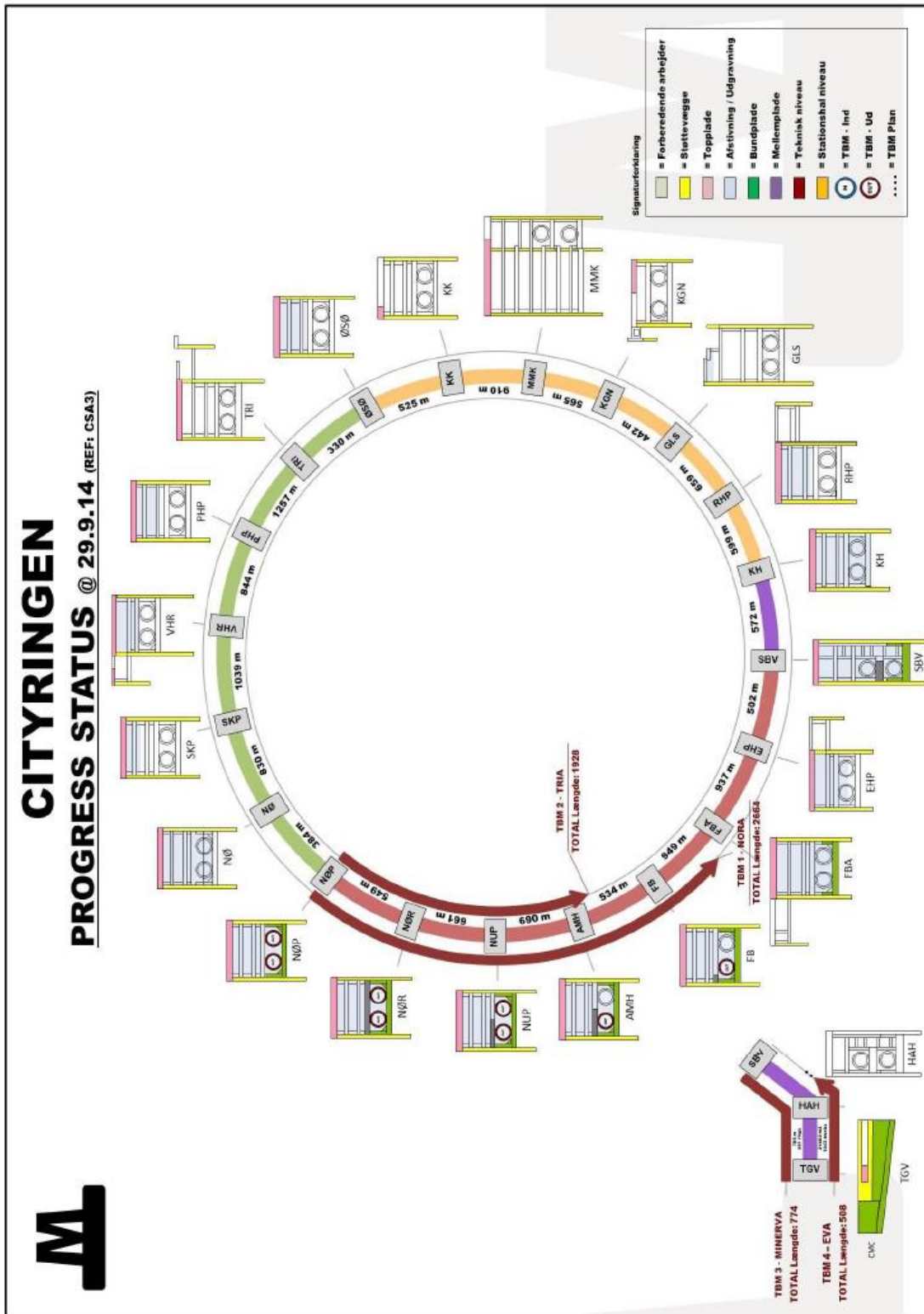
Tunnelboremaskinerne Nora og Tria er i øjeblikket godt i gang med at bore de første tunnelstrækninger, som går fra tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken og frem til skaktbyggepladsen Sønder Boulevard.

Tunnelboremaskinerne Minerva og Eva, blev sendt afsted fra tunnelarbejdspladsen Otto Busses Vej i henholdsvis slutningen af juni og juli 2014, og borer i øjeblikket deres første strækning, som går fra Otto Busses Vej og frem til stationsbyggepladsen København H.

De fire boremaskiner, der skal bore Cityringens tunneller, er hver 100 meter lange. De er konstrueret således, at de i takt med at boringen skrider frem, kan montere de tunnel-

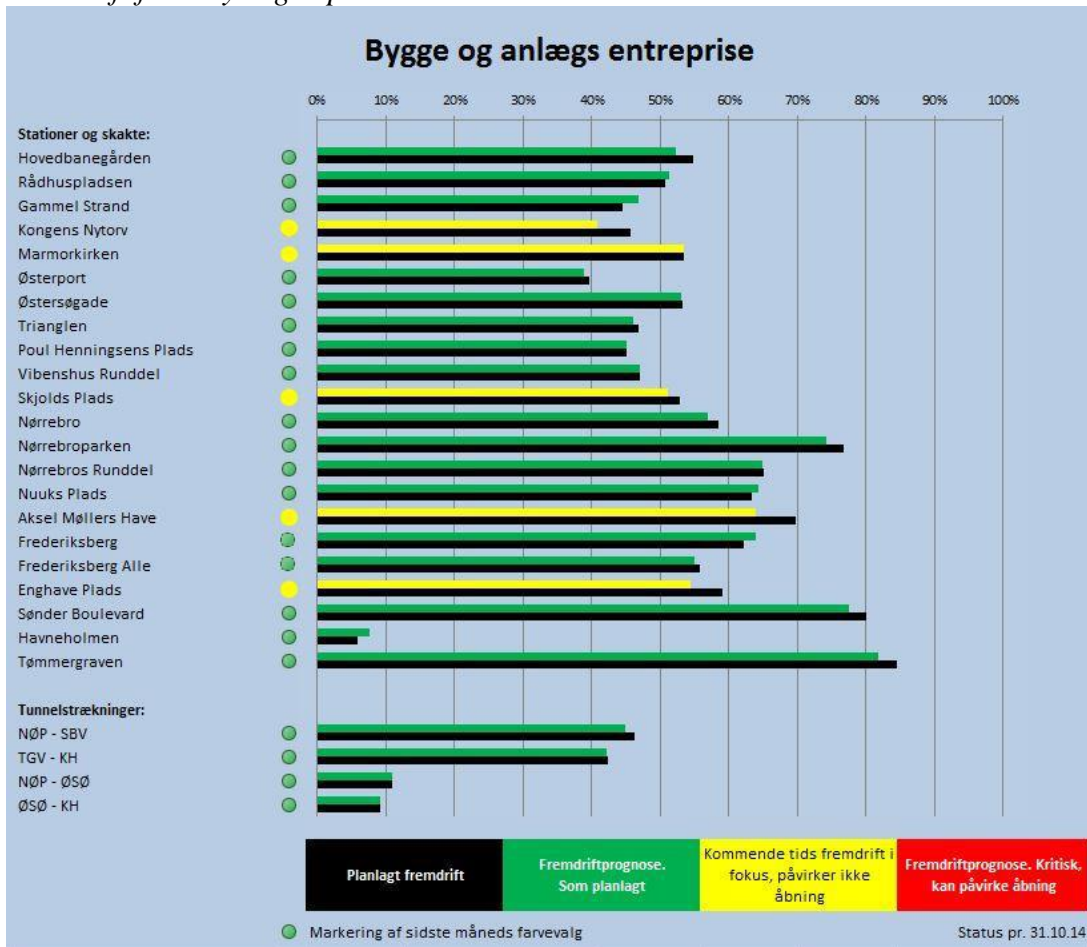
elementer i beton, der til slut vil udgøre den færdige tunnel. Tunnelboremaskinerne er opkaldt efter de fire nedlagte telefoncentraler på Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Indre by.

Illustration nedenfor viser status på de 17 stationer, de tre tunnelarbejdspladser, afgreningskammeret Havneholmen til Sydhavnsmetroen, samt fremdriften på tunnelboremaskinerne. Den 20. november 2014 er der samlet boret i alt 7.674 m af de 29.124 m tunnel, der skal bores. Dette svarer til 26,3 pct. Fremdriften for tunnelboremaskinerne følger tidsplanen.



I forhold til transportsystemkontrakten er det kommende kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) på Vasbygade stort set færdig. Det første togsæt ankom til kontrol- og vedligeholdelsescenteret i starten af oktober 2014, herefter skal der foretages en række omfattende tests.

Fremdrift for Cityringen pr. 31. oktober 2014



Aftalen om den nye tidsplan skal nedbrydes i en detaljeret arbejdstidsplan, der kan danne grundlag for måling af fremdriften. En fremdriftsrapport på grundlag af den detaljerede arbejdstidsplan forventes at foreligge medio december. Ovenstående fremdriftsrapportering er således foreløbig og indeholder et skøn på grundlag af den konstaterede fremdrift på de enkelte stationer. Som det fremgår, er der lokale variationer mellem de enkelte byggepladser, men overordnet følger arbejdet den nye tidsplan. De lokale variationer i fremdriften drøftes løbende mellem entreprenørerne og Metroselskabet med henblik på at sikre, at lokale forsinkelser indhentes, inden de får indflydelse på den globale fremdrift.

Rigsrevisionen har i sin beretning om status på byggeriet af Cityringen anført, at Metroselskabets primære opfølgning på projektet har været på bonustidsplanen og ikke på kontraktidsplanen. Rigsrevisionen har i denne forbindelse endvidere anført, at forsinkelser i forhold til bonustidsplanen er ikke ført over, så det er muligt at se status i forhold til kontraktidsplanens milepæle.

Denne praksis er nu ændret således, at rapporteringen alene sker i forhold til kontraktidsplanen. Det bemærkes, at rapporteringen i Anlægsstatus altid har været i forhold til kontraktidsplanen.

Nordhavnen

Partierne i forligskredsen bag aftalerne om en grøn transportpolitik (regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) indgik en politisk aftale den 20. juni 2012 om anlæg af metro til Nordhavnen. Parterne er enige om at afsætte et statsligt bidrag på 328 mio. kr. til metrolinjen til Nordhavnen.

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

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

For en del af anlægget af nordhavnsafgreningen er der indgået aftaler efter udbud med henholdsvis en anlægsentreprenør og en transportsystemleverandør. Kontrakten på anlægsopgaven er underskrevet med Hochtief/Züblin A/S.

Ansaldo STS udfører en del af transportsystemet som tillæg til den nuværende aftale på Cityringen, idet arbejdet her er en integreret del af anlægget af Cityringen.

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.

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

Ibrugtagen er stadig planlagt til ultimo 2019.

Metroselskabet har i indstilling til ejerne om godkendelse af de store anlægskontrakter for Nordhavnsmetroen peget på, at indkøb af 1-2 yderligere togsæt vil kunne forbedre rettidigheden på såvel Cityringen som Nordhavnsmetroen, men – i lyset af at optionen på togindkøb løber frem til medio 2015 – vil der først blive taget stilling hertil senere.

De forberedende arbejder er i fuld gang og byggepladsen ved den kommende Nordhavn Station er overdraget til anlægsentreprenøren.

Københavns Kommune har udarbejdet en supplerende VVM-redegørelse, som forventes vedtaget i Borgerrepræsentationen i begyndelsen af 2015. Umiddelbart herefter vil transportministeren udstede de nødvendige bekendtgørelser, som sikrer det myndighedsmæssige grundlag for igangsætning af det egentlige anlægsarbejde.

Det bemærkes, at det indgår som en del af principaftalen mellem staten og Københavns Kommune om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen, at Københavns Kommune som led i den fremtidige byudvikling i Nordhavnen, vil træffe beslutning om at anlægge et antal yderligere metrostationer som forlængelse af den allerede vedtagne Nordhavnsmetro.

Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen

Staten ved Transportministeriet og Københavns Kommune indgik den 27. juni 2014 en aftale om anlæg af en afgrening fra Cityringen til Ny Ellebjerg via Sydhavnen (Sydhavnsmetroen)

Sydhavnsmetroen vil få 5 stationer; v. Fisketorvet, v. Frederiksholmsløbet, v. Slusen, v. Mozarts Plads samt v. Ny Ellebjerg og forventes at stå klar i 2023. De samlede anlægsomkostninger for den valgte linjeføring med afgreningskammeret er 8,6 mia. kr., 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., og som dækker kommunens bidrag til såvel Sydhavnsmetro samt det nødvendige afgreningskammer. Statens bidrag består i at overdrager 40 procentpoint af sin 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. Anlægget afgreningskammeret indgik i den aftale som Metroselskabet har indgået med CMT og Ansaldo STS sommeren 2014 og betyder at der nu er etableret en ekstra arbejdsplads Havneholmen, beliggende sammen med tunnelarbejdspladsen ved Otto Busses Vej.

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 om afgreningskammeret for Sydhavnsmetroen. Den offentlige høring er nu afsluttet, og der er baggrund heraf udarbejdet en hvidbog samt udstedt VVM-tilladelse og en bekendtgørelse fra transportministeren, som regulerer anlæggelsen af afgreningskammeret.

Den 27. november 2014 blev lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By og Havn I/S 1. behandlet i Folketinget

Perrondøre

Ved trafikforliget 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 afgange og dermed kapaciteten, herunder til opstilling af perrondøre på de overjordiske stationer, for at øge driftsstabiliteten, bl.a. ved at undgå de mange "falske" overvågningsalarmer fra det eksisterende sikkerhedssystem.

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

Arbejdet med opsætning af perrondøre sker i forskellige perioder på de tre strækninger med overjordiske stationer Øresund-Kastrup, Vanløse-Lindevang, DR Byen-Vestamager.

Den første linje, der arbejdes på, er linjen fra Øresund til Kastrup. Arbejdet på denne strækning forventes færdig i slutningen af 2014. Herefter påbegyndes opsætning af perrondøre på strækningen fra DR-Byen til Vestamager. Arbejdet forventes færdigt i løbet af foråret 2015. Den sidste strækning, hvor der skal opsættes perrondøre, er mellem Vanløse og Lindevang. Arbejdet her udføres i sommeren 2015.

Erfaringerne med driften af ”metrobusser” (erstatningsbusdriften) på strækningen mellem Vanløse og Frederiksberg station i den første periode i sommeren 2014 er blevet evalueret med inddragelse af Københavns og Frederiksberg Kommuner trafikrepræsentanter og Movia. Evalueringen viser, at det vil indebære betydelige gener at lukke strækningen i vintermånederne, som det hidtil har været forudsat i tidsplanen. Den hidtidige plan ville betyde en fordobling af antallet af busser på vejene om vinteren, hvor der også er langt flere biler og vejrforholdene kan være dårlige pga. sne og is. Kommunernes repræsentanter, Movia og Metroselskabet er enige om, at busdriften i samspil med den øvrige trafik forløb tilfredsstillende i sommer, men det var tydeligt, at dét behov, der vil være ved lukning af denne strækning på metroen i vintermånederne, vil give betydelige trafikale vanskeligheder.

På baggrund af erfaringerne fra gennemførelse af den første fase af perrondørsprojektet er det derfor 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 perrondøre være implementeret som hidtil planlagt og aftalt, mens de resterende tre stationer (Vanløse, Flintholm og Lindevang) udskydes til færdiggørelse 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 to måneder. Perrondøre forventes at være implementeret inden for det aftalte budget på 200 mio. kr. (2012-priser).

8. Puljeprojekter under Transportministeriet

Afsnittet giver en oversigt over puljeprojekter under Transportministeriet. Tabellerne er opdelt efter hvilken forligskreds, der har afsat midlerne.

Tabel 8.1 giver en oversigt over puljeprojekter, der er igangsat af forligskredsen bag En grøn transportpolitik. I forhold til puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser, som er etableret med Aftaler om en grøn transportpolitik, bliver der givet en status for VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. i afsnit 3.1 for baneprojekter og i afsnit 4.1 for vejprojekter.

I tabel 8.2 gives en oversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter afsat med Aftale om en grøn transportpolitik, og som enten udføres under Transportministeriet 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 under Transportministeriet, En grøn transportpolitik

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014	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	Nej	12,6	2015	Banedanmark
Ny perron i Sønderborg ved Sønderborg St.	Aftale af 26. nov. 2010 / Aftale af 24. juni 2014	10,0	Nej	1,1	2015	Banedanmark
Enghave station	FL13	92,0	Ja	0,0	2016	Banedanmark
Nordhavn station	Aftale af 26. nov. 2010	78,7	Ja	6,0	2016	Banedanmark
Pulje til nye teknologiske muligheder						
ITS-udviklingsforum	FL10	5,0	Ja	3,8	-	Vejdirektoratet
Udvidelse af ITS-systemer på Helsingørmotorvej	FL10	29,3	Ja	21,3	2014	Vejdirektoratet
Drift af igangsatte ITS-systemer	Aftale af 26. nov. 2010	70,4	Ja	57,0	2014	Vejdirektoratet
Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro	Aftale af 26. nov. 2010	20,1	Ja	10,9	2015	Banedanmark
Evaluering af effekterne af ITS	Aftale af 24. juni 2014	3,4	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
Videreførelse af drift af trafikledelsessystemer	Aftale af 24. juni 2014	15,9	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
M3 - analyse af øget kapacitet	Aftale af 24. juni 2014	5,0	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
Pulje vedrørende kørsel i nødspor	Aftale af 24. juni 2014	5,0	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
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	45,6	Ja	2,3	2015	Vejdirektoratet
E45 Fredericia-Kolding, Kørsel i nødspor ved Kolding	Aftale af 21. marts 2013	39,7	Ja	7,2	2014	Vejdirektoratet
Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 21. marts 2013	10,5	Ja	9,0	2015	Banedanmark
Rampekrydsombygning ved Odense SV	Aftale af 21. marts 2013	17,8	Nej	0,6	2015	Vejdirektoratet
Krydsombygning ved Klausdalsbrovej ved Ring 4 i Ballerup	Aftale af 21. marts 2013	35,9	Ja	1,9	2016	Vejdirektoratet
Udvidelse af frakørsel ved Vintapperrampen	Aftale af 24. juni 2014	5,2	Ja	0,0	2016	Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014)						
Anlæg af cykelsti ved Fuglebjerg	Aftale af 5. maj 2011	7,1	Ja	6,5	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti Velhustedvej-Kibæk, Herning Kommune	Aftale af 20. juni 2012	5,1	Ja	3,9	2014	Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Brovejen, Løkkeby Strandvej	Aftale af 19. juni 2013	1,4	Ja	0,5	2014	Vejdirektoratet
Stikrydsning Volderslevej/Dahlsvej	Aftale af 19. juni 2013	2,1	Ja	1,6	2014	Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Trælborg, Bredebro	Aftale af 19. juni 2013	3,1	Ja	2,3	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti syd for Udby, Middelfart Kommune	Aftale af 20. juni 2012	2,7	Ja	1,6	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti mellem Auning og Gl. Estrup, Norddjurs Kommune	Aftale af 20. juni 2012	9,0	Ja	2,7	2014	Vejdirektoratet
Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn	Aftale af 5. maj 2011	19,2	Ja	7,2	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti Lumsås-Gl.Ebbeløkkevej Øst, Odsherred Kommune	Aftale af 20. juni 2012	8,3	Ja	1,0	2015	Vejdirektoratet
Stikrydsning i tunnel ved Ribe	Aftale af 19. juni 2013	9,0	Ja	3,5	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti på Egedesvej og bro, Køge	Aftale af 19. juni 2013	12,5	Ja	1,8	2015	Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Kobrovej, Grenå	Aftale af 19. juni 2013	2,2	Ja	0,4	2014	Vejdirektoratet

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 8.1. Puljeprojekter under Transportministeriet, En grøn transportpolitik (fortsat)

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Cykelsti Humlum-Oddesund Syd	Aftale af 19. juni 2013	18,0	Ja	0,6	2015	Vejdirektoratet
Stikrydsning v/ Lergravsvej, Grenaa	Aftale af 24. juni 2014	2,4	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
Stikrydsning v/ Nyborgvej	Aftale af 24. juni 2014	2,4	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti Sandvadvej, Hærvejen	Aftale af 24. juni 2014	10,6	Ja	0,0	2016	Vejdirektoratet
Cykelsti vest for Kyse-Fuglebjerg	Aftale af 24. juni 2014	18,3	Ja	0,0	2016	Vejdirektoratet
Cykelsti Kværndrup-Egeskov	Aftale af 24. juni 2014	15,8	Ja	0,0	2016	Vejdirektoratet
Koordinering og planlægning af nationale og regionale cykelruter	Aftale af 24. juni 2014	1,0	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
Kortlægning af behov og muligheder for forbedringer af cykeldata	Aftale af 24. juni 2014	0,5	Ja	0,0	2015	Vejdirektoratet
Tværgående evaluering af cykelpuljens effekt	Aftale af 24. juni 2014	1,5	Ja	0,0	2019	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikikkerhed (2009-2014)						
Simulator til lokoføreuddannelsen	FL10	12,7	Ja	0,0	-	Trafikstyrelsen
Pilotprojekt om brug af sensortechnologi til overvågning	FL10	3,2	Ja	1,6	2014	Banedanmark
eCall	Akt. 115 2008/2009	10,3	Ja	2,7	2015	Trafikstyrelsen
Årets trafikikkerhedsby 2011	Aftale af 26. nov. 2010	20,0	Ja	13,8	-	Vejdirektoratet
Årets trafikikkerhedsby 2012	Aftale af 5. maj 2011	20,0	Ja	6,5	-	Vejdirektoratet
Årets trafikikkerhedsby 2013	Aftale af 21. marts 2013	20,0	Ja	0,1	-	Vejdirektoratet
Årets trafikikkerhedsby 2014	Aftale af 14. november 2013	17,7	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Forbedring af sikkerhed i overkørsler	Aftale af 5. maj 2011	27,3	Nej	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	1,2	2015	Vejdirektoratet
Indsats mod særligt farlige vejstrækninger - "grå strækninger"	Aftale af 26. nov. 2010	25,4	Ja	19,4	2014	Vejdirektoratet
Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejstrækninger	Aftale af 21. marts 2013	20,2	Ja	2,0	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	1,4	2015	Vejdirektoratet
Dødsulykkesstatistik	Aftale af 21. marts 2013	5,0	Ja	3,1	2015	Vejdirektoratet
Undersøgelse af natulykker	Aftale af 21. marts 2013	2,6	Ja	1,2	2015	Vejdirektoratet
Modulvognogforsøget	FL07/FL08 Aftale af 21. marts 2013 Aftale af 24. juni 2014	221,8	Ja	130,1	2016	Vejdirektoratet
Fartvisere på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	6,1	Ja	1,2	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 vejstrækninger, sorte pletter og grå strækninger	Aftale af 24. juni 2014	11,3	Ja	0,0	2017	Vejdirektoratet
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)						
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	FL11	9,7	Ja	0,0	-	Reservation
Bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn	Aftale af 21. marts 2013	58,6	Ja	16,8	2015	Banedanmark
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	Aftale af 21. marts 2013	55,5	Ja	0,0	2018	Banedanmark
Pulje til støjbekæmpelse (2009-2014)						
Støjparterskab mellem Banedanmark og private boligejere langs sidebanerne	FL10	8,7	Ja	3,7	2014	Banedanmark
Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel	Aftale af 26. nov. 2010	7,3	Ja	3,4	2014	Banedanmark
Udvikling af nye metoder til støjbekæmpelse	Akt. 116 2008/2009	10,4	Ja	9,3	2009-2014	Vejdirektoratet
Støjskærm på den vestlige side af Ring 4 ved Ballerup	Aftale af 21. marts 2013	14,5	Ja	2,2	2014	Vejdirektoratet
Støjskærm på den vestlige side af Helsingørmotorvejen ved Gentofte	Aftale af 21. marts 2013	7,7	Ja	2,8	2014	Vejdirektoratet
Støjskærm på nordjyske motorvej (E45) syd for Viborgvej ved Randers	Aftale af 21. marts 2013	16,8	Ja	3,0	2014	Vejdirektoratet
Øget skinnelibning med henblik på reduktion af støjen fra togtrafikken på regional- og lokalbaner	Aftale af 5. maj 2011	6,2	Ja	2,8	2014	Banedanmark

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 8.1. Puljeprojekter under Transportministeriet, En grøn transportpolitik (fortsat)

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2014	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Skinnerlibning	Akt. 116 2008/2009	16,0	Ja	14,3	2015	Banedanmark
Støjskærm ved Sundbrovej i Svendborg	Aftale af 14. november 2013	20,3	Ja	0,2	2015	Vejdirektoratet
Støjskærm ved Gjeddedalsvej/Nysøvej i Vallensbæk	Aftale af 14. november 2013	16,8	Ja	0,2	2015	Vejdirektoratet
Støjskærm ved Eremitageparken, Lyngby-Taarbæk	Aftale af 14. november 2013	17,3	Ja	0,4	2015	Vejdirektoratet
Støjsisolering 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	2,0	2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød	Aftale af 5. maj 2011	7,7	Ja	0,5	2016	Vejdirektoratet
Landsdækkende trafikmodel						
Landstrafikmodellen	FL10	63,4	Ja	47,4	2015	Transportministeriet
Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-2014)						
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet	FL10	25,6	Ja	20,1	2014	Transportministeriet
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland	FL10	25,6	Ja	20,6	2014	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	0,0	2015	Vejdirektoratet
Smidiggørelse af passage, broer ved Assentoft	Aftale af 24. juni 2014	1,0	ja	0,0	2016	Vejdirektoratet
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)						
Istandsættelse af busstoppesteder	Aftale af 5. maj 2011	15,0	Ja	10,0	-	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 byomdannelse i Odense medført, at den planlagte løsning for projektet ikke længere vil have kapacitet til fuldt ud at håndtere den øgede trafikmængde i fremtiden. Projektet er under afklaring.
- Modulvogntogsforsøget fik ved Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur-fonden af 24. juni 2014 forøget bevillingen med 75 mio. kr., således at yderligere strækninger kan medtages i forsøget.
- Cykelsti Humlum-Oddesund Syd: Politiet har ved besigtigelse af cykelstien ikke godkendt bredden på cykelstiens midterrabat. Projektet er under afklaring, og åbningsåret forventes udskudt til efter 2015.
- Projektet vedr. stikrydsning ved Kobrovej, Grenå har fremrykket åbningsåret fra 2015 til 2014, idet slutafregning dog udestår.
- Totaludgiften for projektet vedr. etablering af cykelsti ved Lumsås-Gl. Ebbeløkkevej Øster er øget med 1,9 mio. kr. og åbningsåret er udskudt til 2015. Det skyldes, at lokale forhold på strækningen har nødvendiggjort en tilpasning af stiens beliggenhed, hvilket medfører øgede udgifter til arkæologiske udgravninger og arealerhvervelser samt nødvendigheden af at etablere en buslomme.
- Projektet vedr. etablering af 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. Perronen forventes at kunne ibrugtages i 2015.
- 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. Gennemførelsen af projektet i 2015 vil betyde, at effekterne af de nødvendige sporspærringer for etablering af stationen i form af længere rejsetid over Østfyn vil skulle tillægges de rejsetidsforstyrrelser, som følger af det allerede planlagte sporarbejde på Vestfyn i samme periode.
- Ved en fejl var totaludgiften for Nordhavn Station i Anlægsstatus for 1. halvår 2014 opgivet som 78,7 mio. kr. Det rigtige beløb på 79,2 mio. kr. fremgår af ovenstående tabel og udgør den faktisk udmøntede bevilling. Projektet vedr. udvidelsen af kapaciteten i Padborg Kombiterminal er forsinket, da projektet er blevet udvidet til at omfatte kørestrøm i sydenden af terminalen. Dette tillægsprojekt betyder, at det samlede projekt først afsluttes i 2015.
- For projektet vedr. forbedring af sikkerhed i overkørsler forventes en totaludgift på 28,1 mio. kr. mod en bevilget totaludgift på 27,3 mio. kr. Merforbruget finansieres af overkørselspuljen. De afsluttende forsøg med sensorteknologi og projektets slutrapport forventes færdig i 2015 mod tidligere forventet i 2014.

- Projektet Forbedret sikkerhed for vejarbejdere afsluttes ikke i 2014 som forventet, men først i 2015. Det skyldes, at der er overskydende midler i projektet, som forventes anvendt i 2015.

Afsluttede puljeprojekter i tabel 8.1 siden sidste anlægsstatus:

- Projektet vedr. Forbedring af indkørselsforhold for tog, Aalborg-Lindholm, Holstebro og Struer er afsluttet.

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

(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt pr. 30/9 2014	Resterende pulje (2014-priser)	Ansvarlig institution
Varetages af Transportministeriet					
Medfinansieringspuljen	Aftale af 21. marts 2013	-	151,1	0,0	Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik	Aftale af 29. januar 2009	2009-2014	1.010,2	0,0	Vejdirektoratet
Pulje til veteranog	Aftale af 21. marts 2013	2013	0,0	0,0	Trafikstyrelsen
(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Forbrug pr. 30.09.2014	Totaludgift (2014-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes af Transportministeriet til projekter udført af eksterne parter					
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	Aftale af 29. januar 2009	-	59,6	264,9	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	Aftale af 29. januar 2009	-	112,9	130,6	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statsligt bidrag	Aftale af 29. januar 2009	-	28,5	35,7	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	Aftale af 26. nov. 2010	-	26,0	60,7	Vejdirektoratet
Grenå omfartsvej	Aftale af 7. februar 2012	-	0,0	130,9	Vejdirektoratet

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 sat i bero.

Vejdirektoratet vil i 2014 påbegynde anlægsarbejde 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 (Hattings) (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 tilskudsdelen 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 under Transportministeriet, Bedre og billigere kollektiv trafik

(mio. kr. 2014-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 30.09.2014	Bevillingsansvarlig
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	Aftale af 12. juni 2012	58,5 ¹⁾	Ja	26,4	Trafikstyrelsen
Medfinansiering af supercykelstier i de større byer	Aftale af 12. juni 2012	174,2	Ja	159,4 ²⁾	Vejdirektoratet
Sidebaneopgradering	Aftale af 12. juni 2012	50,6	Ja	1,9	Banedanmark
Fornylse af overkørsler på Vestbanen	Aftale af 12. juni 2012	54,6	Ja	36,4	Banedanmark
Flere afgang i metroen	Aftale af 12. juni 2012	202,6	Ja	202,6	Transportministeriet
Supercykelstier og cykelparkering	Aftale af 12. juni 2014	180,0	Ja	0,0	Trafikstyrelsen

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

2) Resterende midler er udmøntet til projekter på statsvejnettet

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

Nedenstående giver en uddybende status for enkelte projekter i tabel 8.3:

Fornylse 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.

P-Rist på Aarhus H er ibrugtaget rettidigt 1. september 2014; der udestår mindre tekniske ændringer.

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 Station er iværksat i april 2013. Sporarbejderne er gennemført, der udestår væsentlige ændringer i sikringsanlægget, da projekteringen ikke blev færdig på grund af den sene igangsættelse. Der er endnu ikke ansøgt om endelig ibrugtagningstilladelse, men der er ibrugtagningstilladelse med vilkår for det nuværende anlæg. Projektet koordineres med et sporfornyelsesprojekt i Frederikshavn.

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 under Transportministeriet, 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.

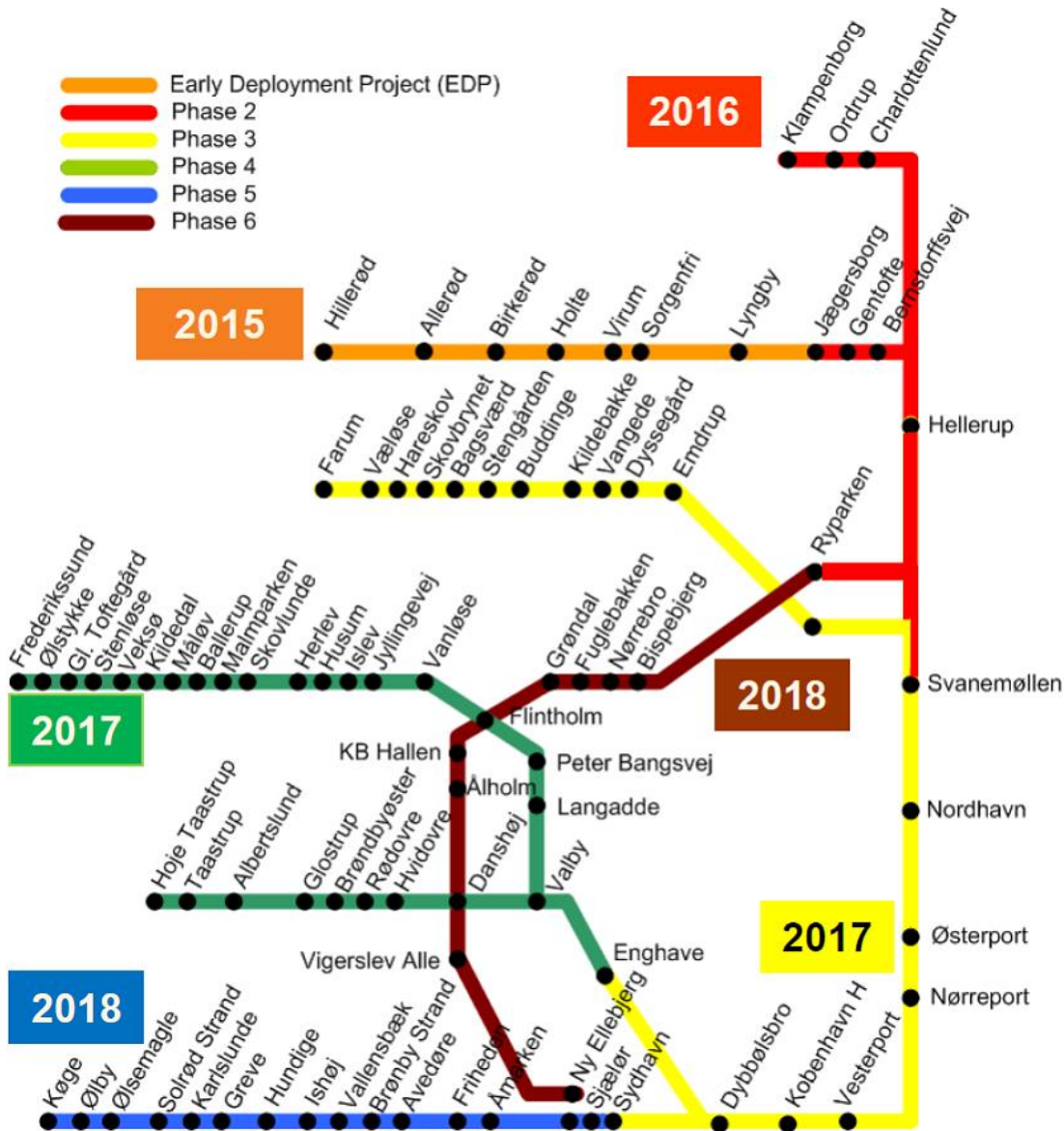
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn

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 – udmøntning af Togfonden DK er det bevilget de resterende 23 mio. kr., som muliggør gennemførelsen af projektet.

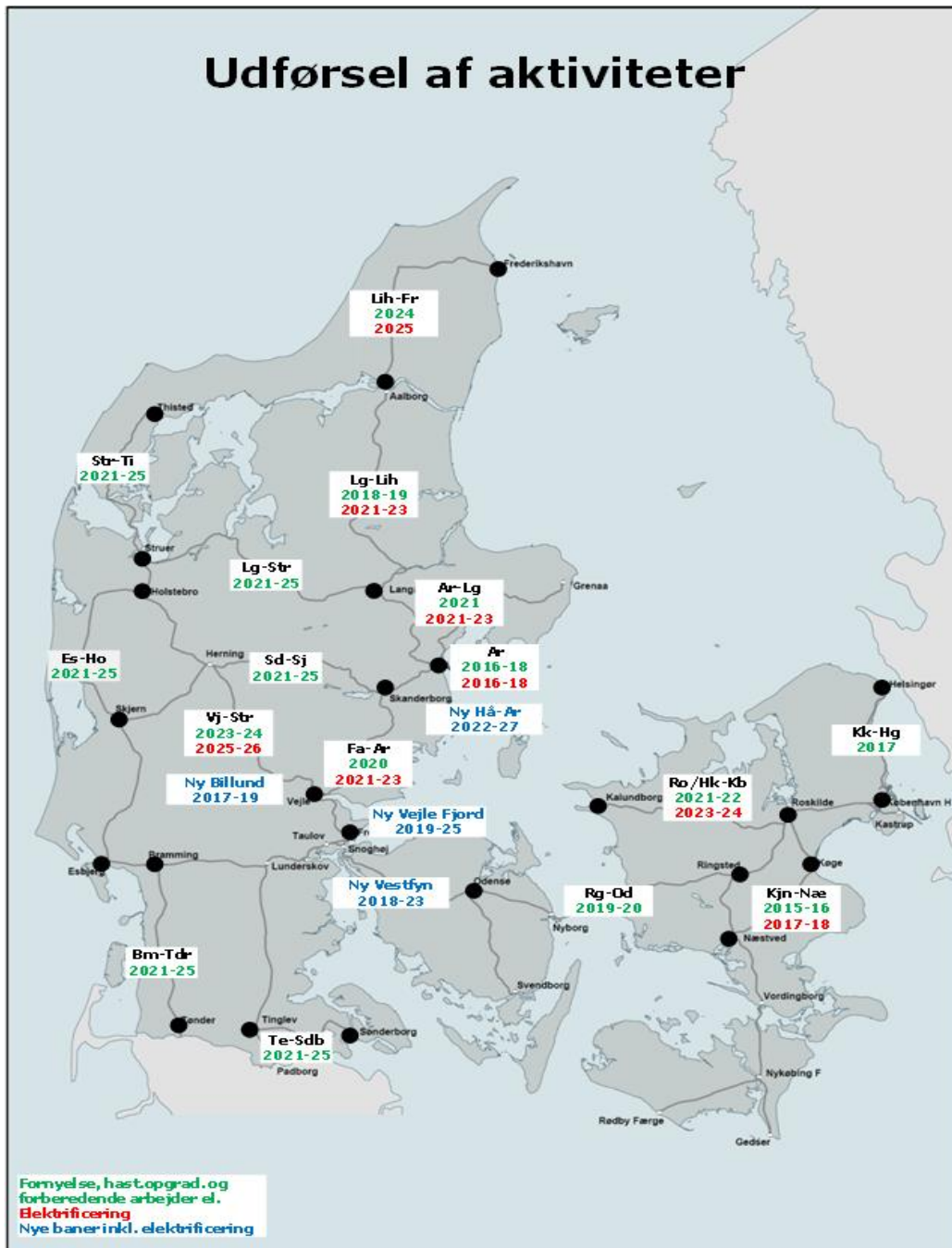
Bilag 2: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på fjernbanen



Bilag 3: Plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på S-banen, sept. 2014



Bilag 4: Tidsplan for projekterne i Togfonden DK



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



