

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

2. halvår 2012



Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

2. halvår 2012

Indhold

1.	INDLEDNING.....	7
2.	STATUS FOR TRÆK PÅ DEN CENTRALE ANLÆGSRESERVE	9
3.	BANEOMRÅDET	10
3.1	Projekter under projektering	11
	Ringsted-Holeby, Femern Bælt-jernbanelandanlæg	11
	Aarhus Letbane.....	12
3.2	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet.....	13
	Beslutningsgrundlag vedrørende opgradering af banen Ringsted – Odense.....	13
	Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen Hobro – Aalborg	14
	Forundersøgelse af opgradering af strækningen mellem Aarhus og Hobro	14
	Beslutningsgrundlag for en Letbane i Ring 3	15
	VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især banegodskapaciteten omkring Kastrup	15
	Forundersøgelse af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen	16
	Beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelse for Esbjerg Havn.....	16
	Forundersøgelse af banebetjening af Aalborg lufthavn.....	17
	Undersøgelse af letbane i Odense	17
	Forundersøgelse af Letbane/BRT i Aalborg.....	18
	Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet	18
	Yderligere elektrificering af banenettet.....	19
	VVM for elektrificering af strækningen Esbjerg – Lunderskov.....	19
	Station i Gødstrup og syd for Hillerød	20
	Analyse af tog til Billund	20
	Beslutningsgrundlag om Storstrømsbroen	21
	Ombygning Hillerød station	21
3.3	Projekter under gennemførelse.....	22
	Ny bane København - Ringsted.....	22
	Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)	23
	Signalprogrammet	24
	Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens)	26
	Kapacitetsforbedringer vest for København (KØR-projektet)	27
3.4	Fornyelsesprojekter på baneområdet.....	29
	Renovering af Nørreport station (Ny Nørreport).....	29
	Sporskifteudveksling på Fredericia st.	31
	Sporfornyelse Sønderborg – Tinglev	31
	Sporfornyelse Svanemøllen – Hillerød (Nordbanen)	32
	Esbjerg sikringsanlæg og sporfornyelse	32
	Sporombygning Bramming – Tønder	33
	Sporfornyelse Bramming – Esbjerg samt Lunderskov	33
	Sporombygning Skanderborg - Herning	34
	Sporombygning på Ringsted station	34
	Sporfornyelse mv. på Østerport station.....	35
	Sporfornyelse Aalborg - Frederikshavn.....	35
	Sporfornyelse mv. Langå - Struer	36
	S-togsspor København H – Dybbølsbro (6. hovedspor).....	37
	Skærm baseret trafikinformation	37

4.	VEJOMRÅDET	39
4.1	Projekter under projektering	40
	Femern Bælt, danske landanlæg, vejdelene	40
4.2	VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på vejområdet.....	41
	VVM af ny forbindelse ved Roskilde fjord.....	41
	VVM af udbygning rute 26, Århus-Viborg.....	42
	VVM af en forlængelse af motorvejen til Holstebro (Rute 18).....	42
	VVM af Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg	43
	Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9.....	43
	Forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved-Rønnede (rute 54)	43
	Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11).....	44
	Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst (rute 11)	44
	Forundersøgelse af forbedring af adgangen til Thyborøn Havn.....	45
	Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22)	45
	Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing-Herning (rute 15).....	45
	Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager	45
	Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn	46
	Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsingør Øst til Gilleleje	46
	Kapacitetsanalyse af motorvejsfrakørsel mellem Hobro og Haverslev	46
	Kapacitetsanalyse af tilslutningsanlæg ved Ødisvej syd for Kolding	47
	Afsluttede undersøgelser	47
4.3	Anlægsprojekter på vejområdet.....	48
	Holbæk – Vig, rute 21, etape 2 & 3	49
	Fløng – Roskilde V	50
	Riis – Ølholm – Vejle.....	50
	Bording-Funder	51
	Frederikssundmotorvejens 1. etape.....	51
	Brande – Give N (Brande-Riis, 2. etape)	52
	Funder – Låsby (Silkeborgmotorvejen)	53
	Gørløse omfartsvej	53
	Sunds omfartsvej	54
	Slagelse omfartsvej 1. og 2. etape	54
	Bredsten-Vandel.....	55
	Klipleve-Sønderborg	55
	Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn	56
	Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdam - Regstrup, Skovvejen), etape 1	57
	Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3.....	57
	Motorring 4 – Tværvej N. (Frederikssundmotorvejens 2. etape).....	58
	Skærup – Vejle N. (Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)	58
	Middelfart-Nørre Aaby (Udbygning af motorvejen på Vestfyn 1. etape).....	59
	Øverødvej-Hørsholm S. (Udbygning af Helsingørmotorvejen 1. etape).....	60
	Udbygning af Brande omfartsvej til motorvej.....	60
	Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	61
	Greve S. – Solrød S. (Udbygning af Køge Bugt Motorvejen 1. etape).....	61
	Udbygning af Motorring 4 omkring København.....	62
	Nordlig omfartsvej ved Næstved	63
	Omfartsvej ved Nykøbing Falster	63
4.4	Drift og vedligeholdelse (efterslæbsindhentning)	65
4.5	Kapitalbevarende aktiviteter (større bygværker)	66
	Langelandsbroen	66
	Mønbroen.....	66

5. PULJEPROJEKTER UNDER TRANSPORTMINISTERIET.....	67
6. KYST- OG HAVNEOMRÅDET	76
Færgelejer ved Bøjden og Fynshav.....	76
Moler i Hanstholm Havn	76
7. FEMERN BÆLT – KYST TIL KYST FORBINDELSEN	78
8. METROEN	81
9. BILAG	85
Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet.....	85
Bilag 2: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på fjernbanen.	86
Bilag 3: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på S-banen.....	87
Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet (åbningsår 2011 -).....	88

1. Indledning

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område 2. halvår 2012, herefter Anlægsstatus, giver en orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Trafikudvalg om status og udvikling i de større anlægsprojekter på Transportministeriets område, der er finansieret ved bevilling på finansloven eller ved aktstykke. Forbruget for igangværende projekter er opgjort pr. 30. september 2012. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om takstnedsættelser og pulje til at forbedre den kollektive trafik, samt tidligere igangsatte projekter.

Der er siden 2009 indgået nedenstående transportpolitiske aftaler:

- Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance
- Aftale om en moderne Jernbane af 22. oktober 2009 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance
- Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance
- Aftale om tillæg til aftale af 22. oktober 2009 om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 2. december 2009 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance
- Aftale om visse vejprojekter af 22. oktober 2009 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance
- Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance
- Aftale om fremrykning af indsatsen i 2010 for mere cykeltrafik og om modulvogntog af 1. september 2010 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance
- Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance
- Aftale om Hypercard, busser, cykler, trafikikkerhed, støjbekæmpelse mv. af 5. maj 2011 mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Social-

demokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance

- Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet af 17. november 2011 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og De Konservative
- Aftale om Elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.
- Der blev den 1. marts 2012 indgået Rameaftale om takstnedsættelser og pulje til at forbedre den kollektive trafik mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Dansk Folkeparti og Enhedslisten.
- Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten.
- Aftale om Bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv. af 20. juni 2012 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og det Konservative Folkeparti.

Orientering for 1. halvår 2012 blev fremsendt til Folketinget i juli 2012.

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

2. Status for træk på den centrale anlægsreserve

Det følger af Budgetvejledningen 2011 punkt 2.8.3.1, at Transportministeriet i anlægsstatus giver en status for udmøntningen af den centrale anlægsreserve. I tabellen nedenfor gives et overblik over udmøntningen af den centrale reserve. Ved nye ændringer redegøres der konkret for baggrunden for udmøntningen.

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

(mio. kr. 2012-niveau)		Tidligere	Udmøntning siden	Resterende
Projekt	Oprindelig reserve	udmøntet reserve	forrige anlægsstatus	reserve
Fløng-Roskilde V	291,9	603,8	0,0	-311,9
Bording-Funder	165,1	64,4	0,0	100,7
Frederikssundmotorvejen, 1. etape	263,4	56,9	0,0	206,5
Opgradering til Kalundborg Havn	31,0	31,0	0,0	0,0
Gørløse omfartsvej	26,1	31,5	0,0	-5,4
Omfartsvej ved Nykøbing Falster	35,1	64,1	0,0	-29,0

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

3. Baneområdet

Dette kapitel indeholder en oversigt over alle igangværende anlægs-, fornyelses- og puljeprojekter på baneområdet, der er igangsat ved aktstykke eller anlægslov. Alle projekter med en forventet totaludgift over 60 mio. kr. skal forelægges Finansudvalget før igangsættelse.¹

I afsnit 3.1 gives en status for anlægsprojekter under projektering på baneområdet. I afsnit 3.2 gives en kort status for forundersøgelser, VVM-undersøgelser og beslutningsgrundlag for baneprojekter, som er igangsat med transportaftalerne fra 2009 og 2010. I afsnit 3.3 gives en status for anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse og i afsnit 3.4 gives en status for fornyelsesprojekter under gennemførelse.

For en oversigt over puljeprojekter under Trafikstyrelsen og Banedanmark, se kapitel 5. Puljeprojekter under Transportministeriet. Oversigten i kapitel 5 indeholder alle puljeprojekter, undtagen projekter finansieret af puljen til nye beslutningsgrundlag, der rapporteres særskilt i afsnit 3.2 for baneprojekter samt afsnit 4.2 for vejprojekter.

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 Projekter under projektering

I det følgende gives en status for anlægsprojekter, der er under projektering.

Ringsted-Holeby, Femern Bælt-jernbanelandanlæg

Formål

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

De danske jernbanelandanlæg omfatter elektrificering af banestrækningen mellem Ringsted og Rødbyhavn samt udbygning af banestrækningerne mellem Vordingborg og Storstrømsbroen og mellem Orehoved og Rødbyhavn til dobbeltspor.

Status

Den offentlige høring af VVM-redegørelsen blev gennemført fra 11. februar 2011 til 1. maj 2011. Høringsnotat blev offentliggjort i marts 2012. Ekstern granskning af projektet blev foretaget i februar – april 2012, og den endelige VVM-redegørelse blev offentliggjort i oktober 2012. Banedanmark har udarbejdet en indstilling til brug for politisk beslutning om valg af løsning, herunder mellem de to undersøgte grundløsninger omfattende strækningshastigheder på hhv. 160 og 200 km/t for persontog samt en række alternativer og tilvalg.

På baggrund af akt 149 af 15. juni 2011 har Banedanmark etableret en bygherreorganisation til gennemførelse af detailprojektering og efterfølgende fysisk gennemførelse af projektet. 2012 anvendes primært til gennemførelse af tekniske forundersøgelser som grundlag for den efterfølgende detailprojektering. I foråret 2012 er der bl.a. igangsat geotekniske borer, ballastboringer og opmålinger. Endvidere er der gennemført forlodsovertagelser af en række ejendomme, som vil have ekspropriation, når Folketinget har vedtaget en anlægslov.

Banedanmark undersøger muligheden for at fremrykke aktiviteter på jernbanestrækningen Ringsted-Holeby. For at blive fremrykket skal aktiviteterne kunne gennemføres uafhængigt af den overordnede VVM-proces og uden at komme i konflikt med de miljøretlige regler. Endvidere skal eventuelle myndighedsgodkendelser for de fremrykkede aktiviteter kunne tilvejebringes i overensstemmelse med almindeligt gældende regler.

Banedanmark forventer i begyndelsen af 2013 at kunne fremlægge et velunderbygget og konkret forslag til aktiviteter, der kan fremrykkes.

Den budgetmæssige situation

Banedanmark har tidligere ansøgt om og fået bevilget medfinansiering fra EUs TEN-T midler til forundersøgelser. Støtten omfatter de indledende faser frem til færdiggørelse af det politiske beslutningsgrundlag.

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

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

Udgifterne til eventuelt fremrykkede aktiviteter på jernbanelandanlæg forudsættes finansieret af TEN-T-støtte og via A/S Femern Landanlæg.

Aarhus Letbane

Aarhus Letbane er i gang med at gennemføre udbud af anlægsarbejderne. Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der reserveret 100 mio. kr. til at dække nettoomkostningerne ved at elektrificere Grenaabanen som led i etableringen af Aarhus Letbane. Det endelige statslige bidrag vil kunne opgøres, når der foreligger anlægspriser for letbanen.

3.2 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet

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

Tabel 3.1 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

(mio. kr. 2011-priser)	Hjemmel / Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012
Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense	Akt 116 2008/2009	15,7	Ja	0,0
Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen Hobro-Aalborg	Akt 116 2008/2009	14,4	Ja	7,3
Forundersøgelse af opgradering til 200 km/t Århus-Hobro	Akt 116 2008/2009	10,3	Ja	5,3
Statsligt tilskud til beslutningsgrundlag for en letbane i Ring 3	Akt 5 2011/2012	20,0	Ja	13,0
VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen	Akt 116 2008/2009	20,0	Ja	12,6
Forundersøgelse af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen	Akt 116 2008/2009	5,0	Ja	3,2
Beslutningsgrundlag, herunder VVM-undersøgelse for ny sporforbindelse til Esbjerg Havn	FL10	8,1	Ja	4,5
Forundersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn	Aftale 2. december 2009	2,0	Ja	2,0
Statsligt tilskud til VVM-analyse af en letbane i Odense	Aftale 2. december 2009	4,1	Ja	4,1
Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med signalprogrammet	Aftale 26. november 2010	4,0	Ja	3,7
Strategisk analyse af elektrificering	Aftale 26. november 2010	10,3	Ja	8,9
Elektrificering mellem Esbjerg - Lunderskov	Aftale af 7. februar 2012	15,0	Ja	5,6
Beslutningsgrundlag for en ny station ved Gødstrup	Aftale 26. november 2010	1,0	Ja	0,8
Beslutningsgrundlag for en ny station ved Hillerød	Aftale 26. november 2010	0,5	Ja	0,4
Analyse af tog til Billund	Aftale 26. november 2010	2,0	Ja	2,0
Storstrømsbroen - undersøgelse af handlemuligheder	Aftale 17. november 2011	25,0	Ja	16,8

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.

Beslutningsgrundlag vedrørende opgradering af banen Ringsted – Odense

Projektet vedr. opgradering af banen Ringsted - Odense er en del af "Timemodellen". Formålet med projektet er at undersøge muligheder for hastighedsopgraderinger på strækningen op til 200 km/t gennem tekniske opgraderinger og ændringer i infrastrukturens fysik. Udarbejdelse af beslutningsgrundlag vedrørende opgraderingen af banen Ringsted - Odense forventes igangsat i 2013 og afsluttet i 2015.

Der er afsat 15,7 mio. kr. (2012-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag, og der er reserveret 0,6 mia. kr. (2009-priser) i Infrastruktur fonden til gennemførelse af projektet.

Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen Hobro – Aalborg

Projektet vedr. opgraderingen af banen Hobro – Aalborg er en del af ”Timemodellen”.

Banedanmarks arbejde med et beslutningsgrundlag på VVM-niveau for projektet er afsluttet i oktober 2012.

Projektet indeholder nedlæggelse af overkørsler i Skørping og Elidshøj samt ombygning af Skørping station. Desuden indgår nedlæggelse af overkørslen i Svenstrup som en option. Opgradering til højere hastighed forudsætter derudover tilpasninger af spor, dæmninger og broer.

Opgradering af banen fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t er VVM-vurderet og pris-sat. I beslutningsgrundlaget er desuden angivet et anlægsoverslag for omkostningerne ved en yderligere opgradering til 200 km/t.

Der er som en del af VVM-processen udarbejdet en miljøredegørelse, der har været i offentlig høring frem til den 7. marts 2012. Der er modtaget 24 høringssvar, som er kommenteret og vurderet i et høringsnotat. Høringsnotatet og den endelige miljøredegørelse er offentliggjort på Banedanmarks hjemmeside i oktober 2012.

Der er givet tilsagn fra Rebild Kommune om medfinansiering af en fodgængertunnel ved Skørping station. Fodgængertunnelen var medtaget som et tilvalg i VVM-redegørelsen.

Der er 14,4 mio. kr. (2012-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlaget og reserveret 0,2 mia. kr. (2009-priser) i Infrastrukturfonden til projektet.

Forundersøgelse af opgradering af strækningen mellem Aarhus og Hobro

Forundersøgelsen vedr. opgradering af strækningen mellem Aarhus og Hobro er en del af ”Timemodellen”. Forundersøgelsen er igangsat i 2010 som en del af screeningen af den samlede banestrækning mellem Aarhus og Aalborg.

Mulighederne for yderligere tilpasninger af banen, samt etablering af ny bane mellem Aarhus og Randers, vurderes. Desuden har projektet i 2012 vurderet en række alternative linieføringer for en opgradering af banen mellem Aarhus og Hobro. Der arbejdes med to hovedalternativer for ny linjeføring mellem Aarhus og Randers. Det ene alternativ benytter den eksisterende bane og udretter udvalgte skarpe kurver, således at hastigheden kan øges på strækningen. Dette indebærer desuden nedlæggelse af samtlige overkørsler og etablering af enten bro eller tunnel som erstatning for disse. I det andet alternativ etableres en ny bane langs Nordjyske Motorvej mellem Aarhus og Randers bygget til 200 km/t.

Begge alternativer kan tilsluttes Aarhus og Randers stationer via forskellige løsninger. I Aarhus kan alternativet med en ny bane langs motorvejen indføres til Aarhus Hovedbanegård langs den eksisterende bane eller via en ny tunnel under Aarhus. I Randers undersøges for begge alternativerne muligheden for etablering af en ny station i den vestlige ende af byen som erstatning for den eksisterende.

Alternativerne bliver analyseret ud fra både anlægsomkostninger, rejsetidsreduktion og fremtidige trafikale muligheder samt ikke mindst deres samfundsøkonomi og betydning for den regionale udvikling.

Der er afsat 10,3 mio. kr. (2012-priser) til forundersøgelsen, som rapporteres i 2013.

Beslutningsgrundlag for en Letbane i Ring 3

I Aftalen om en grøn transportpolitik blev der afsat 1,5 mia. kr. til en kollektiv trafikløsning i Ring 3.

Transportministeriet fik derefter udarbejdet en rapport, der vurderede omkostningerne og mulighederne ved anlæg af en letbane kontra en højklasset busløsning.

Transportministeriet, Region Hovedstaden og de 10 kommuner langs Ring 3 indgik i juni 2011 en samarbejdsaftale om at arbejde videre med anlæg af en letbane. Der udarbejdes i øjeblikket et detaljeret beslutningsgrundlag, der redegør for linjeføringen, økonomien mv. i projektet. Beslutningsgrundlaget skal være færdigt med udgangen af 2012, hvorefter der kan træffes endelig beslutning om, hvorvidt der skal anlægges en letbane.

VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især banegodskapaciteten omkring Kastrup

Formålet med VVM-undersøgelsen af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især banegodskapaciteten omkring Kastrup, er at fremtidssikre godstogskapaciteten i Øresundskorridoren.

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.

Banedanmark er i de afsluttende faser af arbejdet blevet opmærksom på et nyt løsningsalternativ – den såkaldte ”retningsdrift” – der også vil kunne give en forbedret trafikafvikling for persontogene.

I Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 fremgår det, at Banedanmark i løbet af 2012 skal bringe løsningen med retningsdrift frem til samme afklaringsniveau som den hidtil undersøgte løsning. Denne rapport vil foreligge i december 2012, hvorefter aftaleparterne vil drøfte forslaget, herunder finansieringen af projektet. Parterne konstaterede med aftalen af 7. februar 2012, at Infrastruktur fonden er disponeret til andre vigtige infrastrukturprojekter i kraft af tidligere indgåede transportaftaler i forligskredsen, og at det for nærværende derfor ikke anses for sandsynligt, at der kan findes finansiering til projektet.

Der er i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 afsat 10,0 mio. kr. (2012-priser) til projektet, herunder rapporten med trafikale analyser. Hertil kommer 10,0 mio. kr. i TEN-T støtte, hvorfor det samlede budget for projektet er 20,0 mio. kr. Undersøgelsen af retningsdrift vurderes at kunne afholdes inden for rammen af det samlede budget.

Forundersøgelse af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er det besluttet, at der skal gennemføres forundersøgelser af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen. Undersøgelserne gennemføres i perioden 2009-2013 inden for en økonomisk ramme på 5,0 mio. kr. (2012-priser). På baggrund af de gennemførte forundersøgelser foreslås konkrete projekter, jf. oversigt over puljeprojekter i kapitel 5.

Banedanmark har indledt forundersøgelser på S-banen af muligheder for at hæve hastigheden til 120 km/t i afsnit med faste hastighedsnedsættelser (knaster), herunder i lyset af Signalprogrammets udrulning på S-banen.

Samlet afrapportering vil foreligge inden udgangen af 2012.

Beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelse for Esbjerg Havn

Med Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009 er der opnået enighed om at afsætte midler til udarbejdelse af beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelser for anlæg af ny sporforbindelse ved Esbjerg Havn. Beslutningsgrundlag for projektet skal foreligge i 2012. Der er afsat 8,1 mio. kr. (2012-priser) til gennemførelse af undersøgelserne. Hertil kommer en mindre lokal medfinansiering.

Der er med aftalen af 22. oktober 2009 reserveret et statsligt bidrag til ny sporforbindelse til Esbjerg Havn på 100,0 mio. kr. i Infrastrukturonden. Det statslige bidrag finansieres af puljen til fremme af godstrafik på jernbanen.

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

Forundersøgelse af banebetjening af Aalborg lufthavn

Det er med Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 besluttet at gennemføre en forundersøgelse af en fremtidig banebetjening af Aalborg lufthavn. Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 er det besluttet, at forundersøgelsen af en bane til Aalborg lufthavn skal behandle såvel en løsning med en ny linieføring fra den bestående hovedlinje til lufthavnen som en løsning, hvor den bestående hovedlinje omlægges til at gå via Aalborg Lufthavn. Det er endvidere i forbindelse med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 besluttet at afsætte 15 mio. kr. til støjreduktion ved Lindholm Station i Nørresundby med henblik på undgå støjgener fra klargøringsanlægget.

Der er afsat 2,0 mio. kr. (2012-priser) til gennemførelse af undersøgelsen.

I forbindelse med forundersøgelsen af en fremtidig banebetjening af Aalborg lufthavn skal muligheden for etablering af klargøringsfaciliteter ved lufthavnen undersøges som en supplerende mulighed for at undgå togenes returløb til Lindholm for klargøring. Desuden undersøges det, om støjgener i forbindelse med klargøring af tog ved Lindholm kan undgås.

For så vidt angår projektet vedr. støjreduktion ved Lindholm Station foreligger VVM-tilladelsen samt kommuneplantillægget.

Da støjbeskyttelse ved Lindholm kun skal gennemføres, hvis banen til Aalborg Lufthavn ikke etableres, afventer det videre arbejde denne beslutning.

Undersøgelse af letbane i Odense

Odense kommune har besluttet at gennemføre en VVM-analyse af en letbane i Odense. Der er med Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 besluttet at reservere et statsligt bidrag på 4,1 mio. kr. (2012-priser) i Infrastrukturonden til VVM-undersøgelsen af en første etape af en letbaneløsning i Odense.

Odense Kommune har gennemført en forundersøgelse. Odense byråd har i februar 2011 besluttet at igangsætte VVM-undersøgelse, som de forventer vil have en varighed på to år. Transportministeriet indgår i styregruppen for VVM-undersøgelsen, som forventes afsluttet ultimo 2013. De 4,1 mio. kr. i statsligt bidrag er i 2012 overført til kommunen.

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der afsat yderligere 15 mio. kr. til en optimering og forcering af de kommende undersøgelser herunder gennemførelse af VVM-undersøgelse, således at grundlaget for en beslutning om letbanen kan foreligge hurtigt, så projektering, udbud og anlægsarbejdet kan komme i gang i tide i forhold til målet om projektets færdiggørelse i 2020. Det forventes, at der tages stilling til projektet i 2014.

Forundersøgelse af Letbane/BRT i Aalborg

Aalborg Kommune, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab er p.t. ved at gennemføre en foranalyse af en letbane/BRT (Bus Rapid Transit)-løsning i Aalborg. Der er afsat 4 mio. kr. til foranalysen, der forventes færdig i sommeren 2013. Herefter vil der skulle tages stilling til en VVM-undersøgelse, der skønsmæssigt vil koste 15-25 mio. kr. Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten er der reserveret 6 mio. kr. som et statsligt bidrag til en evt. kommende VVM-undersøgelse.

Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet

Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 blev parterne enige om at afsætte 4 mio. kr. (2012-priser) til en forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet.

Projektet skal afklare mulighederne for at forøge hastighederne på banenettet i forbindelse med realiseringen af Signalprogrammet. Når Signalprogrammet er etableret, skabes den nødvendige signalteknik til at øge hastigheden. Projektet skal undersøge, hvad der kræves på andre områder, f.eks. spor og broer, for at kunne realisere højere hastighed med udgangspunkt i en maksimalhastighed på 160 km/t. Projektet afsluttes ultimo 2012.

Projektet blev igangsat i marts 2011. Den indledende screening har afsløret mange strækninger, hvor en hastighedsopgradering har positiv samfundsøkonomi. Disse strækninger underkastes pt. et mere detaljeret undersøgelsesforløb.

En hastighedsopgradering medfører generelt et ændret risikobillede på banen. Der er derfor indledt et arbejde med afdækning af de sikkerhedsmæssige konsekvenser af ha-

stighedsforøgelserne. Resultatet af dette arbejde vil ligeledes blive præsenteret i den endelige afrapportering.

Yderligere elektrificering af banenettet

Med Aftale om en grøn transportpolitik fra 2009 blev der afsat 10,3 mio. kr. (2012-priser) til en strategisk analyse af banenettet. Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 blev opgaven opdelt i to faser.

Fase 1 mandede ud i en samfundsøkonomisk analyse af elektrificering på baggrund af en analyse af materielstrategi samt trafikale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser. Samtidig blev der udarbejdet anlægsoverslag for strækningen Lunderskov – Esbjerg. Fase 1 blev gennemført i efteråret 2011.

Fase 2 skal munde ud i anlægsoverslag for de øvrige strækninger, der prioriteres på baggrund af gennemførelsesplanen i fase 1. Resultatet af fase 2 foreligger i 2013.

Fase 1-analysen viste, at der er fire strækninger, som det vil være samfundsøkonomisk rentabelt at elektrificere i forlængelse af udrulningen af de nye signaler. Det drejer sig om strækningerne Lunderskov – Esbjerg, Fredericia – Aarhus, Roskilde – Kalundborg og Køge Nord – Næstved.

Med Aftale om elektrificering mv. af 7. februar 2012 blev det besluttet at elektrificere banen mellem Esbjerg og Lunderskov. Der blev med aftalen endvidere truffet beslutning om udarbejdelse af begrundede anlægsoverslag for elektrificering af strækningerne Køge Nord – Næstved, Roskilde – Kalundborg, Fredericia – Aarhus og Aarhus – Aalborg. Udgifterne hertil afholdes inden for bevillingen til den strategiske analyse. Anlægsoverslagene forventes færdige i januar 2013.

Med finanslovsaftalen for 2013 blev der afsat 650 mio. kr. (2013-priser) til elektrificering af strækningen Køge Nord – Næstved i 2018. Arbejdet med VVM-analyse påbegyndes i 2013.

VVM for elektrificering af strækningen Esbjerg – Lunderskov

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

Bevillingen til VVM-analyser er i aftalen opdelt i 11,0 mio.kr. til analysen og 4,0 mio. kr. i forberedelsesreserve.

Som et tillæg til den politiske aftale er det besluttet at undersøge de økonomiske og tekniske konsekvenser ved etablering af et kørestrømsanlæg, som er forberedt til 200 km/t. Udover valget af kørestrømssystem er der stort fokus på broerne på strækningen. Konkret vil de vejtrafikale problemstillinger omkring især én større bro i selve Esbjerg være markante i den samlede håndtering af broområdet.

Der er afholdt idéfasehøring i perioden 16. juli 2012 til og med 1. september 2012. Der er modtaget i alt syv høringssvar. En høringsversion af miljøredegørelsen forventes udsendt medio februar 2013. Endelig version af denne forventes umiddelbart før sommeren 2013.

Station i Gødstrup og syd for Hillerød

Med Aftale om Elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der afsat 46,5 mio. kr. til etablering af en station syd for Hillerød ved det planlagte regionshospital i Hillerød og 16,5 mio. kr. til etablering af en station i Gødstrup, nordvest for Herning, ved det nye regionshospital.

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

For stationen i Gødstrup pågår en samordning og koordinering med Herning Kommunes vejprojekt og projektet for regionhospitalet. Stationen forventes detailprojekteret i 2014 og etableret i sommeren 2015 med ibrugtagning i 2016 samtidig med åbningen af hospitalets 1. etape.

Analyse af tog til Billund

Det er med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 besluttet at gennemføre en forundersøgelse af en banebetjening af Billund lufthavn.

Undersøgelsen viser, at en banebetjening af Billund lufthavn i givet fald bør tage udgangspunkt i en østlig linjeføring rettet mod Vejle – enten en jernbaneløsning via Jelling (rejsetid 29 min, anlægssum 0,7 mia. kr.) eller en direkte letbane fra Vejle (rejsetid 23 min, anlægssum 1,2 mia. kr.). En forlængelse til Billund by/Legoland kan fordoble passagergrundlaget fra ca. 0,6 mio. til 1,2 mio. passagerer.

Undersøgelsen er afsluttet inden for den afsatte ramme på 2,0 mio. kr.

Beslutningsgrundlag om Storstrømsbroen

Der har været planlagt en hovedstandsættelse af Storstrømsbroen som forberedelse af Femern Bælt-forbindelsen og på grund af broens tilstand. I den forbindelse har særefter-syn og omfattende undersøgelser vist, at jernbanebroens udmattelsesstyrke ikke er tilstrækkelig til at bære den jernbanegodstrafik, som vil komme, når Femern Bælt-forbindelsen åbner i slutningen af 2021, og at vej-kassen er så nedbrudt, at den også skal udskiftes.

Med Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet af 17. november 2011 blev det aftalt, at der skulle udarbejdes et gennearbejdet beslutningsgrundlag, som medio 2012 kunne danne grundlag for en politisk beslutning om forbindelsen ved Storstrømmen.

Banedanmark udarbejdede i foråret 2012 et beslutningsgrundlag, hvor forskellige scenarier for reovering af den eksisterende bro eller anlæg af en ny bro blev belyst. Som anført i Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv. af 20. juni 2012 har Banedanmark præsenteret de forskellige scenarier for forligskredsen. Det fremgår af aftalen, at parterne har noteret sig, at anlæg af en dobbeltsporet vej- og jernbanebro vil være den mest fremtidssikrede løsning. Parterne noterer sig, at løsningen kræver en nærmere vurdering af finansieringsmulighederne.

Der blev afsat 25,1 mio. kr. (2012-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlaget.

Der er afsat 3,7 mia. kr. (2012-priser) på forslag til finanslov 2013 til anlæg af en dobbeltsporet vej- og jernbanebro. Det fremgår af forslaget, at regeringen vil foretage drøftelser med forligskredsen bag aftalerne om en grøn transportpolitik i efteråret 2012 med henblik på gennemførelse af en VVM-undersøgelse af projektet og efterfølgende vedtagelse af en anlægslov.

Ombygning Hillerød station

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der reserveret 15 mio. kr. i statsligt bidrag til en ombygning af Hillerød station.

Der kan gennemføres en ombygning af stationen, som dels betyder, at lokalbanens tog ikke behøver køre på tværs af S-togsporene, og dels kan sikre, at der kan etableres direkte samdrift mellem lokalbanerne. Det vil muliggøre samdrift mellem Frederiksværksbanen og Lokalbanens nordlige grene. Dermed kan der opnås direkte tog fra bl.a. Helsingør og Helsingø til et evt. kommende hospital syd for Hillerød.

Hillerød Kommune har indledende vurderet, at der kan gennemføres en fase 1 af projektet, som skønsmæssigt er beregnet til 29 mio. kr.

3.3 Projekter under gennemførelse

I det følgende gives en status for igangværende anlægsprojekter.

Tabel 3.2. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2011-priser)	Hjemmel	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår
Ny anlægsbudgettering					
København-Ringsted over Køge ¹⁾	Lov 527 af 26. maj 2010	10.157,9	Ja	411,9	2018
Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød) ¹⁾	Lov 232 af 17. marts 2010	1.275,0	Ja	472,9	2015
Signalprogrammet ¹⁾	Akt E 2011/2012 Akt J 2010/2011 Akt F 2008/2009 Akt Q 2008/2009 Akt 95 2009/2010 Akt I 2009/2010	-	Ja	1.588,0	2021
Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup - Vojens)	Lov 447 af 23. maj 2012.	741,3	Ja	1,6	2015
Tidligere budgetteringsprincip					
Kapacitetsforbedringer vest for København	FL04	950,6	Ja	802,1	2013

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

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

Ny bane København - Ringsted

Formål

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

Den nye bane mellem København og Ringsted er fundamentet for en mere konkurrence-dygtig togdrift med færre forsinkelser, ligesom den vil være en nødvendig forudsætning for at tilbyde brugerne hurtigere forbindelser mellem landsdelene. Den nye bane er en central del af realiseringen af "Timemodellen".

Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Status

Linieføringen af den nye bane er fastlagt, og der arbejdes med projekteringen af anlæget. Foranalyser i form af opmålinger og geotekniske borer er næsten afsluttede, mens en tredjedel af de arkæologiske prøvegravninger er gennemført. Sidstnævnte er forsinket som følge af, at ekspropriationerne gennemføres senere end oprindeligt forudsat.

Arbejdet med forberedelse af besigtigelserne nærmer sig sin afslutning. Det forventes, at langt hovedparten af besigtigelserne er afsluttede ved udgangen af 2012, mens hovedparten af de afledte ekspropriationer først bliver effektueret i 2013. Arbejdet med indgåelse af ledningsaftaler, afklaring af betalingsspørgsmålet og planlægningen af ledningsomlægningerne er langt fremskredent og forventes i det væsentlige afsluttet inden udgangen af 2012.

Projektet har fastlagt sin udbudsplan med angivelse af entrepriseopdeling samt tidsplan for udbud og udførelse. Den første entreprisekontrakt på broer og trug er indgået. Den næste tilbudspakke, som omfatter 12 broer i Ishøj og Greve, er udbudt og kontrakten på denne tilbudspakke forventes indgået i december 2012.

Udarbejdelsen af den efterfølgende tilbudspakke, som omfatter broer, tunnel og jordarbejder på strækningen fra umiddelbart efter Avedøre Havnevej til umiddelbart efter Motorvej M3, er i fuld gang, og tilbudsmaterialet forventes udsendt i december 2012. Der er tale om den første store tilbudspakke (på 600-700 mio. kr.).

Projekteringsarbejdet har indtil videre ikke afdækket forhold og særlige risici, der truer overholdelsen af projektets samlede budget. Projektets fremdrift er tilfredsstillende, og der er ingen indikationer på, at banen ikke bliver færdig som planlagt i 2018.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 10.157,9 mio. kr. (2012-priser), som forventes overholdt.

Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)

Formål

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

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

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

Status

Projektets overordnede tidsplan følges, og den første af de tre sommerspærringer blev gennemført med genåbning af strækningen i september 2012.

Arealerhvervelsen er næsten gennemført og står over for sin afslutning, og facadeisoleringerne (lydreducerende forbedringer) af eksisterende ejendomme er udført.

Alle 12 broer er udført, mens kun ét af de tre erstatningsanlæg bliver færdiggjort i 2012. De to andre erstatningsanlæg er forsinket grundet dialog med myndighederne og forventes først færdiggjort i 2013. Denne forsinkelse har ikke indflydelse på projektets overordnede tidsplan.

Ca. 70 pct. af jordarbejderne er udført, og arbejdet forløber tilfredsstillende på trods af, at udskiftningen af blødbundsområderne har et større omfang end forventet.

Med udgangen af 2012 forventes de resterende indkøb omkring spor, sikring og stationsentrepriserne foretaget. Sporentrepreisen for ca. 50 pct. af dobbeltsporet forventes indledt i marts 2013 i henhold til den oprindelige planlægning.

Der pågår dialog med kommunerne. Der har endvidere været afholdt borgermøder for at afstemme forventningerne.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 1.275,0 mio. kr. (2012-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Signalprogrammet*Formål*

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

Status for S-baneprojektet

Ved fortroligt akt J af 10. maj 2011 tiltrådte Folketingets Finansudvalg, at Banedanmark kunne indgå kontrakt om leverance af nyt signalsystem til S-banen samt påbegynde og gennemføre den resterende del af fjernbaneprojektet fra den såkaldte anden milepæl og frem mod 2020.

Anden milepæl blev passeret med underskrivelsen i sommeren 2011 af kontrakten med Siemens om såvel signalinfrastrukturen som ombordudstyret til tog.

Projektet har afsluttet den indledende designfase. Næste trin er den indledende udrulningsfase forud for implementering og idriftsættelse ultimo 2014 af den første overvågede prøvedrift baseret på de nye signaler og med passagerer på Nordbanen (strækningen Jægersborg – Hillerød). Udrulningen af hele S-banens signalsystem forventes afsluttet i 2018, og S-baneprojektet vil være helt tilendebragt i 2020. Tidsplanen frem til og med 2014 vurderes at være meget stram, mens tidsplanen efter 2014 vurderes at være robust.

Status for fjernbaneprojektet

Ved fortroligt akt E af 30. november 2011 tiltrådte Folketingets Finansudvalg, at Banedanmark kunne indgå kontrakt om leverance af nyt signalsystem til fjernbanen samt påbegynde og gennemføre den resterende del af fjernbaneprojektet fra anden såkaldte milepæl og frem mod 2023.

Anden milepæl blev passeret med underskrivelsen i januar 2012 af kontrakterne om signalinfrastrukturen med Alstom (signalerne øst for Lillebælt) og Thales / Balfour Beatty Rail (signalerne vest for Lillebælt). Endvidere blev kontrakten med Alstom om leverance af ombordudstyr til togene underskrevet i marts 2012.

Første fase, hvor kontrakten konkretiseres i form af aftaler og organisationsopbygning, er tæt på afslutning. Næste fase er den indledende designfase, hvor leverancen konkretiseres, og de enkelte delmål og delleverancer beskrives og igangsættes. Herefter igangsættes den indledende udrulningsfase.

Roskilde-Køge-Næstved samt Langå-Aalborg-Frederikshavn forventes som de to første strækninger at overgå til drift med passagerer baseret på de nye signaler i 2016. Den samlede udrulning forventes afsluttet i 2021, og projektet afsluttes i 2023.

Hvad angår ombordudrustningsprojektet, som vedrører udrustningen af togene med udstyr, der skal gøre det muligt at modtage de nye ERTMS-signaler i togene, er arbejdet med at forberede den indledende designfase igangsat sammen med leverandøren.

Med Aftale om trafik for 2007 blev det besluttet at udskifte Banedanmarks togradiosystem med et radiosystem baseret på den europæiske standard GSM-R. Projektet er integreret i Signalprogrammet med fortrolig akt F af 26. februar 2009.

Efter udbud af togradioopgaven indgik Banedanmark i 2010 aftale med to leverandører. Nokia Siemens Networks, som har løst samme opgave i blandt andet Sverige, skal levere og implementere selve togradiosystemet i alle faser. Rambøll Tele A/S skal etablere master, strøm, adgangsveje m.m.

Ifølge direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i fællesskabet skal medlemsstaterne udvikle et oversættelsesmodul (en såkaldt STM), så fjernbanetog, der er udrustet med ERTMS-udstyr (det nye togkontrolsystem), kan køre på baner med det

nuværende danske togkontrolsystem. Udviklingen af oversættelsesmodul er igangsat med Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 og blev ved fortrolig akt Q af 18. juni 2009 bevillingsmæssigt integreret som en del af Signalprogrammet.

En dansk STM til Signalprogrammet er nu færdigudviklet og skal herefter sikkerhedsgodkendes i Trafikstyrelsen og være klar til installation og drift ultimo 2014.

Den budgetmæssige situation

Med fortrolig akt J af 10. maj 2011 fik Banedanmark bevilling til – inden for en økonomisk ramme – at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til S-banens endelige afslutning i 2022.

Med fortrolig akt E af 30. november 2011 fik Banedanmark bevilling til – inden for en økonomisk ramme – at indgå kontrakt om leverance af nyt signalsystem til fjernbanen samt påbegynde og gennemføre den resterende del af fjernbaneprojektet frem mod projektets afslutning i 2023.

Der er med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv. af 20. juni 2012 tilbageført midler til Infrastrukturfonden, der vedrører en besparelse på de afsatte midler til udskiftning af banesignaler som følge af en budgetanalyse af Banedanmarks udgifter til styring mv. af Signalprogrammet. Desuden er der på finanslovsforslaget for 2013 på baggrund af Banedanmarks kontraktindgåelse om nye signalsystemer identificeret yderligere besparelser i Signalprogrammet. Samlet udgør disse tilbageførelser og besparelser ca. 4,1 mia. kr. frem til 2020.

Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens)

Formål

Der er med Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009 opnået enighed om, at der anlægges dobbeltspor på strækningen mellem Vojens og Vamdrup i Sønderjylland. Der blev afsat 0,7 mia. kr. (2009-priser) med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009. En opdatering af den tidligere udarbejdede VVM-redegørelse er afsluttet i efteråret 2011.

Med Aftale om elektrificering mv. af 7. februar 2012 var der enighed om at etablere dobbeltsporet med udgangspunkt i en optimeret sporspæringsmodel til en vurderet merpris på 55 mio. kr. (2012-priser), som reducerer de trafikale gener i anlægsperioden markant i forhold til tidligere undersøgte modeller.

Status

Projektet er overdraget til udførelse i sommeren 2012. Der er foretaget opdatering af det foreliggende projektforslag fra efteråret 2011 til programfaseniveau. Stadieplanlægning pågår i dialog med operatørerne. Besigtigelse og ekspropriationsforretninger er under planlægning. Der blev afholdt besigtigelse vedrørende fremrykkede ekspropriationer (tre

ejendomme) i november 2012. Detailtidsplaner er under udarbejdelse, og dobbeltsporet forventes ibrugtaget ultimo 2015.

Den budgetmæssige situation

Anlægsloven for projektet blev vedtaget i maj 2012 (Lov nr. 447 af 23/05/2012). Projektet har en bevilget totaludgift på 741,3 mio. kr. (2012-priser). Projektets bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Kapacitetsforbedringer 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

Resterende arbejder ifm. projektet omfatter i hovedtræk færdiggørelse af spor- og kørestrømsarbejder samt færdiggørelse af sikringsanlæg og ibrugtagning af disse med efterfølgende etablering af fjernstyring.

Nyt sikringsanlæg i forbindelse med Godsbanegården er ibrugtaget i oktober 2012, og sikringsanlæg i forbindelse med Københavns Hovedbanegård blev udført i perioden omkring efterårsferien.

Dobbeltsporet København H - Vigerslev ibrugtages ultimo 2012 som oprindeligt planlagt i forbindelse med den årlige ændring af køreplanen i december 2012.

Spor- og kørestrømsarbejder samt generel byggepladsoprydning, justeringer mv. færdiggøres i 1. halvår 2013, og de sidste sikringsarbejder planlægges, projekteres og udføres i 2013 med forventet endelig færdiggørelse ved udgangen af året.

2. Overhalingsspor ved Ringsted

Overhalingssporet ved Ringsted blev ibrugtaget primo 2011. Der udestår herefter mangelarbejder primært i forbindelse med en utæt spunsvæg. Banedanmark er i dialog med rådgiver om udbedring og ansvarsfordeling, og arbejdet forventes på grund af sagens kompleksitet først afsluttet i 2. kvartal 2013.

Etapen til Ny Ellebjerg udformes, således at det er fuldt anvendeligt ved etableringen af den nye bane København – Køge – Ringsted. Ligeledes er anlægget af nyt spor øst for Ringsted udformet, således at den indgår i den nye bane København – Køge – Ringsted.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 950,6 mio. kr. (2012-priser). Projektets bevilgede totaludgift forventes overholdt.

3.4 Fornyelsesprojekter på baneområdet

I det følgende gives en status for større fornyelsesprojekter under gennemførelse. Som udgangspunkt håndteres eventuelle fordyrelser på enkelte projekter inden for den samlede bevilling til fornyelse af jernbaneinfrastrukturen. Billiggjorte projekter medgår således til at finansiere fordyrede fornyelsesaktiviteter.

Table 3.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2011-priser)	Hjemmel	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår
Ny anlægsbudgettering					
Renovering af Nørreport station (fortroligt)	FL10		Ja	-	2014
Sporskifteudveksling Fredericia station	Akt 97 2009/2010	73,8	Ja	62,0	2011
Sporfornyelse Sønderborg-Tinglev	Akt 112 2009/2010 Akt 2 2010/2011	230,4	Ja	221,6	2010
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød (Nordbanen)	Akt 111 2009/2010	407,6	Nej	434,7	2010
Esbjerg sikringsanlæg og sporfornyelse	Akt 61 2008/ 2009	134,4	Nej	136,2	2011
Bramming - Tønder	Akt 153 2010/2011	271,0	Ja	221,5	2011
Bramming - Esbjerg samt Lunderskov	Akt 158 2010/2011	94,0	Ja	62,9	2012
Skanderborg - Herning	Akt 45 2010/2011	283,1	Ja	208,7	2012
Ringsted Station	Akt 180 2010/2011	71,3	Ja	64,4	2012
Østerport station (fortroligt aktstykke)	Akt 113 2010/2011	64,3	Ja	58,1	2012
Aalborg-Frederikshavn	Akt 73 2011/2012	403,6	Ja	309,4	2012
Langå-Struer (fortroligt aktstykke)	Akt 15 2011/2012	405,1	Ja	283,6	2012
Tidligere budgetteringsprincip					
S-togspor København H-Dybbølsbro (6. Hovedspor)	Akt 20 2007/2008 Akt 19 2008/2009	353,1	Nej	354,9	2013
Skærm baseret trafikinformation	Akt 194 2007/2008	49,4	Nej	50,1	2013

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

Renovering af Nørreport station (Ny Nørreport)

Formål

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er der afsat 210,0 mio. kr. til gennemførelse af en modernisering af Nørreport station med henblik på at sikre bedre luftkvalitet og et reduceret støjniveau ved udskiftning af ventilationsanlægget på fjernbaneperronen samt istandsættelse af ventilationsanlægget på S-perronen. Derudover renoveres interiøret m.v., og der genåbnes et trappeløb ved nordtrappen (*delprojekt 1*).

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 (*delprojekt 2*).

Disse to delprojekter benævnes samlet "Renovering af Nørreport Station".

Projektet udføres sammen med Københavns Kommunes og DSB's byrumsprojekt for området omkring Nørreport, og projekterne udføres i én entreprise med Banedanmark som entreprenørens kontraktpart.

Arbejderne i og omkring Nørreport Station benævnes samlet ”Ny Nørreport”.

Renoveringen af Nørreport station forventes gennemført inden udgangen af 2014.

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

Der er udarbejdet et beslutningsgrundlag for en forlængelse af den eksisterende transfertunnel på Nørreport Station med en nedgang fra gågadeområdet ved Frederiksborggade. Det er med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 besluttet, at finansieringen af en eventuel forlængelse af transfertunnelen og etablering af nedgang fra gågadeområdet sker således:

- Metroselskabet – som ejes af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune – bidrager med 50 mio. kr.
- DSB's pulje til bedre adgang til den kollektive trafik bidrager med 50 mio. kr.

Denne samlede ramme til transfertunnelen mv. på 100 mio. kr. er fastsat på baggrund af tidligere skitseoverslag.

Status

Arbejderne i marken er igangsat oktober 2011.

De igangværende arbejder på S-banen, herunder betonrenovering, installationsarbejder, flisearbejder på perron, samt aptering inkl. vægbeklædning forventes afsluttet planmæssigt i december 2012. Alle øvrige arbejder *under* jordoverfladen forventes afsluttet primo 2014.

På oversiden af konstruktionen pågår betonrenovering, membranarbejder, støbning af fundamenter til nye bygninger og til ventilationsbygværker samt drænarbejder. Det første af 11 nye ventilationsbygværker er monteret, ligesom stålarbejder til de første tre (ud af seks) tage pågår. Movia-bygning ved busdepot er under opførelse. Alle øvrige arbejder *over* jordoverfladen forventes afsluttet ultimo 2014.

Der er afholdt licitation vedrørende forlængelse af transfertunnel og etablering af metrotrappe i Frederiksborggade i oktober 2012. Licitationsresultatet lå 50 mio. kr. højere end den afsatte ramme på 100 mio. kr. Håndteringen heraf vil blive drøftet med forligskredsen.

I forbindelse med renoveringen af Nørreport station er der særlige tidsmæssige risici, der knytter sig til udførelsen af tagkonstruktionerne på Københavns Kommune og DSB's bygninger. Herudover kan der være økonomiske og tidsmæssige risici forbundet med naboprojekter.

Den budgetmæssige situation

Bevillingen til det overordnede projekt ”Renovering af Nørreport” er givet på finansloven for 2010 og 2011. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporskifteudveksling på Fredericia st.

Formål

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

Status

Udførelsen af projektet er afsluttet, og 1-års justering er udført i efteråret 2012. Projektet udgår herefter af Anlægsstatus.

Den budgetmæssige situation

Med akt 97 af 25. maj 2010 er der bevilget en totaludgift på 73,8 mio. kr. (2012-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse Sønderborg – Tinglev

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 igangsatte Banedanmark sporfornyelse på strækningen Sønderborg – Tinglev, idet sporenes tilstand havde medført hastighedsnedsættelser.

Status

Projektet er udført i løbet af sommeren 2010 under totalspærring af strækningen. Trafikken blev genoptaget ultimo august 2010, og der er udført 1-års sporjustering i 2011. Udskiftning af en såkaldt kørestrømshalvramme på Sønderborg station er efter 3 måneders forsinkelse i materialeleverancen endelig udført. Reparation af et antal kørestrømsisolatorer afventer udredning af arbejdets omfang og forventes først udført i 1. halvår 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet er igangsat på baggrund af akt 112 af 22. oktober 2009. Med aktstykket blev der oprindeligt bevilget en totaludgift på 187,3 mio. kr. (2010-priser).

På grund af et større behov for udskiftning af ballastskærver og større omfang af kørestrømsarbejder har der været behov for en forhøjelse af den bevilgede totaludgift. Med akt 2 af 1. december 2010 har Finansudvalget tiltrådt forhøjelsen af totaludgiften til 230,4 mio. kr. (2012-priser).

Der er rejst visse entreprenørkrav mod Banedanmark i forbindelse med afslutningen af projektet, men kravene er afvist af Banedanmark. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse Svanemøllen – Hillerød (Nordbanen)

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 igangsatte Banedanmark fornyelse på de væsentligste dele af den ca. 30 km. lange strækning Svanemøllen – Hillerød.

Status

Arbejderne blev gennemført som planlagt i 2010.

Afsluttende restarbejder, mangeludbedring, sporjustering samt præventiv skinneslibning blev foretaget i 2011 og foråret 2012, og de sidste restarbejder vil pågå frem til udgangen af 2012. Projektet udgår herefter af Anlægsstatus.

Den budgetmæssige situation

Entreprenøren har fremsat væsentlige ekstrakrav omhandlende ekstra tilbudslitemængder på bl.a. kørestrøm, jordarbejde m.v. Forhandlingerne med entreprenøren blev afsluttet i sommeren 2012, og projektet er dermed også økonomisk afsluttet.

Ved akt 111 af 22. oktober 2009 blev projektet bevilget en totaludgift på 407,6 mio. kr. (2012-priser). Den bevilgede totaludgift er overskredet, men overskridelsen forventes at holde sig under 10 pct., udgørende forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Esbjerg sikringsanlæg og sporfornyelse

Formål

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

Status

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

Første etape af projektet blev fordyret på grund af meromkostninger til bl.a. jord- og sikringsarbejder, hvorfor projektet blev sat i bero bortset fra mindre nødvendige arbejder på projektets første fase og etablering af ATC, som blev udført i 2010. Banedanmark har gennemført en undersøgelse af mulighederne for at reducere projektet. Undersøgelsen

har afklaret, at kun den del af anden etape, der omhandler sikringsanlægget, er nødvendig, og projektet er nu primært begrænset til dette. Projektet var forventet færdiggjort i 2012, men grundet ressourceproblemer i forbindelse med den sikringstekniske validering forventes projektet først endelig afsluttet i 2. kvartal 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved akt 61 af 20. maj 2009. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 134,4 mio. kr. (2012-priser). Totaludgiften forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Sporombygning Bramming – Tønder

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark igangsat ombygning af sporet samt fornyelse af sporskifter og overkørsler på en del af strækningen mellem Bramming og Tønder. Herudover omfatter projektet tilpasning af sporanlæg på en række stationer, således at sporlængder reduceres, og en del af sidesporene nedlægges med henblik på at reducere banens fremtidige vedligeholdelsesomkostninger. Sporfornyelsen medfører desuden afledte arbejder inden for afvanding og sikring.

Status

Projektet er gennemført efter planen med hel eller delvis spærring af strækningen Bramming – Tønder i 2011. 1-årsjustering er udført i november 2012.

I forbindelse med sporombygningen er der blevet fundet forurenet materiale i sporene og ved stationerne i større mængder end forventet. Behandling af dette forurenede materiale pågår og forventes afsluttet ultimo efteråret 2013.

Projektet udgår herefter af Anlægsstatus.

Den budgetmæssige situation

Akt 153 er tiltrådt af Finansudvalget d. 25. november 2010. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 271,0 mio. kr. (2012-priser), der forventes overholdt.

Sporfornyelse Bramming – Esbjerg samt Lunderskov

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark igangsat sporfornyelse af ca. 18 km spor på strækningen Bramming – Esbjerg samt ved Lunderskov.

Status

Projektet er udført over sommeren 2011. Mangeludbedring er udført, og 1-års justering blev afsluttet i oktober 2012. Projektet udgår herefter af Anlægsstatus.

Den budgetmæssige situation

Projektet blev igangsat på baggrund af akt 158 af 3. marts 2011. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 94,0 mio. kr. (2012-priser), der forventes overholdt.

Sporombygning Skanderborg - Herning

Formål

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

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

Status

Projektet blev gennemført i perioden april – august 2012. I samme sporspærring blev der udført en række fornyelsesarbejder på broer. Der pågår mangeludbedring og enkelte restarbejder i natspærringer. Slutjustering blev gennemført i oktober 2012.

Herefter udestår kun 1-års justering af projektet.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har den 7. april 2011 godkendt akt 45 om igangsættelsen af sporombygningen på Skanderborg – Herning. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 283,1 mio. kr. (2012-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporombygning på Ringsted station

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt sporombygning på Ringsted station for fremadrettet at imødegå risikoen for hastighedsnedsættelser eller lukning af sporene på stationen.

Sporfornyelsen omfatter udskiftning af skinner, nedslidte træsveller, jord og afvandingsarbejder samt afledte sikrings- og kørestrømsarbejder.

Status

Arbejdet var delt op i en spor-, kørestrøms- og sikringsentreprise og en jord- og afvandingentreprise. Arbejdet med sporombygningen er afsluttet. Mangeludbedring pågår og forventes afsluttet i indeværende år.

Den budgetmæssige situation

Akt 180 er tiltrådt af Finansudvalget 3. marts 2011. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 71,3 mio. kr. (2012-priser), der forventes overholdt.

Sporfornyelse mv. på Østerport station

Formål

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

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

Status

Projektet udføres over to etaper: Første etape (udførelse af afvanding og sporombygning af to spor) blev gennemført og afsluttet i sommeren 2011. Anden etape (sporskifteudveksling samt restarbejder) blev afsluttet i foråret 2012. Slutjustering inkl. 1-års justering af første etape forventes udført i foråret 2013. Der pågår pt. dialog med operatøren om spærringsmuligheder for 1-års sporjustering af anden etape og den afsluttende skinneslibning, som forventes udført ultimo 2013.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt 113 af 18. maj 2011 om igangsættelsen af sporfornyelse mv. på Østerport St. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 64,3 mio. kr. (2012-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse Aalborg - Frederikshavn

Formål

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

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

Status

Projektet blev udført maj – november 2012 med lukning af strækningen i perioden juni - oktober 2012.

Påsejlingen af jernbanebroen over Limfjorden den 28. marts 2012 og den efterfølgende lukning af broen førte til forsinkelser i skinnetransporterne til projektet, hvorfor den planlagte delåbning af strækningen Lindholm – Hjørring d. 10. september måtte udskydes. Arbejdet på hele strækningen er meldt færdigt som planlagt d. 29. oktober 2012. DSB genoptog togtrafikken mellem Lindholm og Frederikshavn d. 9. december. Der køres fortsat med busser mellem Aalborg og Lindholm, indtil jernbanebroen over Limfjorden kan genåbnes.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt 73 af 8. december 2011 om igangsættelsen af sporombygningen på Aalborg – Frederikshavn. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 403,6 mio. kr. (2012-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

På grund af forårets havari på jernbanebroen over Limfjorden er der ekstraomkostninger til alternativ transport af materiel og skinner til strækningen samt til replanlægning og forcering af de påvirkede arbejder.

Sporfornyelse mv. Langå - Struer*Formål*

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt fornyelsesprojektet Sporombygning Langå – Struer. Tillige har Trafikstyrelsen på baggrund af aftale om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009 planlagt hastighedsopgradering på samme strækning. De to projekter sammenlægges, idet projekterne med fordel kan udføres samtidigt, og i et vist omfang involverer de samme anlægselementer.

Sporfornyelsen omfatter store dele af strækningen samt trimning og fornyelse af enkelte sporskifter. Herudover ombygges flere overkørsler. Desuden udføres den planlagte hastighedsopgradering, der indebærer, at rejsetiden på strækningen reduceres med 4-5 minutter.

Der gennemføres en række broprojekter sideløbende med fornyelsesprojektet. De to projekter koordineres både i forhold til udførelse og sporspæringer.

Status

Etape 1 og 2 (Langå – Skive) samt etape 3 og 4 (Skive – Struer) blev rettidigt gennemført, og den samlede strækning blev som planlagt ibrugtaget d. 1. oktober 2012. De sidste restarbejder vil pågå frem til udgangen af året.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har d. 17. december 2011 godkendt akt 15 af 17. november 2011 om igangsættelse af sporfornyelsen mv. på Langå - Struer. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 405,1 mio. kr. (2012-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

S-togsspor København H – Dybbølsbro (6. hovedspor)

Formål

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

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

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

Status

Etablering af nyt køreledningsanlæg på strækningen Skelbæk – Valby er afsluttet. Ændringer i el-anlæg for hhv. Vesterport og Enghave omformerstationer er afsluttet. Etableringen af spor og kørestrømsanlæg på Københavns H blev gennemført med udgangen af 2011. Spor- og sikringstekniske arbejder på København H blev gennemført i sommeren 2011, og det nye S-togsspor blev ibrugtaget den 22. august 2011.

I forbindelse med 6. hovedsporsprojektet gennemføres endvidere en hastighedsopgradering af det eksisterende spor 4. Der er udarbejdet et samlet screeningsnotat til fastlæggelse af arbejdets omfang. Projektering pågår, og hastighedsopgraderingen forventes gennemført i løbet af 2013.

Den budgetmæssige situation

Med Akt. 19 af 7. maj 2009 er der bevilget en totaludgift på 353,1 mio. kr. (2012-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Skærm baseret trafikinformation

Formål

Som følge af Aftale om trafik for 2007 afvikles efterslæbet på trafikinformationskærme og løbende fornyelse af trafikinformationsudstyret på de såkaldte røde strækninger i

denne aftale. Antallet af passagerer, der som følge af nedslidte anlæg oplever mangelfuld trafikinformation, skal ved udgangen af 2014 være reduceret til 10.000 passagerer dagligt. Med Finansloven for 2008 blev det forudsat, at efterslæbet på trafikinformation skulle afvikles i 2010.

Med Aftale om trafik for 2008 blev det besluttet, at afviklingen af efterslæbet på trafikinformationsskærme og den løbende fornyelse af trafikinformationsudstyret skulle udvides til de såkaldte grønne og blå strækninger i Aftale om trafik for 2007, og dermed til alle strækninger på statens jernbanenet. Endvidere anføres i Aftale om trafik for 2008, at afviklingen af efterslæbet på trafikinformationen skal sikre bedre trafikinformation for blinde og svagtseende.

Status

Målene i Aftale om trafik for hhv. 2007 og 2008 er primært nået i 2010 og starten af 2011. Banedanmark har vurderet, at der er behov for udskiftning af skærme på fire centrale stationer (Fredericia, Østerport, Høje Taastrup og Ringsted) i 2012. Disse stationer var ikke på den oprindelige liste over stationer, hvis skærme skulle udskiftes som følge af Aftale om trafik for 2007, men udgiften hertil kan afholdes inden for projektets rammer.

I 2012 er der skiftet monitorer på Fredericia, og arbejdet med udskiftning pågår på Østerport, Høje Taastrup og Ringsted. Udskiftningen betyder, at informationssystemets funktioner kan udnyttes fuldt ud på disse stationer. Udskiftningen forventes afsluttet i 1. kvartal 2013. Banedanmark overvejer herudover at opgradere et par stationer mere, som ikke kan udnytte informationssystemets funktioner. Beslutningen herom forventes truffet primo 2013, herunder hvilke stationer der i givet fald opgraderes.

Den budgetmæssige situation

Med akt 194 af 27. marts 2008 er der bevilget en totaludgift på 49,4 mio. kr. (2012-priser) til de opgaver vedr. skærmbaseret trafikinformation, der følger af Aftale om trafik for 2007. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt. Der er ikke udarbejdet aktstykker til de opgaver, der følger af Aftale om trafik for 2008, da behovet for finansiering lå under forelæggelsesgrænsen for et aktstykke.

4. Vejområdet

I det følgende gennemgås igangværende anlægsprojekter på vejområdet. Afsnit 4.1 giver en status for anlægsprojekter under projektering. Afsnit 4.2 giver en status for igangværende VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på vejområdet, mens afsnit 4.3 giver en oversigt af økonomien på anlægsprojekterne og en status på de enkelte igangværende projekter. Afsnit 4.4 giver en status på kapitalbevarende vedligehold vedtaget ved aktstykke.

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

Vejdirektoratet vurderer at det fortsatte relative lave aktivitetsniveau indenfor byggeri og byggemodning må forventes at kunne holde udbuddet af entreprenørydelser på et konkurrencedygtigt niveau. Danmarks statistiks konjunkturbarometer fra september 2012 udtrykker bygge- og anlægsbranchen negative forventninger til beskæftigelse, omsætning og tilbudspriser i de kommende 3 måneder.

4.1 Projekter under projektering

I det følgende gives en status for anlægsprojekter, der er under projektering.

Femern Bælt, danske landanlæg, vejdelen

Formål

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

Status

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

Vejdirektoratet har sammensat et hovedforslag med fokus på forbedring af trafiksikkerheden, herunder etablering af nødspor/-rabatter og ombygning af ramper/rampekryds. Derudover er der undersøgt alternative forslag til opgradering af tilslutningsanlæg m.m. I VVM-redegørelsen er hovedforslaget og dets virkninger på miljøet beskrevet i enkeltheder.

Hvis de eksisterende forhold på Sydmotorvejen bevares uændret, vil de nødvendige miljøtiltag relateret til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt alene udgøre i størrelsesordenen 3-5 mio. kr.

VVM-undersøgelsen har været i offentlig høring. Vejdirektoratet har på baggrund af den offentlige høring færdiggjort et samlet beslutningsgrundlag for projektet med henblik på udarbejdelse af en indstilling til brug for en politisk beslutning om udbygningsløsning. Der er desuden gennemført ekstern kvalitetssikring.

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 15/04/2009).

4.2 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på vejområdet

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

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

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012
Ny forbindelse ved Roskilde Fjord (VVM-undersøgelse)	Aftale af 26. okt. 2006	46,3	Nej	51,2
E20, Odense SØ - Odense V, udvidelse (VVM-undersøgelse)	Aftale af 5. nov. 2003	22,4	Ja	12,3
E45, Fredericia - Kolding, udvidelse (VVM-undersøgelse)	Aftale af 5. nov. 2003	11,2	Nej	11,9
Transportaftaler under aftaler om en grøn transportpolitik				
Udbygning rute 26, Århus-Viborg (økonomiundersøgelse +VVM)	Akt 116 2008/2009	26,7	Ja	18,9
3. Limfjordsforbindelse	Akt 116 2008/2009	10,3	Nej	25,1
Rute 18 – forlængelse af motorvejen til Holstebro (forundersøgelse + VVM)	Akt 116 2008/2009 Aftale af 22. okt. 2009 Aftale af 26. nov. 2010	28,7	Ja	14,2
Skowejen mellem Holbæk motorvejen og Kalundborg	Akt 116 2008/2009	24,9	Ja	9,9
Rute 34 på strækningen mellem Herning og Skive samt rute 26 mellem Skive og Hanstholm	Akt 116 2008/2009	10,2	Ja	4,3
Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9	Aftale af 22. okt. 2009	6,0	Ja	4,6
Undersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved-Rønnede (rute 54)	Aftale af 22. okt. 2009	2,0	Nej	0,9
Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11)	Aftale af 26. nov. 2010	6,0	Ja	1,9
Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst (rute 11)	Aftale af 26. nov. 2010	2,1	Ja	0,3
Forundersøgelse af forbedring af adgangen til Thyborøn Havn	Aftale af 26. nov. 2010	2,0	Ja	0,2
Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22)	Aftale af 26. nov. 2010	4,0	Ja	0,0
Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing-Herning (rute 15)	Aftale af 26. nov. 2010	4,0	Ja	0,0
Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager	Aftale af 26. nov. 2010	2,0	Ja	0,0
Forundersøgelse af en forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn	Aftale af 26. nov. 2010	2,0	Ja	0,6
Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsingø Øst til Gilleleje	Aftale af 26. nov. 2010	2,0	Ja	0,0
Anlæg af Hønsinge omfartsvej	Akt 170 2010/2011	1,0	Ja	0,3
Kapacitetsanalyse af motorvejsfrakørsel mellem Hobro og Haverslev	Aftale af 26. nov. 2010	0,2	Ja	0,0
Kapacitetsanalyse af tilslutningsanlæg ved Ødisvej syd for Kolding	Aftale af 26. nov. 2010	0,2	Ja	0,2
Anlæg af nordlig omfartsvej ved Grenå	Aftale af 22. okt. 2009	5,0	Ja	2,0

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 ny forbindelse ved Roskilde fjord

VVM-undersøgelsen for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund er en udmøntning af Trafikaftalen af 26. oktober 2006.

Der er undersøgt muligheder for at aflaste den eksisterende fjordforbindelse Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund. VVM-undersøgelsen var i offentlig høring i foråret 2010.

Der 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 gennemført en

nærmere analyse af potentialet i en brugerfinansieringsmodel, som er offentliggjort i oktober 2011.

I Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 fremgår det at, ”For så vidt angår en ny fjordforbindelse ved Frederikssund er parterne enige om, at der i lyset af de nuværende økonomiske udfordringer i infrastrukturfonden foreligger to muligheder: den ene er at udskyde projektet, indtil der kan findes tilstrækkelige midler i infrastrukturfonden. Den anden er at gennemføre projektet med udgangspunkt i en af de foreslåede brugerfinansieringsmodeller”.

Det fremgår endvidere af aftalen, at der rettes henvendelse til Frederikssund Kommune med henblik på at høre kommunen, om der foretrækkes en udskydelse af projektet, eller kan opnås opbakning til en brugerfinansieringsløsning, og i givet fald hvilken af de forskellige modeller, der foretrækkes. Frederikssund Kommune har henvendt sig med et tredje forslag, hvor der kun opkræves brugerbetaling på den nye forbindelse.

Efterfølgende har forligspartierne i juni 2012 besluttet, at der skal gennemføres supplerende analyser af brugerfinansieringen. Disse analyser er udført af Sund & Bælt.

VVM af udbygning rute 26, Århus – Viborg

VVM-undersøgelsen omfatter to strækninger: Viborg V – Rødkærsbro (ca. 11 km) og Søbyvad – Aarhus (ca. 21 km). Der bliver 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 er indkommet mange høringssvar. Vejdirektoratet har på baggrund af den offentlige høring færdiggjort det samlede beslutningsgrundlag for projektet. Indstillingen for projektet er offentliggjort i efteråret 2012 med henblik på videre drøftelse i forligskredsen.

Der blev med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 afsat 25,0 mio. kr. til VVM-undersøgelsen.

VVM af en forlængelse af motorvejen til Holstebro (Rute 18)

Der er i 2009 og 2010 gennemført en forundersøgelse af en forlængelse af motorvejen Vejle-Herning til Holstebro, jf. Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009, samt Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010. Forundersøgelsen omfattede også undersøgelse af vejforbindelsen til det kommende sygehus i Gødstrup.

Der er med trafikaftalerne i 2009 og 2010 reserveret 4 mio. kr. til en forundersøgelse og 25 mio. kr. til en VVM-undersøgelse i årene 2011-2012. Det er besluttet, at VVM-undersøgelsen også skal omfatte en motorvejsforbindelse til Holstebro Nord og et alternativ, hvor motorvejen føres vest og syd om Herning i stedet for en udbygning af den nuværende motortrafikvej nordøst om Herning. Ligeledes er det besluttet, at VVM-undersøgelsen skal omfatte en forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro.

VVM-undersøgelsen er afsluttet. Vejdirektoratets opsamling på hørings svar samt indstillingen er offentliggjort i december 2012.

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 med henblik på videre drøftelse i forligskredsen.

Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9

Det er med Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009 besluttet at igangsætte en forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9. Det ønskes undersøgt, hvilke perspektiver der kan være for rute 9 som en forbindelse til Femern Bælt-forbindelsen fra Fyn og Jylland. Der blev afsat 6 mio. kr. til forundersøgelsen. Det er i Aftale om Bedre Mobilitet af 26. november 2010 besluttet at fremrykke den del af forundersøgelsen, der vedrører vejforbindelsen over Tåsinge og Langeland. Denne del af forundersøgelsen er afrapporteret og fremsendt til Folketingets Transportudvalg i oktober 2011.

Den resterende del af forundersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i sommeren 2012.

Med Aftale om Bedre mobilitet af 26. november 2010 blev der reserveret 10,0 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af rute 9, i forlængelse af forundersøgelsen.

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

Det er med Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009 besluttet at gennemføre en forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved-Rønnede (rute 54). Der blev afsat 2 mio. kr. til undersøgelsen. Med Aftale om Bedre mo-

bilitet af 26. november 2010 er det besluttet, at undersøgelsen fremrykkes, således at den er færdig i 2012.

Der blev med aftalen af 26. november 2010 reserveret 15 mio. kr. til en efterfølgende VVM-undersøgelse, idet der tages stilling hertil, når resultaterne af den iværksatte forundersøgelse foreligger.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med undersøgelsen inddrage Faxe kommunes anlæg af en omfartsvej ved Rønnede som en trafikale forudsætning, herunder effekten på motorvejen.

Undersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i december 2012. Der forventes et mindre merforbrug som følge af inddragelsen af Faxe kommunes anlæg af en omfartsvej. Merforbruget afholdes indenfor den samlede ramme til undersøgelsesprojekterne.

Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11)

Forundersøgelsen, der er igangsat med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010, omfatter rute 11 på strækningen mellem den dansk-tyske grænse syd for Tønder og til E20, Esbjergmotorvejen ved Kors Kroen. Endvidere skal rute 24 mellem Gredstedbro og Esbjerg inddrages i undersøgelsen. Forundersøgelsen omhandler behov og muligheder for en fremtidig udbygning af strækningen og omfatter trafikale forhold, trafiksikkerhed, planforhold, arealanvendelse, erhvervslivets behov samt en vurdering af muligheder for at udbygge delstrækninger af den eksisterende vej mv. Der er afsat 6,0 mio. kr. til forundersøgelsen. Derudover er der reserveret 40,0 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af rute 11, Esbjerg – Tønder, idet der tages stilling hertil, når resultaterne af den iværksatte forundersøgelse foreligger.

Undersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i december 2012.

Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst (rute 11)

Forundersøgelsen omhandler behov og muligheder for en fremtidig udbygning af rute 11 på strækningen Brovst, Halvrømmen og Arentsminde og omfatter trafikale forhold, trafiksikkerhed, lokale by- og planforhold, arealanvendelse, erhvervslivets behov samt en vurdering af muligheder for at udbygge delstrækninger af den eksisterende vej mv. Der er afsat 2,0 mio. kr. til forundersøgelsen, jf. Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010.

Undersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i december 2012.

Forundersøgelse af forbedring af adgangen til Thyborøn Havn

Der skal undersøges muligheder for anlæg af en omfartsvej ved Klinkby med henblik på at fremme udviklingen af havnen efter anlæg af en motorvej til Holstebro.

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

Undersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i efteråret 2012.

Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22)

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

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

Undersøgelsen startes op i 2012.

Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing-Herning (rute 15)

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

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

Undersøgelsen startes op i 2012.

Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager

Forundersøgelsen skal afdække mulighederne for etablering af en omfartsvej ved Mariager. Mariagerfjord Kommune planlægger, at omfartsvejen skal forløbe fra vest som en forlængelse af den eksisterende Hobrovej ved Randersvej, herfra syd om Mariager og tilsluttes Havndalvej umiddelbart øst for det lille landsbysamfund Alstrup. Fra den syd-

østlige bydel etableres en tilslutning til omfartsvejen. Der er tale om et kommunalt omfartsvejsprojekt mellem to kommunale veje.

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

Undersøgelsen startes op i 2012.

Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn

Forundersøgelse af en forlængelse af Djurslandsmotorvejen videre mod øst frem til Tirstrup Lufthavn omhandler mulige vejudbygninger af den eksisterende motortrafikvej og de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser heraf.

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

Undersøgelsen er afsluttet.

Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsing Øst til Gilleleje

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

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

Forundersøgelsen startes op i 2012.

Kapacitetsanalyse af motorvejsfrakørsel mellem Hobro og Haverslev

Der skal undersøges mulighederne for etablering af en ny adgang til motorvej E45 mellem Hobro (frakørsel 34) og Haverslev (frakørsel 33) for at skabe bedre adgang til motorvejen og med henblik på at løse lokale trafikproblemer skabt af tung trafik til og fra en række grusgrave i området. Kapacitetsanalysen gennemføres i 2012.

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

Undersøgelsen forventes afsluttet inden udgangen af 2012.

Kapacitetsanalyse af tilslutningsanlæg ved Ødisvej syd for Kolding

Med kapacitetsanalysen undersøges mulighederne for etablering af et tilslutningsanlæg til Sønderjyske Motorvej ved Ødisvej syd for Kolding. Ønsket er også signaleret i kommuneplanen og er begrundet med det aktuelle trafikmønster i den sydlige del af Kolding og i fremtidige planer for byudvikling syd og øst for Vonsild.

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

Undersøgelsen er afsluttet og offentliggjort i efteråret 2012.

Afsluttede undersøgelser

Jf. Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 og Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område, 1. halvår 2012, er der tidligere afsluttet en række undersøgelser af vejprojekter. Det gælder:

- VVM-undersøgelse af motorvej syd om Regstrup (Skovvejen til Kalundborg)
- VVM-undersøgelse af 3. Limfjordsforbindelse
- VVM-undersøgelse af udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense
- VVM-undersøgelse af udbygning af motorvejsstrækningen Fredericia S – Kolding
- VVM-undersøgelse af udbygning af Rute 26 (Århus- Søbyvad samt Viborg - Rødekærsbro)
- Brugerfinansieringsanalyse af ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund
- Forundersøgelse af forbedring af vejforbindelsen Herning – Skive – Hanstholm
- Forundersøgelse af forbedring af vejforbindelse Svendborg – Maribo – Rødby (rute 9): 1. del Svendborg – Spodsbjerg samt 2. del Nakskov – Rødby

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 konstaterede parterne, at der er tale om en række vigtige vej- og baneprojekter, men at Infrastruktur fonden er disponeret til andre vigtige infrastrukturprojekter i kraft af tidligere indgåede transportaftaler i forligskredsen, og at der derfor for nærværende ikke kunne findes finansiering til projekterne.

4.3 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.

Table 4.2. Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår -
Holbæk – Vig, etape 2 og 3	FL2000 Akt 90 2008/2009	1.640,6	Ja	418,2	2013
Fløng – Roskilde 2)	FL2006 Akt 98 2008/2009	2.174,3	Ja	1.141,2	2012
Riis – Ølholm - Vejle	FL2004 Akt 95 2008/2009	1.890,4	Ja	629,0	2013
Bording – Funder 2)	FL2004	1.053,3	Ja	569,9	2012
Frederikssundmotorvejen, 1. etape 2)	FL2004	1.665,3	Ja	1.309,0	2012
Brande – Give N	FL2007 Akt 93 2008/2009	475,5	Ja	241,3	2011
Funder – Låsby	Anlægslov af 6. maj 2009	6.404,5	Ja	723,9	2016
Gørøse omfartsvej 2)	FL2007 Akt 91 2008/2009	176,4	Nej	169,0	2011
Sunds omfartsvej	FL2007 Akt 100 2008/2009	229,1	Ja	47,9	2012
Slagelse omfartsvej, 1. og 2. etape	FL2007 Akt 96 2008/2009	606,0	Ja	215,3	2013
Bredsten – Vandel	FL2007 Akt 94 2008/2009	530,2	Ja	199,5	2012
Klipleve – Sønderborg	Akt 99 2008/2009 Akt 84 2009/2010	1.702,9	Ja	1.420,2	2012
Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn	Akt 111 2008/2009	146,6	Ja	55,8	2012
Opgradering til Kalundborg Havn 2)	Akt 113 2008/2009	199,8	Ja	71,0	2013
Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3	Akt 114 2008/2009	146,3	Ja	81,6	2012
Motorring 4-Tværvej N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape)	Anlægslov L1506 af 27. december 2009	1.214,2	Ja	62,7	2015
Skærup-Vejle N. (Vejle Fjord)	Anlægslov L523 af 26. maj 2010	1.415,6	Ja	202,6	2013
Nørre Aaby-Middelfart (Vestfyn, 1. etape)	Anlægslov L524 af 26. maj 2010	1.153,0	Ja	28,3	2015
Øverødvej-Hørsholm S. (Helsingørmotorvejen, 1. etape)	Anlægslov L528 af 26. maj 2010	1.398,4	Ja	67,9	2016
Udbygning af Brande Omfartsvej	Anlægslov L525 af 26. maj 2010	447,7	Ja	23,1	2014
Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	Anlægslov L526 af 26. maj 2010	328,8	Ja	13,9	2014
Udbygning af Køge Bugt motorvejen (Greve S-Solrød S.)	Anlægslov L1533 af 21. december 2010	1.716,1	Ja	61,4	2016
Tåstrup-Frederikssundmotorvejen (Udbygning af Motorring 4)	Anlægslov L1535 af 21. december 2010	316,8	Ja	6,1	2014

Fortsættes på næste side

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår -
Nordlig omfartsvej ved Næstved	Anlægslov L459 af 18. maj 2011	701,2	Ja	2,7	2016
Omfartsvej ved Nykøbing Falster 2)	Anlægslov L458 af 18. maj 2011	257,1	Nej	16,8	2014

- 1) Bevillingen er ikke reguleret for besparelser.
- 2) Projektet har et træk på den centrale reserve jf. tabel 3.1

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

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 forventes åbnet senest efteråret 2013.

Anlægsarbejderne forløber planmæssigt, og alle broer og tunneler er færdiggjort i efteråret 2012. Jord-, afvandings- og belægningsentrepriser pågår. Der udestår kun udbud og kontrahering af mindre entrepriser såsom tavler, beplantning, hegn mv.

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

VVM-screeningen af Hønsinge omfartsvej har været i høring, og projektet er af Naturstyrelsen vurderet VVM-pligtigt, hvilket vil have tidsmæssige konsekvenser for åbning af Hønsinge Omfartsvej. Processen er under afklaring, og der er risiko for, at omfartsvejen ikke åbner i 2014 som forudsat i akt 170 af 2. august 2011.

Forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik har ultimo november 2011 tiltrådt, at Vejdirektoratet anvender strækningen Holbæk – Vig, 2. og 3. etape til et forsøg med midterautoværn på den kommende 2 + 1 motortrafikvej.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1.640,6 mio. kr., som forventes overholdt.

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

Med akt 170 af 2. august 2011 er projektets projektbevilling reduceret med 1 mio. kr. Beløbet er overført til Vejdirektoratets driftsbevilling og anvendes til en VVM-screening og en VVM-undersøgelse af Hønsinge omfartsvej.

Fløng – Roskilde V

Formål

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

Status

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

Der udestår nu kun mindre færdiggørelsesarbejder, som vil kunne udføres uden større gene for bilisterne.

Anlægsprojektet er forløbet tilfredsstillende med et godt samarbejde med entreprenørerne.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 2.174,3 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 665,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen.

Riis – Ølholm – Vejle

Formål

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

Status

Det samlede projekt forløber som planlagt.

Hele strækningen forventes endeligt åbnet i 2013. For delstrækningen Riis-Ølholm blev tidsplanen i samarbejde med entreprenørerne optimeret, således at den kunne åbne allerede i efteråret 2012. Den vestlige del af denne delstrækning åbnede for trafik allerede ultimo 2011.

Delstrækningen Ølholm – Vejle forventes åbnet for trafik i efteråret 2013. Her forløber anlægsarbejderne som planlagt, og alle broer og tunneler er færdiggjort i efteråret 2012, mens jord- og belægningsentrepriserne pågår. Beplantnings- og tavleudbud er udbudt i september 2012.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1890,4 mio. kr., som forventes overholdt.

Bording – Funder

Formål

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

Status

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

Salg af overskudsarealer pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1.053,3 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 125,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen.

Frederikssundmotorvejens 1. etape

Formål

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

Status

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

arbejder er afsluttet i sommeren 2012, hvor den sidste frakørselsrampe samt strækningen Motorring 4 - Ring 3 åbnede i fuld bredde.

Herefter udestår alene mindre færdiggørelsesarbejder samt køb af fire ha. erstatningskov.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1.665,3 mio. kr., som forventes overholdt.

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

På finansloven for 2013 er et yderligere mindreforbrug på 5,0 mio. kr. tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen.

Brande – Give N (Brande-Riis, 2. etape)

Formål

Formålet med projektet er at anlægge en 8,5 km lang motorvej fra Brande – Give N som en del af rute 18 (Holstebro – Vejle) for at understøtte erhvervsudviklingen i det midt- og vestjyske område samt forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden.

Status

Projektet har været økonomisk og tidsmæssigt begunstiget af gode jordbundsforhold til byggeriet og et godt samarbejde mellem entreprenørerne og Vejdirektoratet. Arbejdet er forløbet problemfrit, således at vejen kunne indvies allerede i efteråret 2011, ca. et år tidligere end oprindeligt forudsat.

I foråret 2012 er der udlagt slidlag på skærende veje, mens resterende mindre færdiggørelsesarbejder pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 475,5 mio. kr., som forventes overholdt.

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er et mindreforbrug på 80,0 mio. kr. på projektbevillingen, samt 73,9 mio. kr. i den centrale reserve, tilbageført til Infrastrukturfonden.

På finansloven for 2013 er et yderligere mindreforbrug på 60,0 mio. kr. tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen.

Funder – Låsby (Silkeborgmotorvejen)

Formål

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

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

Status

Projektet forløber som planlagt.

For delstrækningen mellem Hårup og Låsby forventes åbning i 2015, mens den resterende del af strækningen forventes at åbne i 2016.

Ekspropriationer af hele ejendomme blev afsluttet i efteråret 2011.

Anlægsarbejdet er påbegyndt og har god fremdrift.

Projektet har foreløbigt kontraheret 10 af 14 bygværksentrepriser, mens de fem jord- og belægningsentrepriser forventes udbudt i 2013.

I området ved Gubsø er der i projekteringsfasen konstateret væsentlig vanskeligere jordbundsforhold end forudsat i VVM-fasen. Det var forudsat, at passagen skulle ske på en almindelig dæmning, hvilket siden da har vist sig ikke at være teknisk muligt som følge af store blødbundforekomster og den dybe og skrånende søbund. Vejdirektoratet har derfor anbefalet, at der i stedet etableres en dalbro. Forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 havde i efteråret 2012 ingen indvendinger imod dette forslag, hvorfor Vejdirektoratet arbejder videre med løsningen, som håndteres inden for projektets projektbevilling.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 6.404,5 mio. kr., som forventes overholdt.

Gørløse omfartsvej

Formål

Formålet er at forbedre forholdene for den overordnede trafik mellem Helsingør, Hillerød og Roskilde og aflaste Gørløse By for gennemkørende trafik.

Status

Omfartsvejen blev indviet i sommeren 2011.

Der udestår nu kun mindre færdiggørelsesarbejder.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 171,0 mio. kr. Projektet har på grund af de vanskelige jordbundsforhold fået forhøjet totaludgiften til 176,4 mio.kr. finansieret af den centrale anlægsreserve.

Forhandlingerne med entreprenøren om slutregning er afsluttet i sommeren 2012, og den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sunds omfartsvej

Formål

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

Status

Omfartsvejen åbnede i oktober 2012.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 229,1 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 25,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen.

Slagelse omfartsvej 1. og 2. etape

Formål

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

Der sker en tæt udførelsesmæssig koordinering mellem de to etaper.

Status

Projektet har en tilfredsstillende fremdrift, og forventes at åbne senest efteråret 2013.

Der har dog undervejs i projektføreløbet været en række udfordringer med hensyn til jordbundsforhold og jordhåndtering, hvilket har givet anledning til en del merarbejder.

Anlægsarbejdet pågår på hele strækningen, og der udestår kun udbud af to mindre entreprisarbejder: tavler og signaler.

Den budgetmæssige situation

Det samlede projekt har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 606,0 mio. kr., som forventes overholdt.

Bredsten-Vandel

Formål

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

Status

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

Projektet har tidligere været ramt af konkurser hos underentreprenører, således at en ny (tredje) entreprenør nu færdiggør arbejdet. Vejdirektoratet indgår pt. i forhandlinger med henblik på at modtage erstatning af det første konkursbo.

Trods omstændighederne er det lykkedes at holde den fremrykkede tidsplan.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 530,2 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 65,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen.

Kliplev-Sønderborg

Formål

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

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

Status

Projektet fejrede officiel åbning i foråret 2012, ét år tidligere end forudsat.

Vejdirektoratet og KMG har i fællesskab planlagt overgangen til driftsfasen. Planlægning af arbejdet med omklassificering af den nuværende statsvej mellem Aabenraa og Sønderborg pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1.702,9 mio. kr. som forventes overholdt.

KMG har rejst to krav (entreprenør-claim) til Vejdirektoratet vedrørende hhv. uventede jordbundsforhold og flytning af ledninger, og desuden varslet om mulig claim vedr. vejrlig. Vejdirektoratet har afvist kravene og afventer det videre forløb. Der er desuden rejst to retssager vedr. ekspropriationserstatninger. Kravene og de eventuelle ekspropriationserstatninger forventes ikke at få betydning for overholdelsen af projektets totaludgift.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 60,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen.

Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn

Formål

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

Status

Projektet fejrede officiel åbning i sommeren 2012.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 146,6 mio. kr., som forventes overholdt.

EU har den 29. oktober 2009 bekræftet at ville støtte projektet. Størrelsen af støtten er 20 pct. af de faktiske udgifter, og forventes på nuværende tidspunkt at være på omkring 16 mio. kr., hvorved den statslige udgift til projektet reduceres svarende til den opnåede EU-støtte. Vejdirektoratet har indtil videre modtaget bidrag i tre rater fra EU på i alt ca. 10,5 mio.kr.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 20,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen.

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 199,8 mio. kr. (2012-priser), jf. Akt. 113 af 3. marts 2009.

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet medio 2013.

Alle større entrepriser er kontraheret og igangsat. Anlægsarbejderne er påbegyndt i efteråret 2011 og pågår frem til den forventede åbning i 2013.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 199,8 mio. kr., inkl. tilførsel af central reserve. Totaludgiften forventes overholdt.

Projektets centrale reserve er på finansloven for 2012 tilført projektet med henblik på opgraderinger, jf. akt 113 af 3. marts 2009.

Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3

Formål

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

Status

Rampen åbnede i sommeren 2012.

Der udestår kun mindre afsluttende arbejder samt afklaring af erstatningsspørgsmål i forhold til en større ledningsejer.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 146,3 mio. kr., som forventes overholdt.

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 forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2015.

Ekspropriationer er gennemført i marts og september 2012. Projektet er udbudt i to total- og to hovedentrepriser. Arkæologiske undersøgelser pågår.

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

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

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

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1.214,2 mio. kr., som forventes overholdt.

Skærup – Vejle N. (Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)

Formål

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

Status

Ekspropriationer blev gennemført i 2011.

Broentrepriserne er afsluttet i efteråret 2012, mens de øvrige entrepriser, herunder jordbelægnings-, støjskærms-, vejvisnings- og færdselstavle-entrepriser fortsat pågår.

Trafikinformationssystemet er implementeret, og trafikken er opretholdt med to spor i hver retning med hastighedsreduktion på hele strækningen, og med skiftende trafikomlægninger i hele anlægsperioden.

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

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

Åbningsåret er fremrykket til 2013, hvilket er to år tidligere end planlagt. Der vil efterfølgende foregå færdiggørelsesarbejder frem til sommeren 2014, hvor asfaltslidlaget også vil blive udført.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1.415,6 mio. kr., som forventes overholdt.

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 vest-Danmark samt forbedre trafikafviklingen lokalt og regionalt.

Status

Ekspropriationer er afsluttet i efteråret 2012, mens broentrepriserne pågår, og ITS-projektet er udbudt.

Med Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 er der i første omgang afsat midler til 1. etape. Partierne, der deltager i aftalen, er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af den resterende strækning i 2013.

Med Aftale om Hypercard, busser, cykler, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv. af 5. maj 2011 er forligspartierne indstillede på, at staten yder et bidrag på op til 10 mio. kr. til Middelfart Kommunes udbygning af Aulbyvej. Parterne er enige om, at det statslige bidrag finansieres ved foreløbigt at undlade at etablere støjskærme ud for de to rastepladser Lillebælt Syd Og Lillebælt Nord. Parterne er endvidere enige om, at såfremt der senere i projektforløbet viser sig yderligere besparelser vil disse midler blive anvendt til at finansiere de nævnte støjskærme. Når licitationsresultatet for jord- og belægningsentre-

prisen foreligger primo 2013, vil Vejdirektoratet kunne foretage en vurdering af, om støjskærmene kan etableres inden for projektets budget.

Folketingets Trafikudvalg er med brev af 14. juni 2011 blevet orienteret om sagen, og ændringen blev optaget på finansloven for 2012.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1.153,0 mio. kr., som forventes overholdt.

Øverødvej-Hørsholm S. (Udbygning af Helsingørmotorvejen 1. etape)

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2016.

Ekspropriationer pågår frem til foråret 2013, omlægning af vandforsyningsledninger er påbegyndt i sommer 2012, mens trafikinformationssystemet er kommet i drift primo 2012.

De to hovedentrepriser er udbudt i efteråret 2012 med forventet kontraktindgåelse primo 2013.

I efteråret 2012 udbydes ligeledes støjskærmene.

Jf. Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 afsættes der i første omgang midler til 1. etape. Parterne, der deltager i aftalen, er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af den resterende strækning i 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1.398,4 mio. kr., som forventes overholdt.

Udbygning af Brande omfartsvej til motorvej

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2014.

De sidste ekspropriationer er gennemført i sommeren 2012.

Alle større entrepriser er nu kontraheret og igangsat.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 447,7 mio. kr., som forventes overholdt.

Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2014.

Ekspropriationer er gennemført i efteråret 2012.

Totalentreprisen er ligeledes kontraheret og igangsat i efteråret 2012.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 328,8 mio. kr., som forventes overholdt.

Greve S. – Solrød S. (Udbygning af Køge Bugt Motorvejen 1. etape)

Formål

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

Status

Strækningen forventes åbnet senest i 2016.

Der blev den 21. december 2010 vedtaget anlægslov for hele strækningen mellem Greve Syd og Køge. Der blev aftalt, at der i første omgang afsættes midler til udbygning af den ca. 8 km lange strækning mellem Greve Syd og Solrød Syd fra 6 til 8 spor.

Parterne bag Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 blev desuden enige om at afsætte 117 mio. kr. til tilslutningsanlæg med nord- og sydvendte ramper samt en ny bro

til Parkér og Rejs ved en ny station i Køge Nord med henblik på at styrke muligheden for at kombinere biltrafikken med kollektiv transport. Partierne, der deltager i aftalen, er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af den resterende strækning i 2013.

Den fælles detailbesigtigelse med Banedanmark er afsluttet. Ekspropriation for tidskritiske arbejder er afholdt i sommeren 2012, mens ekspropriation af resterende strækninger er planlagt til primo 2013 og ultimo 2013.

Transportministeren tog i september 2012 første spadestik til såvel den nye jernbane København-Ringsted og udbygningen af Køge Bugt Motorvejen (Greve Syd - Solrød Syd). Det skete ved Karlslunde Mosevej i Karlslunde på et areal, hvor motorvejen og den kommende bane løber parallelt med hinanden.

Arbejderne udbydes som fire strækningsopdelte hovedentrepriser samt en række fagentrepriser. De to største hovedentrepriser udbydes samtidig med mulighed for sideordnet udbud, hvilket evt. kan give mulighed for en forceret udførsel af delstrækningen fra Greve S til lige nord for Solrød S. Den tidskritiske delstrækning omkring Karlslunde Rastepads er udbudt, og derefter følger udbud af en række fagentrepriser.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 1.716,1 mio. kr., som forventes overholdt.

Udbygning af Motorring 4 omkring København

Formål

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

Status

Projektet forventes at åbne i 2014 og forløber planmæssigt.

Ekspropriation er gennemført i foråret 2012.

Totalentreprisen er ligeledes kontraheret i foråret 2012, mens anlægsarbejderne er startet i sommeren 2012.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 316,8 mio. kr., som forventes overholdt.

Nordlig omfartsvej ved Næstved

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt, og der forventes åbning i 2016.

Vejdirektoratet er i dialog med Næstved Kommune om en midlertidig løsning for tilslutning af den kommende kommunale, østlige omfartsvej til Køgevej. Udformning og placering af fordeleringen ved Køgevej vurderes i sammenhæng med den øvrige nordlige omfartsvej og forundersøgelsen af Næstved – Rønnede (rute 54) for optimal placering, udformning og udførelse.

Projekteringen er igangsat.

Højbroen over Susåen samt to underføringer øst herfor påregnes gennemført i totalentreprise, mens de øvrige anlæg tænkes gennemført i 3-4 fag-/hovedentrepriser. Disse udbud forventes gennemført i 2013 og 2014.

Ekspropriationer påregnes gennemført i 2. halvår 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en bevilget totaludgift på 701,2 mio. kr., som forventes overholdt.

Omfartsvej ved Nykøbing Falster

Formål

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

Status

Projektet forventes åbnet ultimo 2014.

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

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

Der er afholdt kombineret besigtigelse ultimo 2011. Ekspropriationsforretning er afholdt i forår/sommer 2012. Arbejdet med etablering af erstatningsvandhuller nærmer sig sin afslutning. Ledningsomlægninger samt de tre sidste arkæologiske udgravninger pågår.

Totalentreprise og hovedentreprise er kontraheret og igangsat.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2012 en totaludgift på 227,3 mio. kr.

Med akt 97 af 30. maj 2012 blev projektets totaludgift forhøjet med 29,0 mio. kr., hvorved projektet har en totaludgift på 257,1 mio. kr. Merbevillingen skyldes, at de indkomne licitationsresultater var væsentligt dyrere end forventet, hvilket blandt andet skyldes usikkerheder omkring jordbundsforhold (prissætning af jordarbejder, kalkstabilisering, grundvand, mv.).

EU bekræftede ultimo 2010 at ville støtte projektet. Størrelsen af støtten forventes på nuværende tidspunkt at være på omkring 40 mio. kr., hvorved den statslige udgift til projektet reduceres svarende til den opnåede EU-støtte. Der vil ved projektets afslutning ske tilbageførsel af disse midler til Infrastrukturfonden, jf. principperne om rullende planlægning i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009.

4.4 Drift og vedligeholdelse (efterslæbsindhentning)

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

Tabel 4.3. Efterslæbsindhentning på optimal vedligeholdelse

Kapitalbevarende aktivitet (mio. kr.)	Mål 2010	Indhentet 2010	Mål 2011	Indhentet 2011	Mål 2012
Belægninger	500	500	300	300	250
Små bygværker	200	250	200	250	275
Store bygværker	0	0	0	-50	25
I alt	700	750	500	500	550

Som det fremgår af ovenstående tabel, opfyldte Vejdirektoratet både i 2010 og 2011 produktionsmålene for indhentning af det samlede efterslæb på belægninger samt bygværker. I 2011 steg efterslæbet dog på de store bygværker med 50 mio. kr., men dette blev modsvaret af en 50 mio. kr. større indhentning af efterslæbet på de mindre bygværker, således at den samlede indhentning på efterslæbet svarede til produktionsmålet på 500 mio. kr.

Arbejdet med at indhente efterslæbet forløber planmæssigt for så vidt angår indhentning af efterslæb på de små bygværker og belægningsarbejder. På de store bygværker blev der i 2011 opbygget et ekstra efterslæb på 50 mio. kr., og det er på nuværende tidspunkt ikke sikkert, om Vejdirektoratet, udover at indhente årets efterslæb på 25 mio. kr., også i kan indhente hele dette ekstra efterslæb. Det skyldes, at nogle af de igangværende arbejder er mere omfattende end oprindeligt forudsat. Vejdirektoratet forventer dog at kunne nå det samlede mål for indhentningen af efterslæbet.

4.5 Kapitalbevarende aktiviteter (større bygværker)

Langelandsbroen

Formål

Formålet med projektet er dels reparation af bropiller, dels at der ydes en forebyggende indsats mod rust (katodisering m.v.). 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 etapedelinger af betonreparationen. På nuværende tidspunkt er reparationsarbejdet afsluttet på 12 bropiller, og der arbejdes i øjeblikket på seks piller, hvoraf de fire er næsten færdigrepareret. Reparationen afsluttes som planlagt i 2013.

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 85,2 mio. kr. til reparation af Langelandsbroen. Projektet er finansieret af Vejdirektoratets drifts- og vedligeholdelsesbevilling, og budgettet forventes overholdt.

Mønbroen

Formål

Formålet med projektet er at igangsætte en hovedstandsættelse af Mønbroens broplade med tilhørende konstruktionselementer, herunder en forebyggende indsats mod rust (katodisering m.v.).

Status

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

Entreprisen vedrørende oversiden af Mønbroen er opdelt i fire etaper, hvor arbejdet med udskiftning af kantbjælker, rækværk, belægning samt fugtisolering i øjeblikket pågår på første etape. Arbejdet følger tidsplanen.

Den budgetmæssige situation

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

5. Puljeprojekter under Transportministeriet

I forhold til puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser som er etableret med aftaler om en grøn transportpolitik bliver der givet en status for VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. i afsnit 3.2 for baneprojekter og i afsnit 4.2 for vejprojekter. De resterende projekter finansieret af puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser igangsæt med Aftaler om en grøn transportpolitik af 2009, fremgår af tabel 5.1 nedenfor.

I tabel 5.1 gives der endvidere et overblik over mindre anlægsprojekter på finanslovens § 28.21.21.30.

Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 er der opnået enighed om at styrke indsatsen for havne i yderområderne med Havnepakke II. I tabel 5.2 gives en oversigt over de havneprojekter, der udmøntes fra Infrastrukturfonden.

I tabel 5.3 gives en oversigt over øvrige projekter, der udmøntes som følge af Aftale om bedre mobilitet.

I tabel 5.4 gives en oversigt over udmøntningen af de statslige tilskudspuljer vedr. busser og cykler.

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
	-					-
Niveaufri skæring Taulov	FL06	41,0	Ja	37,6	2013	Banedanmark
Øster Doense	Akt 162 2005/2006	40,1	Ja	25,9	2013	Banedanmark
Modulvogntogsforsøg, anlæg	FL07/FL08	126,1	Ja	110,3	2016	Vejdirektoratet
En grøn transportpolitik						
Pulje til stationsmoderniseringer						
Enghave station	FL10	90,4	Ja	0,0	-	Reservation
Etablering af gangtunnel på Hvalsø station	Aftale af 2. dec. 2009	3,4	Ja	0,0	2015	Reservation
Ny perron i Sønderborg ved Sønderborg st.	Aftale af 26. nov. 2010	5,0	Nej	1,0	2013	Banedanmark
Nordhavn station	Aftale af 26. nov. 2010	77,3	Ja	0,2	2014	Banedanmark
Langeskov station	Aftale af 26. nov. 2010	53,5	Ja	4,2	2014	Banedanmark
Pulje til nye teknologiske muligheder						
Intelligent styring på Helsingørmotorvejen	Akt 116 2008/2009	72,8	Ja	39,7	2012	Vejdirektoratet
ITS-udviklingsforum	FL10	5,0	Ja	1,8	2013	Vejdirektoratet
Kørsel i nødspor i myldretiden, Værløse-Skovbrynet	FL10	26,6	Ja	2,9	2013	Vejdirektoratet
Udvidelse af ITS-systemer på Helsingørmotorvej	FL10	28,8	Ja	18,8	2014	Vejdirektoratet
Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro	Aftale af 26. nov. 2010	20,1	Ja	6,0	2013	Banedanmark
Drift af igangsatte ITS-systemer	Aftale af 26. nov. 2010	68,1	Ja	19,8	2014	Vejdirektoratet
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse						
Forbedring af indkørselsforhold for tog, Aalborg-Lindholm, Holstebro og Struer	Akt 116 2008/2009	7,8	Ja	0,3	2013	Banedanmark
Optimering af automatisk togkontrolsystem (HKT) på S-banen	FL10	10,2	Ja	8,3	2012	Banedanmark

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/Aftale -	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår/ afslutning	Bevillingsansvarlig -
ATC- linieledere på fjernbanen	FL10	3,5	Ja	1,8	2012	Banedanmark
Reservation af ramme til forbedring af vejnettet mv. som led i Ringkøbing-Skjern Kommunes projekt "Søvejen mod vest"	FL10 Aftale af 26. nov. 2010	3,8	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Sideanlæg langs motorveje	FL10	48,3	Ja	14,5	2010-2013	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	FL10	255,5	Ja	40,4	-	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	FL10	128,0	Ja	44,3	-	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statslig bidrag	FL10	35,1	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Udvidelse af rundkørsel til E45 ved Kolding	Aftale af 26. nov. 2010	38,5	Ja	3,9	2013	Vejdirektoratet
Ramme til øget vejkapacitet på Rønne Havn	Aftale af 26. nov. 2010	10,0	Ja	10,0	-	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	Aftale af 26. nov. 2010	59,2	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Reservation til nyt tilslutningsanlæg ved Odense	Aftale af 26. nov. 2010	45,0	Ja	0,0	-	Reservation
Nyt tilslutningsanlæg i Favrskov Kommune	Aftale af 26. nov. 2010	22,6	Ja	3,9	2013	Vejdirektoratet
Tilslutningsvej v Aulbyvej, Middelfart Kommune	FL 12	10,0	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik						
Anlæg af cykelsti mellem Viborg og Foulum	FL10	14,8	Ja	3,3	2012	Vejdirektoratet
Udvikling af cykelinfrastruktur på rute 38 mellem Rønne og Nexø	Aftale af 26. nov. 2010	2,2	Ja	0,2	2012	Vejdirektoratet
Anlæg af cykelsti på Møn mellem Dr. Alexandrines Bro og Koster	Aftale af 26. nov. 2010	21,1	Ja	3,0	2012	Vejdirektoratet
Anlæg af cykelsti i Damhus ved Ribe, Esbjerg Kommune	Aftale af 26. nov. 2010	2,2	Ja	0,6	2013	Vejdirektoratet
Anlæg af cykelsti ved Djurs Sommerland	Aftale af 5. maj 2011	5,3	Ja	0,4	2013	Vejdirektoratet
Anlæg af cykelsti ved Fuglebjerg	Aftale af 5. maj 2011	7,1	Ja	0,0	2013	Vejdirektoratet
Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn	Aftale af 5. maj 2011	16,5	Ja	0,4	2013	Vejdirektoratet

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/Aftale -	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår/ afslutning	Bevillingsansvarlig -
Anlæg af cykelsti ved Tange Sø	Aftale af 5. maj 2011	13,9	Ja	0,2	2013	Vejdirektoratet
Cykelsti korskroen, Esbjerg Kommune	Aftale af 20. juni 2012	3,4	Ja	0,0	2013	Vejdirektoratet
Cykelsti i Faaborg, Faaborg-Midtfyn Kommune	Aftale af 20. juni 2012	3,4	Ja	0,0	2013	Vejdirektoratet
Cykelsti Velhustedvej-Kibæk, Herning Kommune	Aftale af 20. juni 2012	5,6	Ja	0,0	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti ved Ugerløse, Holbæk Kommune	Aftale af 20. juni 2012	5,1	Ja	0,0	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti syd for Udby, Middelfart Kommune	Aftale af 20. juni 2012	2,7	Ja	0,0	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti mellem Auning og Gl. Estrup, Norddjurs Kommune	Aftale af 20. juni 2012	9,0	Ja	0,0	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti Lumsås-GL.Ebbeløkkevej Øst, Odsherred Kommune	Aftale af 20. juni 2012	6,4	Ja	0,0	2014	Vejdirektoratet
Stikrydsning og kanalisering ved Bjerreby, Tåsinge, Svendborg Kommune	Aftale af 20. juni 2012	3,7	Ja	0,0	2013	Vejdirektoratet
Cykelsti ved Karlskov, Vejle Kommune	Aftale af 20. juni 2012	5,3	Ja	0,0	2014	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafiksikkerhed						
E-call	Akt 115 2008/2009	10,3	Ja	0,5	2013	Trafikstyrelsen
Pilotprojekt om brug af sensortechnologi til overvågning	FL10	3,2	Ja	0,6	2013	Banedanmark
Simulator til lokoføreuddannelsen	FL10	12,1	Ja	0,0	-	Reservation
Udvidet ulykkesstatistik	FL10	16,0	Ja	11,5	2013	Vejdirektoratet
Indsats mod særligt farlige vejstrækninger - "grå strækninger"	Aftale af 26. nov. 2010	25,4	Ja	9,0	2013	Vejdirektoratet
Årets trafiksikkerhedsby 2011	Aftale af 26. nov. 2010	20,0	Ja	0,6	-	Vejdirektoratet
Årets trafiksikkerhedsby 2012	Aftale af 5. maj 2011	20,0	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Forbedring af sikkerhed i overkørsler	Aftale af 5. maj 2011	27,3	Ja	3,7	2013	Banedanmark
Pulje til fremme af godstrafik på jernbane						
Hirtshals, bidrag	FL10	10,0	Ja	0,0	-	Reservation

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/Aftale -	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår/ afslutning	Bevillingsansvarlig -
Statsligt bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn	FL10	100,0	Ja	0,0	2012	Reservation
Pulje til støjbekæmpelse						
Skinnerlibning	Akt 116 2008/2009	15,8	Ja	9,6	2015	Banedanmark
Støjreduktion ved Lindholm station i Nørresundby ¹⁾	Akt 116 2008/2009	14,7	Ja	1,7	2013	Banedanmark
Støjisolering af stærkt støjbelastede boliger	Akt 116 2008/2009 Aftale af 5. maj 2011	22,7	Ja	8,1	2010-2014	Vejdirektoratet
Udvikling af nye metoder til støjbekæmpelse	Akt 116 2008/2009	10,2	Ja	6,0	2009-2014	Vejdirektoratet
Støjpartnerskab mellem Banedanmark og private boligejere langs sidebanerne	FL10	8,7	Ja	0,0	2013	Banedanmark
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Gentofte	Aftale af 26. nov. 2010	7,6	Ja	2,7	2012	Vejdirektoratet
Støjskærm på Hillerødmotorvejen ved Gladsaxe	Aftale af 26. nov. 2010	7,5	Ja	2,2	2012	Vejdirektoratet
Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel	Aftale af 26. nov. 2010	7,3	Ja	1,4	2013	Banedanmark
Støjskærm på M3 ved Vestvolden i Rødovre Kommune	Aftale af 26. nov. 2010	10,2	Ja	1,1	2013	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Vejdammen	Aftale af 5. maj 2011	26,7	Ja	0,0	2014	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød	Aftale af 5. maj 2011	7,2	Ja	0,0	2014	Vejdirektoratet
Støjskærm på Hillerødmotorvejen ved Skovdigebroen	Aftale af 5. maj 2011	15,8	Ja	0,2	2013	Vejdirektoratet
Statsligt bidrag til Støjskærm ved Nyborg	Aftale af 5. maj 2011	2,5	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Øget skinnerlibning med henblik på reduktion af støjen fra togtrafikken på regional- og lokalbaner	Aftale af 5. maj 2011	6,0	Ja	0,0	2014	Banedanmark
Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser						
Landstrafikmodellen	FL10	61,2	Ja	33,6	2014	Transportministeriet

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/Aftale -	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår/ afslutning	Bevillingsansvarlig -
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet	FL10	25,6	Ja	12,0	2013	Transportministeriet
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland	FL10	25,6	Ja	8,6	2013	Transportministeriet
Pulje til øget antal buspassagerer						
Istandsættelse af busstoppesteder	Aftale af 5. maj 2011	15,0	Ja	5,3	-	Vejdirektoratet

1) Der udføres en VVM-undersøgelse af projektet

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

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

- Niveaufri skæring Taulov. Broen er åbnet i 2012, men projektet kan først afsluttes i 2013, da der foreligger en aftale med Fredericia Kommune, som medfinansierer, om, at dele af anlægget først overdrages til kommunen et år efter aflevering, dvs. august/september 2013.
- En række forhold ved projektet Trafiksanering i Vester Åby har gjort, at det har været nødvendigt at hæve budgettet med 0,3 mio. kr. til 13,8 mio. kr. Den samlede bevilling for anlægspuljen forventes stadigvæk overholdt.
- Projektet Ny perron i Sønderborg ved Sønderborg st. har ikke været mulig at gennemføre inden for bevillingen. Det er tidligere meddelt forligskredsen, at licitationsresultaterne ikke holdt sig inden for bevillingen. Der arbejdes på en løsning.
- Projektet vedrørende anlæg af tunnel ved Rønnebæksholm er blevet omdisponeret til anlæg af cykelsti ved Fuglebjerg på baggrund af politisk stillingtagen.
- Projektet vedrørende Anlæg af cykelrute mellem Struer og Thyborøn er på baggrund af politisk stillingtagen blevet omdisponeret til etablering af dobbeltrettet cykelsti på delstrækningerne Harboøre – Thyborøn og Lemvig – Fabjerg i Lemvig Kommune.
- Projektet Nyt tilslutningsanlæg i Favrskov Kommune er grundet det våde efterår 2012 forsinket, således at arbejdet nu først kan afsluttes efter vinteren 2012/13.
- Projektet vedrørende E-call forventes udskudt fra 2012 til 2013, da der afventes gennemførelse af lovgivning i EU.
- Pilotprojekt om brug af sensorteknologi til overvågning er udskudt fra 2012 til 2013 grundet forsinkelse i leverancer.
- Projektet vedrørende Støjskærm på M3 ved Vestvolden i Rødovre Kommune er blevet udskudt, da kontrakten med entreprenøren måtte ophæves. Det forventes, at arbejdet kan overdrages til en anden entreprenør og afsluttes i 2013.

Afsluttede puljeprojekter siden sidste anlægsstatus:

- Trafiksanering i Vester Åby
- Forundersøgelser vedr. digitalt vejnet
- Udvidelse af rundkørsel ved Gruntvig Allé ved Sønderborg
- Forbedring af trafikafviklingen på rampen ved Tilst på E45
- Etablering af bro eller stitunnel på Ballerup Byvej mellem Vestibulen og Smørum Parkvej
- Anlæg af cykelsti i Lyager Plantage
- Anlæg af cykelsti i Nr. Felding, Holstebro Kommune
- Anlæg af cykelsti i Mejls, Varde Kommune
- Etablering af helle m.m. i Nielstrup, Frederikshavn Kommune
- Etablering af helle m.m. i Gøttrup, Jammerbugt Kommune
- Etablering af helle m.m. i Højmark, Ringkøbing-Skjern Kommune
- Anlæg af cykelsti ved Karup
- Cykelforbedringer ved Sæd-rundkørslen
- Styrket indsats mod spøgelsesbilisme
- Støjskærm på Holbækmotorvejen ved Tåstrup
- Støjskærm på Europavej (E45) ved Frederikshavn
- Opgradering af kørestrømsforsyning på Kystbanen
- Ramme til kapacitetsudvidelse på kombiterminalerne i Høje Tåstrup og Taulov

Tabel 5.2 Økonomioversigt over Kystdirektoratets igangværende puljeprojekter under Havnepakke II

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.03.2012	Åbningsår/ afslutning	Bevillingsansvarlig
Hanstholm Havn – ramme til udvidelse af havneanlæg - tilskud	Aftale af 26. november 2010	30,0	Ja	7,0	-	Kystdirektoratet
Thyborøn Havn - mere sikre moler - tilskud	Aftale af 26. november 2010	25,0	Ja	25,0	2011	Kystdirektoratet
Thyborøn Havn - forundersøgelse af udvidelse af sejlrunde	Aftale af 26. november 2010	1,0	Ja	0,8	2012	Kystdirektoratet
Thyborøn Havn - ny tørdok - tilskud	Aftale af 26. november 2010	35,0	Ja	0,0	-	Kystdirektoratet
Thorsminde Havn - forbedret adgang via udvidelse af vanddybde	Aftale af 26. november 2010	13,5	Ja	11,7	2012	Kystdirektoratet
Hammer Havn - mere sikkert havneanlæg - tilskud	Aftale af 26. november 2010	12,0	Ja	11,0	2011	Kystdirektoratet
Hasle Havn - ramme til omstilling af havnekapacitet - tilskud	Aftale af 26. november 2010	9,0	Ja	0,0	-	Kystdirektoratet
Løkken Læmole - istandsættelse - tilskud ¹⁾	Aftale af 26. november 2010	12,0	Ja	12,0	2011	Kystdirektoratet
Nr. Vorupør Læmole - istandsættelse ¹⁾	Aftale af 26. november 2010	12,0	Ja	0,3	2012	Kystdirektoratet
Hvide Sande Havn - medfinansiering af anlæg af ny søndre ydremole - tilskud ²⁾	Aftale af 26. november 2010	36,0	Ja	28,0	-	Kystdirektoratet

1) Der er afsat 6,0 mio. kr. på FL2010 under forudsætning af, at Hjørring Kommune og Thisted Kommune overtager det fremtidige ejerskab af molerne. Efterfølgende har Hjørring Kommune overtaget ejerskabet af Løkken.

2) Oprindeligt beløb på 30,0 mio. kr. jf. Havnepakke II. Efterfølgende er tilført 6,0 mio. kr. som er om disponeret fra forbedring af vejnettet i Ringkøbing-Skjern Kommune. I alt 36,0 mio. kr.

Tilskudsprojekterne i Thyborøn (mere sikre moler) og Hammer Havn samt projektet vedr. Løkken læmole er afsluttet. Derudover er forundersøgelsen af udvidelse af sejlrunden i Thyborøn Havn og projektet til forbedret adgang via udvidelse af vanddybden i Thorsminde Havn afsluttet.

Tabel 5.3 Økonomioversigt over øvrige puljebestillinger fra Aftale om Bedre mobilitet af 26. november 2010

(mio. kr. 2012-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.03.2012	Åbningsår/ afslutning	Bevillingsansvarlig
Investeringer i infrastrukturen på Bornholms Lufthavn	Aftale af 26. nov. 2010	15,0	Ja	5,7	-	Trafikstyrelsen
Øget akseltryk og højere totalvægt for tunge køretøjer	Aftale af 26. nov. 2010	20,2	Ja	11,8	2012	Vejdirektoratet

Tabel 5.4 Økonomioversigt over bus- og cykeltilskudspuljerne, En grøn transportpolitik

(mio. kr.)	Hjemmel/ Aftale	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt (Ultimo 2012)	Resterende pulje (2012-priser)	Ansvarlig institution
Pulje til bedre fremkommelighed for busser	Akt 183 2008/2009 FL10 Aftale af 26. november 2010	2009-2013	508,7	78,5	Trafikstyrelsen
Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer ¹⁾	Akt 183 2008/2009 FL10 Aftale af 26. november 2010	2009-2011	232,0	0,0	Trafikstyrelsen
Pulje til mere cykeltrafik, Ramme til udmøntning ²⁾	Akt 183 2008/2009 FL10 Aftale af 26. november 2010 Aftale af 5. maj 2011 Aftale af 20. juni 2012	2009-2014	673,3	302,3	Vejdirektoratet
Medfinansiering af supercykelstier i de større byer	Aftale af 12. juni 2012 Akt 118 2011/2012	2012 ³⁾	-	189,0	Vejdirektoratet

1) Med Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet af 17. november 2011 blev 28,5 mio. kr. overført til Pulje til bedre fremkommelighed for busser. Disse indgår i det udmøntede beløb på 236,4 mio. kr.

2) Forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik træffer løbende beslutning om udmøntning af konkrete projekter inden for Pulje til mere cykeltrafik, herunder tilskudsrammen. Resterende pulje er inkl. Reservationer.

3) Midlerne er bevilget i 2012, men skal finansiere projekter over de kommende år.

6. Kyst- og havneområdet

I det følgende gennemgås igangværende anlægsprojekter på kystområdet. På finansloven for 2010 blev der igangsat to anlægsprojekter under Kystdirektoratet, som der afreporteres på i anlægsstatus.

Tabel 6.1 Økonomioversigt over anlægsprojekter på kystområdet

(mio. kr. 2010 priser)	Hjemmel	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2012	Åbningsår
Færgelejer ved Bøjden og Fynshav 1)	FL10	20,3	Ja	15,7	-
Hanstholm Havn 2)	FL10	32,4	Ja	32,1	2012

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

1) Der er omdisponeret samlet 7,5 mio. kr. af den oprindelige projektbevilling til akt 14 af 4. november 2010 vedrørende yderligere midler til opretningsopgaverne. Der er herudover omdisponeret 1,2 mio. kr. vedrørende akt. 163 af 17. juni 2010.

2) Folketingets Finansudvalg har ved akt 157 af 23. juni 2011 givet tilslutning til en omdisponering af 14,3 mio. kr. af projektets oprindelige projektbevilling til Kystdirektoratets opretningsopgaver.

Færgelejer ved Bøjden og Fynshav

Formål

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

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

Status

Hovedreparationerne af de to færgehavne er afsluttet bortset fra de afsluttende arbejder med lukning af de gamle færgelejer. Disse afsluttende arbejder kan ikke gennemføres som forudsat, før der er afklaring vedrørende den fremtidige færgedrift.

Den budgetmæssige situation

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

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

Moler i Hanstholm Havn

Formål



Med Aftale om finansloven for 2010 blev der afsat 46,7 mio. kr. til istandsættelse af ydermoler og to tværmoler ved Hanstholm Havn i 2010-2011.

Istandsættelserne drøftes med Hanstholm Havn, således at der er koordination med havnens egne udvidelsesplaner.

Status

Projektet forløber planmæssigt. En mindre del af det planlagte arbejde kan dog kun udføres under gunstige vejrforhold, hvilket har medført en udskydelse af dette arbejde. Projektet afsluttes ved udgangen af 2012.

Den budgetmæssige situation

I forhold til projektbevillingen givet ved Aftale om finansloven for 2010 er der ved akt 157 af 23. juni 2011 omdisponeret 14,3 mio. kr.

Den nye totaludgift på 32,4 mio. kr. forventes overholdt.



7. Femern Bælt – Kyst til kyst forbindelsen

Formål

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

Status

Femern A/S har fokus på tre kerneprocesser: myndighedsgodkendelsen i Danmark, myndighedsgodkendelsen i Tyskland samt udbudsprocessen.

Materialet til brug for den danske myndighedsgodkendelse er i en granskningsproces med inddragelse af danske myndigheder samt Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet. På tilsvarende vis er materialet til brug for den tyske myndighedsgodkendelse i en granskningsproces med inddragelse af tyske myndigheder. Derudover foregår der løbende drøftelse med inddragelse af både danske og tyske myndigheder for så vidt angår spørgsmål, som kræver en fælles stillingtagen.

Prækvalifikationen i forhold til de store anlægskontrakter i forbindelse med etableringen af en sænketunnel blev igangsat primo oktober 2012. Prækvalifikationen vil munde ud i, at Femern A/S i løbet af foråret 2013 vil udvælge de fire eller fem firmaer eller konsortier pr. kontrakt, som vurderes at være bedst egnede til at løse opgaven. Selve udbudsprocessen forventes igangsat medio 2013.

I efteråret 2010 indstillede Femern A/S, at den foretrukne tekniske løsning i den videre VVM-proces er en sænketunnel, mens en skråstagsbro er det foretrukne alternativ. Den 1. februar 2011 tiltrådte forligskredsen bestående af de daværende regeringspartier (V og K), S, DF, SF, RV og LA indstillingen.

Europa-Kommissionen offentliggjorde i efteråret 2010 for første gang en fortolkning af VVM-direktivets² bestemmelser vedrørende arbejder, der er tilknyttet store projekter. Fortolkningen indebærer, at miljøvurderingen af Femern Bælt-forbindelsen og de nødvendige produktionspladser til etableringen af den faste forbindelse skal ses i sammenhæng og indgå i en samlet miljøvurdering og godkendelsesproces. Fortolkningen indebærer således, at Femern A/S skal udpege konkrete arealer, hvor produktionen af tunnelelementer til sænketunnellen kan placeres. Derefter gennemføres VVM-undersøgelser af produktionsanlæggene på de valgte lokaliteter, så miljøeffekten af produktionsanlæggene kan indgå i den samlede miljøvurdering af projektet.

For at minimere de tidsmæssige risici for projektet, herunder risikoen for langvarige klagesager, vil Femern A/S i udbudsmaterialet betinge, at de bydende entreprenører skal anvende de udpegede produktionspladser, og at entreprenørerne skal overholde alle betingelser i de udstedte miljøgodkendelser.

Forligskredsen tilsluttede sig d. 1. juni 2011 Femern A/S' indstilling om, at Rødbyhavn udpeges som produktionsplads for tunnelelementer til Femern Bælt-forbindelsen.

2

Rådets Direktiv af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (85/337/EØF), som ændret ved Rådets Direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/31/EF af 23. april 2009.



Femern A/S offentliggjorde d. 18. april 2012 en revideret tidsplan for kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt. Den reviderede tidsplan indebærer, at projekteringsfasen forlænges med omkring et år. Et forslag til anlægslov forventes herefter at kunne fremsættes i Folketinget i slutningen af 2014. Anlægsperioden er uændret 6½ år. Den faste forbindelse forventes derfor at kunne åbne i slutningen af 2021. Den væsentligste årsag til revisionen af tidsplanen er, at kompleksiteten i godkendelsesprocessen, herunder særligt i forhold til den tyske myndighedsgodkendelsesproces, har vist sig at være større, end selskabet på forhånd har vurderet.

Femern A/S undersøger muligheden for at fremrykke yderligere aktiviteter, inden Folketinget vedtager en anlægslov. For at blive fremrykket skal aktiviteterne kunne gennemføres uafhængigt af den overordnede VVM-proces og uden at komme i konflikt med de miljøretnlige regler. Endvidere skal eventuelle myndighedsgodkendelser for de fremrykkede aktiviteter kunne tilvejebringes i overensstemmelse med almindeligt gældende regler, eksempelvis i form af godkendelser fra Lolland Kommune. Arbejdet med at identificere aktiviteter, der kan fremrykkes, gennemføres derfor i forhold til økonomi, tidsplan og myndighedsmæssige forhold.

Fremrykning af aktiviteter vil kunne bidrage til at gøre den samlede tidsplan for Femern Bælt-projektet mere robust. Det vil endvidere kunne bidrage til økonomisk aktivitet og arbejdspladser på Lolland, og det vil kunne bidrage til, at selskabet får større sikkerhed for at kunne udnytte den TEN-T-støtte, der er tildelt projektet i indeværende støtteperiode frem til 2015.

Femern A/S forventer at kunne fremlægge et velunderbygget beslutningsgrundlag primo 2013. Desuden forventes Femern A/S at fremlægge et forslag til, hvordan selskabet kan fortsætte de igangsatte kerneprocesser i hele 2015, herunder udbudsprocessen og forberedelsen af anlægsarbejdet, og dermed sikre kontinuitet mellem projekterings- og anlægsfasen. Med henblik på at opnå bevillingsmæssig hjemmel til fremrykningen og den fortsatte drift af Femern A/S vil der skulle forelægges et aktstykke for Folketingets Finansudvalg.

Den budgetmæssige situation

Folketingets Finansudvalg tiltrådte d. 23. juni 2011 akt 149. Herefter blev budgettet for projektering af Femern Bælt-forbindelsen med tilhørende landanlæg i Danmark udvidet med 1.431 mio. kr. fra 2.066 mio. kr. til 3.497 mio. kr. (2008-priser). Med budgetudvidelsen er det muligt at fremrykke udbudsprocessen for anlægsarbejdet på kyst til kyst-forbindelsen, samt at tage højde for nye krav til VVM-redegørelsen.

Femern A/S foretog en nærmere gennemgang af, i hvilken udstrækning den reviderede tidsplan har betydning for den tildelte støtte fra EU's TEN-T-program til Femern Bælt-forbindelsen. Den ændrede tidsplan medfører, at Femern A/S forventer, at visse af de støttede anlægsaktiviteter først gennemføres efter 2015. Selskabet forventer derfor færre støtteberettigede udgifter i anlægsfasen i indeværende støtteperiode frem til udgangen af 2015. Ved en støttesats på knap 24 pct. til de støtteberettigede anlægsudgifter betyder det, at den samlede TEN-T-støtte frem til udgangen af 2015 reduceres med godt 552 mio. kr. fra 1.993 mio. kr. til knap 1.441 mio. kr. I en revideret finansieringsbeslutning af 19. november 2012 har Kommissionen formelt fremsendt meddelelse om den ændrede støtte til projektet frem til udgangen af 2015.



Udgifterne til de eventuelt fremrykkede aktiviteter på kyst-til-kyst-forbindelsen og sikringen af den fortsatte drift af Femern A/S forudsættes finansieret 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. Da der er tale om aktiviteter, der allerede indgår i anlægsskønnet for kyst til kyst-forbindelsen, forventes et uændret anlægsskøn.

8. Metroen

Baggrund

Lov om en Cityring er vedtaget af V, S, DF, KF, RV, SF (lov nr. 552 af 6. juni 2007). Loven bemyndiger transportministeren til at træffe dispositioner til projektering og anlæg af en Cityring som en metro. Forud for lovens vedtagelse har regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune indgået en principaftale om etablering af en Cityring.

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



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

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



Økonomi

Anlægsbudgettet blev i december 2010 med akt 51 af 1. december 2010 tiltrådt af Finansudvalget og Københavns og Frederiksberg kommuner som grundlag for indgåelse af de store kontrakter om anlæg af stationer, skakte og tunneller og om levering af tog, skinner og styresystem samt driften de første 5-8 år.

Samlet er det resulterende anlægsbudget forhøjet med 3,2 mia. kr. til i alt 21,3 mia. kr. (2010-priser) og holder sig inden for den usikkerhedsmargin, som er indeholdt i lovforarbejderne. Ifølge den seneste opdatering af Metroselskabets langtidsbudget forventes selskabet fortsat at være gældfrit i 2060.

Pr. 31. oktober 2012 er det samlede registrerede forbrug på Cityringen opgjort til 6,3 mia. kr. (løbende priser).

Ifølge den løbende opgørelse af risici i forhold til overholdelse af projektets budget og tidsplan er projektets risici uændrede. Metroselskabet forventer således, at anlægget af Cityringen kan gennemføres inden for det gældende budget og i henhold til den planlagte tidsplan.

Status og hovedtidsplan

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

Størstedelen af det forberedende arbejde er færdiggjort og de første anlægsarbejder på Cityringen er sat i gang.

Anlæggelsen af Cityringen omfatter 22 byggepladser, hvoraf 17 er kommende Metrostationer på Cityringen. De resterende fem byggepladser er dels tre skakte dels to byggepladser ved det kommende kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC). Det ene område i CMC-byggepladsen omhandler selve kontrol- og vedligeholdelsescenteret, som er blevet overdraget til Ansaldo STS. Det andet område i CMC-byggepladsen er ved starten af de borede tunneler i retning mod Sønder Boulevard, som er overdraget til CMT.

19 byggepladser er overdraget til CMT og én byggeplads er overdraget til Ansaldo STS. De resterende to byggepladser forventes overdraget til CMT ultimo november og primo december 2012.

De arkæologiske undersøgelser på Rådhuspladsen er afsluttet. Undersøgelserne på Gl. Strand afventer, at de næste faser påbegyndes af CMT.

Byggeplads	Forberedende arbejde pågår	Arkæologiske undersøgelser pågår	Overdraget til CMT og anlægsarbejde pågår
København H			X
Rådhuspladsen			X
Gammel Strand		X	X
Kongens Nytorv			X
Marmorkirken			X
Østerport	X		
Øster Søgade			X
Trianglen	X		
Poul Henningsens Plads			X
Vibenshus Runddel			X
Skjolds Plads			X
Nørrebro			X
Nørrebroparken			X
Nørrebros Runddel			X
Nuucs Plads			X
Aksel Møllers Have			X
Frederiksberg			X
Frederiksberg Allé			X
Enghave Plads			X
Sønder Boulevard			X
Tømmergraven			X
CMC (ASTS)			X

Hovedtidsplanen med idriftsættelse af Cityringen i 2018 følges.

Den overordnede tidsplan ser således ud:

Undersøgelser



2007–2009

Geologiske undersøgelser

2009–2014

Arkæologiske undersøgelser

Anlægsperioden



2007–2010

Planlægning

2010–2011

Ledningsomlægninger

2011–2017

Etablering af tunneller og stationer

2017–2018

Test

2018

Drift

† Tidsplanerne er baseret på den seneste tilgængelige information.

Følgende aktiviteter pågår:

- De første anlægsarbejder på Cityringen er sat i gang. På størstedelen af de byggepladser, der er overdraget, vil der være stor aktivitet med etablering af vægge til stationsboksene.



- I Nørrebroparken er udgravningen af tunnelskakten påbegyndt.
- Omlægninger af ledninger, der skal gennemføres, inden anlæg af stationer og tunneller kan begyndes, er under afslutning.
- Arkæologiske undersøgelser på Gl. Strand afventer, at de næste faser påbegyndes af CMT.
- Der gennemføres ekspropriationer af arealer og rettigheder.
- Anlægsentreprenør og transportsystemsleverandør udarbejder detailprojekt for anlæg og transportsystem.
- Metroselskabet har iværksat en informationsindsats, der skal forberede hovedstadens borgere og naboer til byggepladserne på de yderligere gener, som metrotogbyggeriet vil medføre de kommende år.

Nordhavnen

Partierne i forligskredsen bag aftalerne om en grøn transportpolitik (regeringen, V, DF, LA og K) indgik en politisk aftale d. 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 d. 16. august 2012 akt 115 om finansiering af det statslige bidrag til metroafgreningen fra Cityringen til Nordhavnen.

Etablering af perrondøre

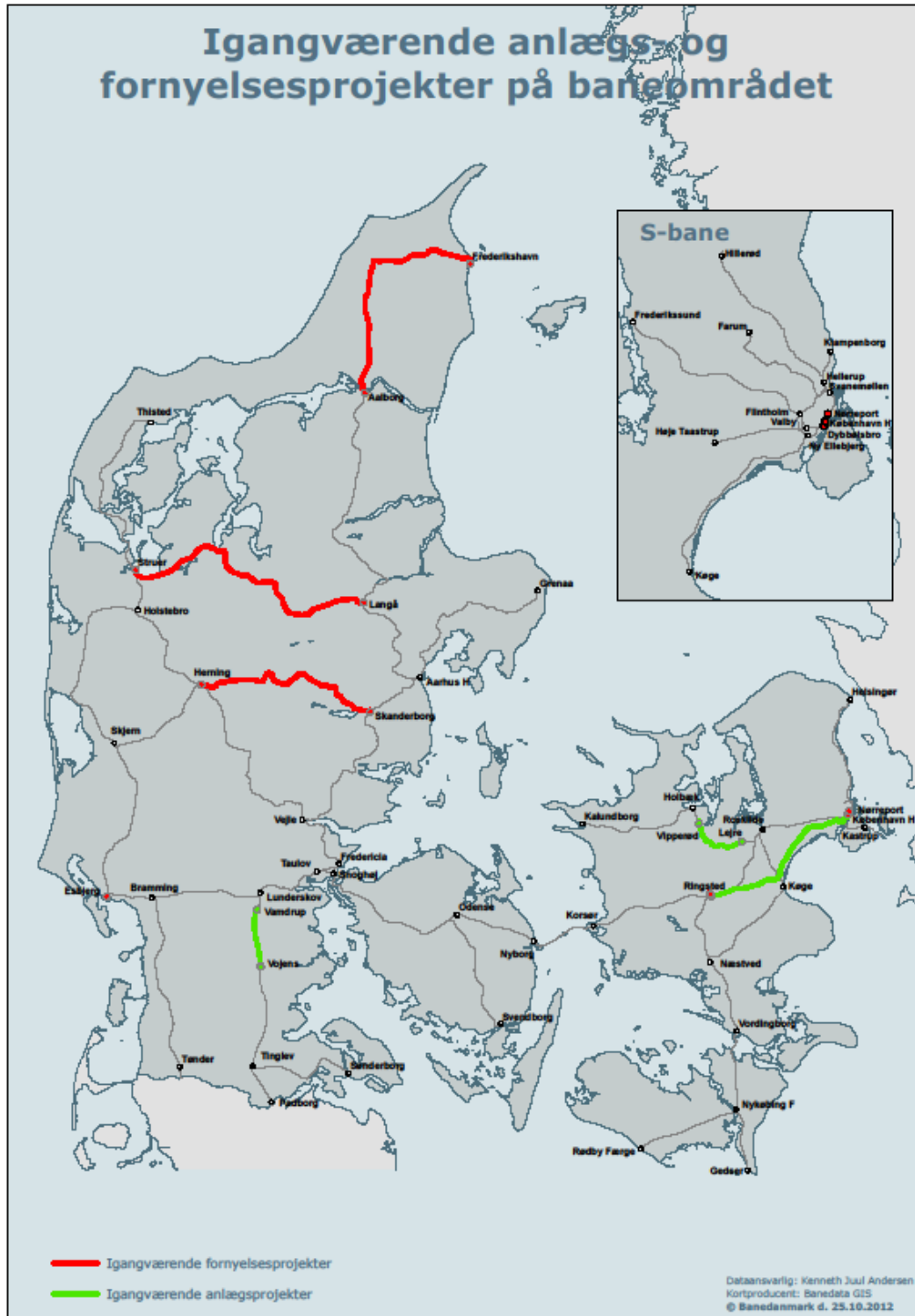
Parterne i forligskredsen bag aftalerne om "Bedre og billigere kollektiv trafik" (regeringen, DF og EL) indgik med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni en aftale om at afsætte 200 mio. kr. til en opgradering af den eksisterende metro ved hjælp af opsætning af perrondøre på alle stationer over jorden. Der opsættes perrondøre, som det kendes fra de underjordiske stationer, på de stationer, der ligger over jorden. Med perrondørene bliver det muligt at køre med flere tog i myldretiden samt øge driftsstabiliteten i hele metrosystemet.

Projektet med opsætning af perrondøre inkluderer tilpasning af stationerne, anskaffelse og installation af perrondørene og den nødvendige indpasning af betjeningen af perrondørene i Metroens styresystem. Projektet gennemføres i perioden 2012-2014.

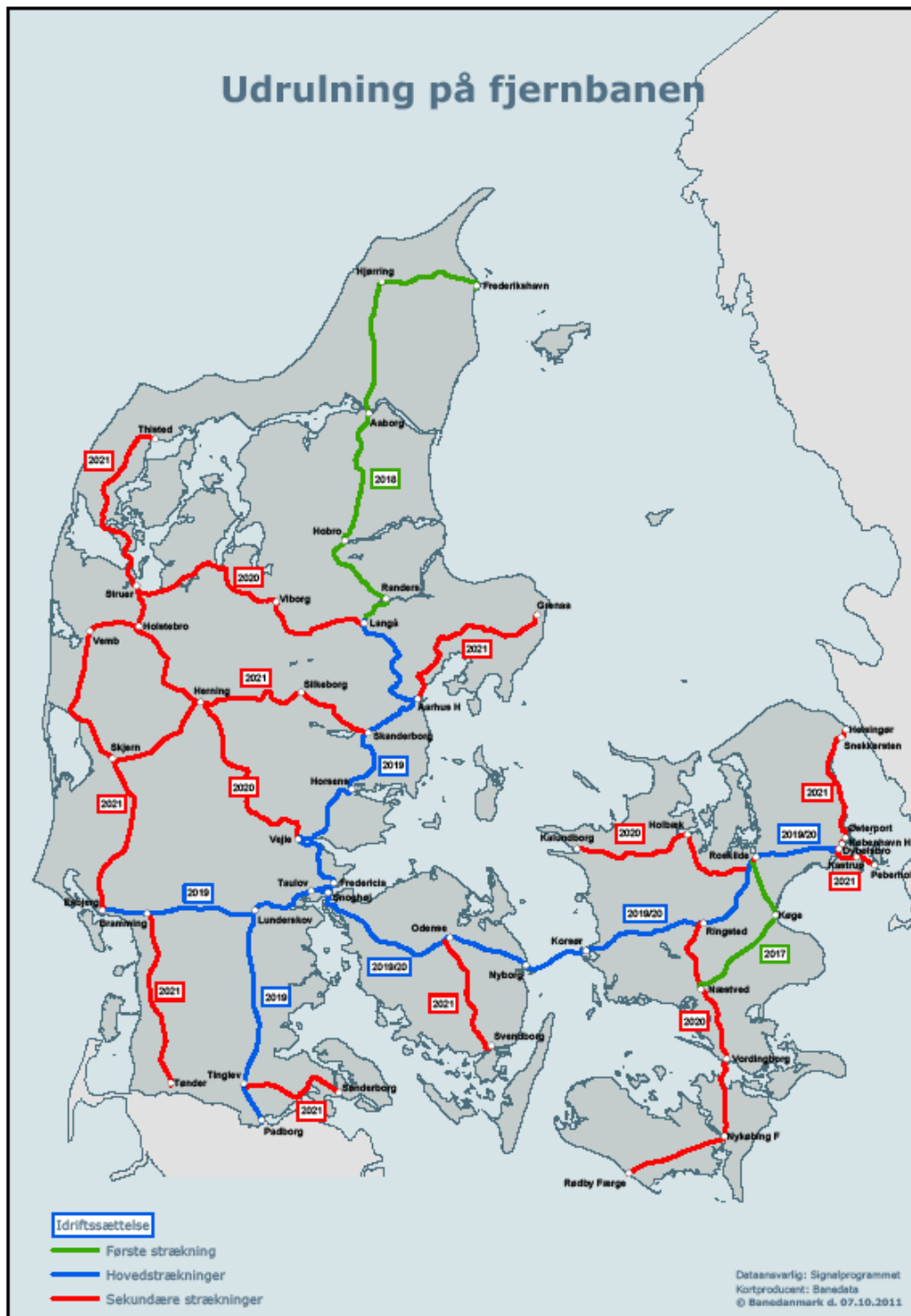
Finansudvalget tilsluttede sig d. 1. november 2012 med akt 16 finansieringen af perrondørene.

9. Bilag

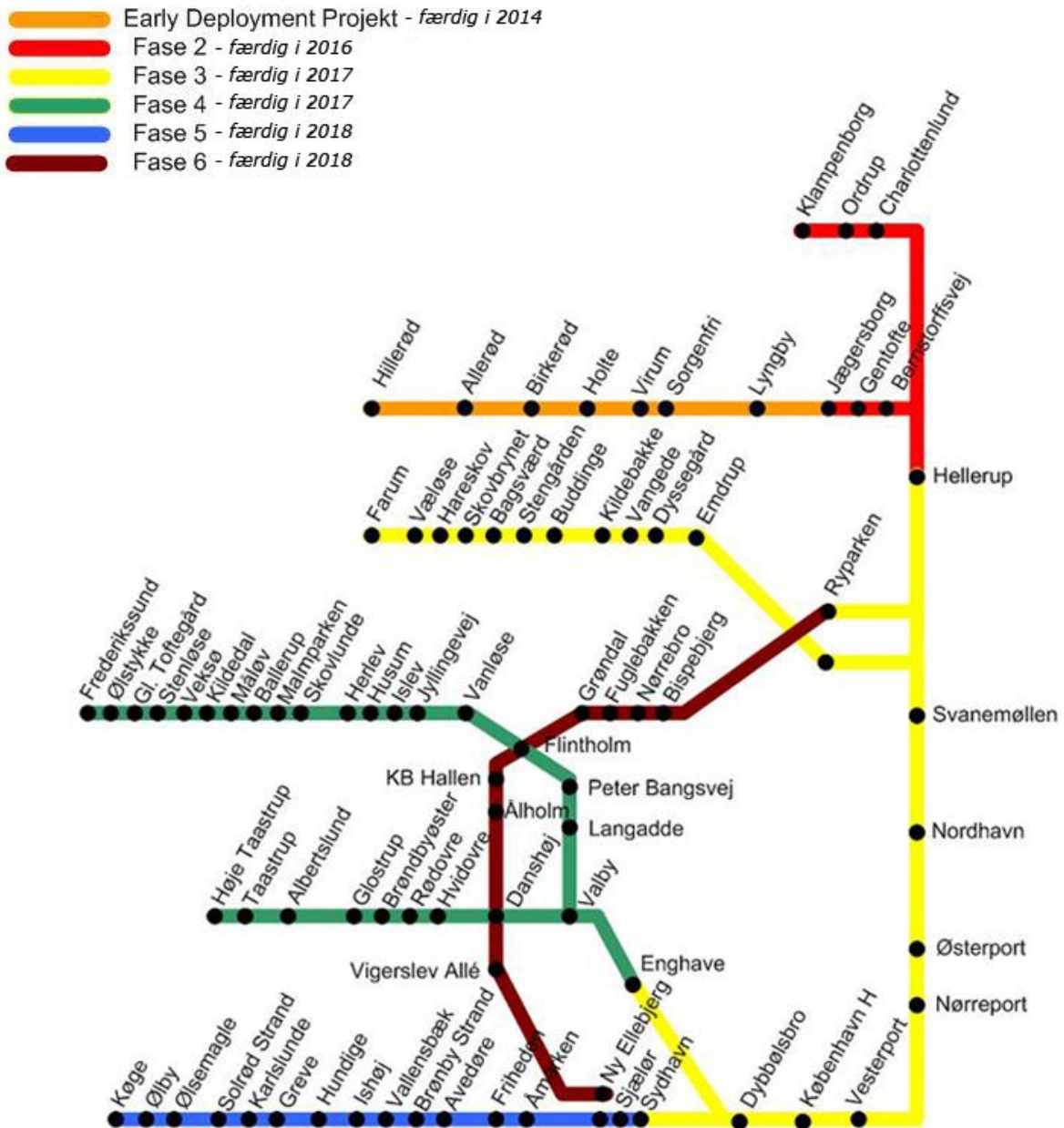
Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet



Bilag 2: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på fjernbanen.



Bilag 3: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på S-banen.



Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet (åbningsår 2011 -)

