

Status for anlægs- og byggeprojekter

Transport- og Bygningsministeriet

2. halvår 2015



Status for anlægs- og byggeprojekter

Transport- og Bygningsministeriet

2. halvår 2015

Indhold

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

	<i>Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov</i>	33
	<i>Ny bane København-Ringsted</i>	34
	<i>Signalprogrammet</i>	35
	<i>Fordelingsstation Vestfyn</i>	39
	<i>Elektrificering hhv. hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved</i>	39
	<i>Elektrificering af Fredericia - Aalborg</i>	40
	<i>Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg</i>	41
	<i>Yderligere udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal</i>	41
3.3	Fornyelsesprojekter på baneområdet	43
	<i>Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe</i>	43
	<i>Sporombygning Taulov-Padborg</i>	44
	<i>Sporombygning Odense - Fredericia</i>	44
	<i>Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup</i>	45
	<i>Sporombygning af Køge Bugt-banen</i>	46
	<i>Sporfornyelsesprojekt Nyborg-Odense</i>	46
3.4	Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet	48
4.	VEJE	49
4.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet	50
	<i>VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg</i>	50
	<i>3. Limfjordsforbindelse</i>	51
	<i>VVM af omfartsvej ved Haderup</i>	52
	<i>VVM af Ribe Omfartsvej</i>	52
	<i>VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede</i>	53
	<i>Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej ved Auning</i>	53
4.2	Anlægsprojekter på vejområdet	54
	<i>Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3</i>	55
	<i>Middelfart-Nørre Aaby (udbygning af motorvejen på Vestfyn, 1. etape)</i>	55
	<i>Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej</i>	55
	<i>Sdr. Borup-Assentoft (nordligt hængsel til Djursland)</i>	56
	<i>Udbygning af Motorring 4 omkring København</i>	56
	<i>Omfartsvej ved Nykøbing Falster</i>	57
	<i>Motorring 4-Tværvej N (Frederikssundmotorvejens 2. etape)</i>	57
	<i>Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)</i>	58
	<i>Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape)</i>	58
	<i>Nordlig omfartsvej ved Næstved</i>	59
	<i>Tilslutningsanlæg ved Odense</i>	59
	<i>Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)</i>	60
	<i>Greve S - Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape)</i>	61
	<i>Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)</i>	63
	<i>Kronprinsesse Marys Bro (Roskilde Fjord-forbindelsen)</i>	63
	<i>Storstrømsbroen</i>	64
4.3	Større bygværker	66
	<i>Skibsstødssikring</i>	66
	<i>Mønbroen</i>	67
	<i>Spunsvæggen på Lyngbyvej</i>	67

4.4	Efterslæbsnedbringning mv.	69
5.	BYGNINGER.....	71
	<i>Niels Bohr Bygningen.....</i>	<i>72</i>
	<i>Opførelse af ny laboratoriebygning på Panum (Mærsk Bygningen).....</i>	<i>73</i>
	<i>Udbygning af Københavns Universitet, Amager - 3. etape.....</i>	<i>74</i>
	<i>Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset</i>	<i>75</i>
	<i>Copenhagen Plant Science Center 1</i>	<i>75</i>
	<i>Pharma Science Building</i>	<i>76</i>
	<i>Renovering af laboratorier på Risø.....</i>	<i>77</i>
	<i>OPP-projekter</i>	<i>78</i>
6.	LETBANER	79
	<i>Aarhus Letbane.....</i>	<i>79</i>
	<i>Odense Letbane.....</i>	<i>81</i>
	<i>Letbane på Ring 3.....</i>	<i>82</i>
	<i>Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet</i>	<i>83</i>
7.	FEMERN BÆLT.....	85
	<i>Kyst til kyst-forbindelsen</i>	<i>85</i>
	<i>Danske jernbaneanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen</i>	<i>89</i>
8.	METROEN	92
	<i>Cityringen</i>	<i>92</i>
	<i>Nordhavnsafgreningen</i>	<i>99</i>
	<i>Sydhavnsmetroen</i>	<i>101</i>
	<i>Perrondøre</i>	<i>102</i>
9.	PULJEPROJEKTER PÅ TRANSPORTOMRÅDET.....	104
	<i>Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik</i>	<i>105</i>
	<i>Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik</i>	<i>112</i>
	<i>Puljeprojekter finansieret af Tøgfonden DK</i>	<i>114</i>
	<i>Pulje til overkørsler</i>	<i>115</i>
10.	BILAG.....	116
	<i>Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet</i>	<i>116</i>
	<i>Bilag 2: Foreløbig plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på fjernbanen</i>	<i>117</i>
	<i>Bilag 3: Foreløbig plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på S-banen.....</i>	<i>118</i>
	<i>Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet</i>	<i>119</i>

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter for 2. halvår 2015, herefter Anlægsstatus, giver en orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transport- og Bygningsudvalg om status og udvikling i anlægsprojekter på transportområdet under Transport- og Bygningsministeriet. Som noget nyt med Anlægsstatus for 2. halvår indgår der også en status for byggeprojekter under Bygningsstyrelsen. Forbruget for igangværende projekter er opgjort pr. 30. september 2015. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, finanslovsaftaler, samt tidligere igangsatte projekter.

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

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om en grøn transportpolitik	29. januar 2009	Grøn transportpolitik ¹
Aftale om en moderne jernbane	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om tillæg til aftale om nye initiativer som led i udmøntningen af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om visse vejprojekter	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre veje mv.	2. december 2009	Grøn transportpolitik, dog uden Radikale Venstre
Aftale om fremrykning af indsatsen i 2010 for mere cykeltrafik og om modulvogntog	1. september 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre mobilitet	26. november 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler	16. december 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om Hypercard, busser, trafikikkerhed, støjbekæmpelse mv.	5. maj 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet	17. november 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om elektrificering af jernbanen mv.	7. februar 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om takstnedsættelser og pulje til forbedring af den kollektive trafik	1. marts 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik ²
Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik	12. juni 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.	20. juni 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.	21. marts 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen	25. april 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om supercykelstier mv.	16. maj 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om letbane i hovedstaden, busser og cykler	19. juni 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om kollektiv trafik i yderområderne	25. juni 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafikikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK	14. januar 2014	Togfonden DK ³
Aftale om fremme af veterantogskørsel	28. januar 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om klare rammer for byggeriet af Metrocityringen	21. februar 2014	Forligskredsen bag Lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007), dog uden De Konservative ⁴
Aftale om ungdomskort og fjernbusser	26. februar 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om opgradering til supercykelsti på Ring 4 og etablering af en cykelstunnel ved Kildedal Station	13. marts 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik

Aftale om indkøb af dobbeltdækkere	1. april 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK	28. maj 2014	Togfonden DK
Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler	12. juni 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Trafikaftale 2014 – Udmøntning af disponible midler i Infrastruktur-fonden	24. juni 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om ny letbane i Aalborg	13. november 2014	Finanslov 2015 ⁵⁾
Aftale om udmøntning af pulje til cykelstier og cykelparkering	10. december 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderom-råder	22. maj 2015	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om udmøntning af pulje til fremme af cykling	26. maj 2015	Grøn transportpolitik

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

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

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

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

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

Orientering for 1. halvår 2015 blev fremsendt til Folketinget i august 2015.

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

2. Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

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

(mio. kr. 2015-priser) Projekt	Oprindelig reserve	Tidligere udmøntet reserve	Udmøntning siden forrige anlægsstatus	Resterende reserve
Omfartsvej ved Nykøbing Falster	36,7	63,5	0,0	-26,8
Opgradering Hobro-Aalborg	26,9	63,6	0,0	-36,7
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved	6,9	0,0	6,6	0,3
Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)	223,6	0,0	6,4	217,2

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

Den centrale reserve er et element i Ny Anlægsbudgettering – en række principper for, hvordan der for større vej- og baneprojekter på Transport- og Bygningsministeriets område budgetlægges, styres og afrapporteres. Ny Anlægsbudgettering blev indført med akt. 16 af 24. oktober 2006, og den konkrete udmøntning er beskrevet i en række dokumenter udarbejdet af Transport- og Bygningsministeriet.

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

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

Der er afsat 1,4 mia. kr. (2013-priser) til en styrket vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet fra 2014-2017, jf. Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Derudover er der med finansloven for 2014 afsat 0,6 mia. kr. (2013-priser) til en styrket vejvedligeholdelse i 2018-2020. Udgiften finansieres af uforbrugte midler fra anlægsprojekternes centrale reserver. Endvidere er der afsat 4,1 mia. kr. (2013-priser) på finansloven for 2014 til en styrket vedligeholdelse af banenetet fra 2015-2020, der på samme måde finansieres af projekternes centrale anlægsreserver. Midlerne overføres i takt med, at de centrale reserver frigives, idet indsatsen reduceres, hvis der ikke kan frigives tilstrækkelige midler. Det er målet, at det ordinære vedligeholdelsesbudget på sigt skal kunne dække behovet, så der ikke igen oparbejdes efterslæb.

Elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved

Som følge af merudgifter er der overført 6,6 mio. kr. (2015-priser) fra den centrale anlægsreserve til projektet. Merudgifterne skyldes, at der på dele af strækningen er identificeret et behov for større ballastmængder end forudsat for at kunne idriftsætte banen til 160 km/t.

Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)

Alle væsentlige arbejder på projektet er udført, hvorfor projektet er under nedlukning. På grund af uventede udgifter i forbindelse med nedlukning af projektet, herunder særligt forøgede bygherreomkostninger grundet bl.a. en forlængelse af perioden med byggeplads og øgede omkostninger til besigtigelser mv., har projektet imidlertid behov for et mindre træk på dets bidrag til den centrale anlægsreserve. Projektet er derfor tilført 6,4 mio. kr. fra den centrale anlægsreserve.

3. Jernbaner

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

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

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

Boks 1. Markedssituationen på jernbaneområdet

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

Boks 2. TEN-støtte på jernbaneområdet

I slutningen af 2012 og i 2013 blev en række af Banedanmarks projekter tildelt EU-støtte. De individuelle støttebeløb fremgår under de enkelte projekter. Samlet blev der tildelt ca. 627 mio. kr. til Banedanmarks projekter. Yderligere er der i foråret 2014 givet tilsagn om støtte til tre nye projekter. Samlet blev der i 2014 tildelt ca. 145 mio. kr., heraf ca. 112 mio. kr. til forbedrende undersøgelser af den nye Storstrømsbro i regi af Vejdirektoratet. I 2015 har Signalprogrammet fået tildelt i alt ca. 141 mio. kr. i støtte til to projekter under Signalprogrammet. Udbetalingen af støtte sker løbende i rater i perioden 2013-2016/17 i henhold til projekternes fremdrift og under forudsætning af, at de forudsatte støtteberettigede udgifter afholdes.

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

Boks 3. Elektrificeringsprogrammet

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

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

Infrastrukturfonden/den grønne forligskreds:

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

Finanslovsaftale 2013:

- Elektrificering af Køge Nord-Næstved (kapitel 3.2 – projekter under udførelse)

Togfonden DK:

- Elektrificering af Fredericia-Aalborg (kapitel 3.1.2. – undersøgelser i regi af Togfonden DK), heraf særligt Fredericia-Langaa. Strækningen VVM-undersøges i to delstrækninger:
 - Nord for Aarhus inkl. Aarhus H
 - Syd for Aarhus
- Elektrificering af Aalborg-Frederikshavn (kapitel 3.1.2. – undersøgelser i regi af Togfonden DK)
- Elektrificering af Vejle-Struer (kapitel 3.1.2. – undersøgelser i regi af Togfonden DK)
- Elektrificering af Roskilde-Kalundborg (kapitel 3.1.2. – undersøgelser i regi af Togfonden DK)
- Hastighedsopgradering af Køge Nord-Næstved (kapitel 3.2 - projekter under udførelse)

Aftale om trafik for 2007:

- Fordelingsstation Vestfyn (kapitel 3.2 – projekter under anlæg)

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

3.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet

I det følgende findes en oversigt over status på VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på baneområdet, som er igangsat med aftaler om en grøn transportpolitik (Infrastrukturfonden), Togfonden DK samt aftaler om bedre og billigere kollektiv trafik.

Tabel 3.1 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel / Aftale	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015
Infrastrukturfonden				
Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense	akt. 116 2008/2009	19,2	Ja	13,9
VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn	Aftale 21. marts 2013	8,1	Ja	6,5
Anlæg af ny station ved i Favrolm (syd for Hillerød)	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	1,4	Ja	1,0
Anlæg af ny station ved Gødstrup	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	2,5	Ja	0,9
Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg	Aftale 21. marts 2013	6,0	Ja	5,7
Niveaufri udfletning Ringsted Øst	Aftale 24. juni 2014	15,1	Ja	9,3
Togfonden DK				
VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg	akt. 74 af 27. februar 2014	70,9	Ja	19,6
VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Aalborg	akt. 124 af 19. juni 2014	54,4	Ja	8,8
VVM-analyse af fornyelse, opgradering og elektrificering af Nordvestbanen	Aftale af 14. januar 2014	17,2 ³⁾	Ja	0,0
VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn	Aftale af 14. januar 2014	20,2	Ja	0,0
VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer	Aftale af 14. januar 2014	32,3	Ja	0,0
VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus	Aftale af 14. januar 2014	62,7	Ja	2,6
VVM-analyse af en ny bane over Vestfyn ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	67,2	Ja	14,8
VVM-analyse af en ny bro over Vejle Fjord ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	91,4	Ja	38,1
VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør	akt. 124 af 19. juni 2014	3,6	Ja	2,4
VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	26,1	Ja	0,9
VVM-analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg	Aftale af 14. januar 2014	5,4	Ja	0,0
VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund	akt. 124 af 19. juni 2014	14,5	Ja	5,5
VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,0
VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,0
Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	4,0	Ja	1,9
VVM Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland	Aftale af 14. januar 2014	3,6	Ja	0,3
Analyse til fremme af gods på bane ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	2,0	Ja	1,3
Bedre og billigere kollektiv trafik				
Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa	Aftale af 12. juni 2014	1,5	Ja	0,2
Beslutningsgrundlag for Glostrup St. og Ørestad st.	Aftale af 12. juni 2014	13,1	Ja	0,6
Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen	Aftale af 12. juni 2014	15,0	Ja	0,9
Beslutningsgrundlag for vendespor ved Enghave st.	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,7
Beslutningsgrundlag for station i Jerne	Aftale af 12. juni 2014	1,0	Ja	0,1
Beslutningsgrundlag for Esbjerg nærbane ²⁾	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,2
Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev st.	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,8
Forundersøgelse af mulighed for ny S-togsstation i Vingebæk	Aftale af 12. juni 2014	5,1	Ja	5,0
Ny station ved Kalundborg Øst	Aftale af 22. maj 2016	16,0	Ja	0,0

1) Gennemføres af Vejdirektoratet

2) Gennemføres af Trafikstyrelsen

3) Beløbet angår alene elektrificeringsdelen 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.

3.1.1. Undersøgelser i regi af Infrastrukturfonden / grøn transportpolitik

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

Projektet vedr. opgradering af banen Ringsted-Odense har til formål at nedsætte rejsetiden på jernbanens hovedstrækning mellem København og Odense. I projektet undersøges muligheder for hastighedsopgraderinger af den eksisterende bane på strækningen gennem tekniske opgraderinger og ændringer i infrastrukturens fysik med sigte på at realisere en rejsetid på 58 minutter mellem København og Odense.

Der er med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, samt efterfølgende justeringer, afsat 19,2 mio. kr. (2015-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag. Der blev derudover reserveret 0,7 mia. kr. (2015-priser) til de efterfølgende anlægsarbejder. Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev det besluttet, at 356,6 mio. kr. (2015-priser) af de reserverede midler skulle anvendes til anlæg af en niveaufri udflætning ved Ringsted Station, jf. afsnittet for Ny bane København-Ringsted i kapitel 3.2.

Banedanmarks arbejde med beslutningsgrundlaget gennemføres i samarbejde med Sund & Bælt, idet væsentlige aktiviteter skal ske på deres område. Afleveringen af beslutningsgrundlaget er udskudt fra ultimo 2015 til medio 2016, således at resultatet af testkørslerne kan indarbejdes og afleveres medio 2016.

VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn

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

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

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

Der er arbejdet med en nordlig og sydlig linjeføring for stikbaneløsningen, og der er truffet beslutning om, at den nordlige løsning fremlægges til politisk behandling i anlægsloven for projektet.

Et høringsnotat er offentliggjort i oktober 2015 med henblik på fremsættelse af forslag til anlægslov i foråret 2016.

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

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

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

Ny station ved Favrholt

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

I det videre arbejde med Favrholt St. tages der udgangspunkt i en variant, som ikke inkluderer anlæg til håndtering af ekstra tog, der vender i Favrholt fra de nordlige lokalbanelinjer. Den nye station planlægges åbnet i 2020.

Ny station ved Gødstrup

Stationsprojektet samordnes med projektet for regionshospitalet, inden detailprojekteringen kan påbegyndes. Stationen i Gødstrup var oprindeligt planlagt åbnet samtidig med hospitalets 1. etape i 2016. Hospitalets åbning er nu udsat til 2019, hvorfor Herning Kommune udskyder etableringen af stationsforplads og adgangsveje til stationen (projekter, som kommunen står for) til ultimo 2017 / primo 2018. Da det skønnes at være en fordel for det samlede projekt, at stationsprojektet følger tidsplanen for de øvrige projekter, agter Banedanmark at sætte arbejderne omkring stationen i bero, således at anlæg af en ny station ved Gødstrup Sygehus udskydes til et tidspunkt i 2017 eller 2018.

Jf. kapitel 3.1.2 nedenfor indgår der i Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 etablering af et ekstra spor ved Gødstrup efter Signalprogrammets udrulning (dvs. efter 2020), som vil forbedre mulighederne for trafikering af Gødstrup station. Der er afsat 42,6 mio. kr. (2015-priser) til projektet.

Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg

Med afsæt i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er der tidligere gennemført en VVM-undersøgelse af en hastighedsopgradering af strækningen til 160 km/t inkl. nedlæggelse af de sidste overkørsler. Forligskredsen bag aftalen om en grøn transportpolitik har besluttet at foretage en supplerende VVM-vurdering af en opgradering

fra 160 km/t til maksimalt 200 km/t. Der er i denne forligskreds reserveret 73,5 mio. kr. (2015-priser) til opgraderingen.

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

I de politiske aftaler har det hidtil været forudsat, at beslutningsgrundlaget for yderligere opgradering af hastigheden skulle afleveres ved udgangen af 2015, og at anlægsarbejderne skulle gennemføres sammen med planlagt fornyelse i 2018-19. Forsinkelsen af Signalprogrammets udrulning på fjernbanen (se kapitel 3.2) vil have betydning for både tidsplan og mulighed for samtidig udførelse af opgradering og fornyelse. Sidstnævnte har endvidere betydning for omkostningerne forbundet med opgraderingen pga. anlægssynergi mellem de to projekter.

Arbejdet med at konsekvensvurdere Signalprogrammets forsinkelse er igangsat i Bannedanmark. Det er dog allerede fastlagt, at test af det nye signalsystem på strækningen forventes at ske i 2018. Det vil ikke være muligt at lave samtidige anlægsarbejder, hvorfor udførelse af opgraderingsprojektet vil blive udsat min. 1 år. I lyset af ovennævnte forhold, som indebærer væsentlig usikkerhed omkring opgraderingsprojektets anlægsøkonomi, udsættes afleveringen af beslutningsgrundlaget til medio 2016. En udsættelse af beslutningsgrundlaget forventes ikke at få betydning for udførelsesperioden.

Niveaufri udfletning Ringsted Øst

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

Den supplerende VVM-undersøgelse forventes færdig i foråret 2016.

3.1.2. Undersøgelser i regi af Togfonden DK

Indledningsvist bemærkes, at regeringen ikke er en del af forliget om Togfonden DK, som blev indgået i januar 2014. Der er derfor ikke tale om et forlig, som regeringen er forligsmæssigt bundet af. Det nylige kasseeftersyn viser, at Togfonden – baseret på foreløbige skøn – er underfinansieret med 9 mia. kr.

Regeringen vil foretage et serviceeftersyn af Togfonden, sådan som det er annonceret i regeringsgrundlaget. Alle projekter i Togfonden er omfattet af serviceeftersynet, dvs. både igangsatte og ikke igangsatte projekter.

Beskrivelsen af undersøgelser og projekter nedenfor er udtryk for status inden regeringens serviceeftersyn.

VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 74 af 27. februar 2014 er der afsat 70,9 mio. kr. (2015-priser) til projektering af de forberedende arbejder, herunder en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen mellem Fredericia og Aalborg.

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

Forligskredsen har i oktober 2014 besluttet at samordne VVM-projekterne for elektrificering og hastighedsopgradering på strækningen og i den forbindelse opdele strækningen i to: et projekt nord for Aarhus (Aarhus-Hobro) inklusiv Aarhus H og et projekt syd for Aarhus (Fredericia-Aarhus). Beslutningsgrundlag for elektrificering på strækningen Aarhus-Aalborg (Lindholm) afleveres ultimo 2016 sammen med beslutningsgrundlag for elektrificering af Aarhus H. Beslutningsgrundlag for elektrificering af strækningen Fredericia-Aarhus afleveres medio 2017. VVM-processerne koordineres med hastighedsopgraderingerne af Fredericia-Aalborg.

Høringsnotat for idéfasen for strækningen Aarhus-Aalborg (Lindholm), inklusiv ombygningen af Aarhus H er færdiggjort ultimo 2015. VVM-høringsnotat for idéfasehøringen af strækningen Fredericia-Aarhus forventes udsendt ved årsskiftet 2015/16.

VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Aalborg

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

samt kapacitetsudbygning omkring Aarhus H. Dertil opgraderes strækningen Aarhus-Hobro.

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

Forligskredsen har i oktober 2014 besluttet at samordne VVM-projekterne for elektrificering og hastighedsopgradering på strækningen og i den forbindelse opdele strækningen i to, jf. oven for: et projekt nord for Aarhus inklusiv Aarhus H og et projekt syd for Aarhus. Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningen Aarhus-Hobro afleveres ultimo 2016 sammen med beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelse af Aarhus H.

Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningen Fredericia-Aarhus afleveres medio 2017. VVM-processerne koordineres med elektrificeringen af Fredericia-Aalborg.

Høringsnotat for idéfasen for strækningen Aarhus-Aalborg (Lindholm), inklusiv ombygningen af Aarhus H forventes offentliggjort omkring årsskiftet 2015/16. Høringsnotat for idéfasehøringen af strækningen Fredericia-Aarhus forventes udsendt ved årsskiftet 2015/16.

VVM-analyse af fornyelse, opgradering og elektrificering af Nordvestbanen

Med den politiske aftale om Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at gennemføre en elektrificering af strækningen mellem Roskilde-Kalundborg og en opgradering af hastigheden fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t mellem Holbæk og Kalundborg. Derudover udrulles Signalprogrammet på strækningen, ligesom der er planlagt gennemførelse af fornyelsesarbejder.

Projektet er fremrykket i forhold til den politiske aftale om Togfonden DK. Dette er sket for at opretholde aktivitet i Elektrificeringsprogrammet i en situation, hvor tidsplanen for Ringsted-Femern Banen og dermed elektrificering af sidstnævnte strækning er under revurdering i lyset af tidsplanen for Femern Bælt-forbindelsen og de tyske jernbanelandanlæg. Det er således en økonomisk grundforudsætning i Elektrificeringsprogrammet, at elektrificeringen kan gennemføres af entreprenørerne i et jævnt udrulningsforløb.

Ved at gennemføre elektrificering mellem Roskilde og Kalundborg i 2017-2021 – i stedet for som forudsat i 2019-2024 – vurderes det muligt at sikre et jævnt udrulningsforløb og at opfylde kontrakten med Aarsleff Siemens trods en eventuel udsættelse af elektrificeringen af Ringsted-Femern Banen. Samtidig giver det mulighed for én samlet modernisering af Nordvestbanen – med både hastighedsopgradering, elektrificering og udrulning af Signalprogrammet – frem mod 2021 med færrest mulige gener for togpassagererne til følge pga. koordinerede sporspæringer.

Der er herved forudsat følgende tidsplan for Nordvestbanen:

- Projektering og udrulning af Signalprogrammet mellem Roskilde og Kalundborg i 2018-20 med efterfølgende test indtil marts 2021.
- VVM-beslutningsgrundlag for elektrificering Roskilde – Kalundborg i 2016-2017 og efterfølgende detailprojektering og anlæg i 2017-2021.
- VVM-beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering Holbæk- Kalundborg i 2016-2017 og efterfølgende detailprojektering og anlæg i 2018-2019 (togfundsprojekt). Samtidig gennemførelse af planlagte vedligeholdelsesarbejder på strækningen. Ibrugtagning i 2021 efter udrulning og test af Signalprogrammet.

Der er tale om gensidigt afhængige projekter, som betyder, at Banedanmarks tidsplan bliver optimeret i arbejdet med VVM-beslutningsgrundlaget.

VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 20,2 mio. kr. (2015-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen Aalborg-Frederikshavn. Undersøgelsen igangsættes i 2018.

VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 32,5 mio. kr. (2015-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen Vejle-Struer. Undersøgelsen igangsættes i 2017.

VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus

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

Den nye bane vil give ekstra kapacitet mellem Aarhus og Trekantområdet. Den øgede kapacitet på banen betyder, at der kan køre flere tog, samt at Superlyntogene ikke skal vente på langsommere IC- og regionaltog.

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

Høringsnotat fra idéfasehøringen forventes udsendt ved årsskiftet 2015/16.

VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 67,0 mio. kr. (2014-priser) til gennemførelse af en VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn med henblik på rejsetidsreduktion og øget kapacitet. Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet.

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

Primo april 2015 offentliggjorde Vejdirektoratet de to optimerede linjeføringsforslag, som vil indgå i det videre VVM-arbejde. I efteråret der i samarbejde med Energinet besluttet at udarbejde et tillæg til VVM-analysen vedr. gas og el ledninger på strækningen.

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

VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 91,0 mio. kr. (2014-priser) til en VVM-undersøgelse af en ny bane over Vejle Fjord, bl.a. med henblik på øget kapacitet. Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet.

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

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

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

VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør

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

(2015-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre en hastighedsopgradering af strækningen. Heraf er der givet 3,6 mio. kr. (2015-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag (VVM-undersøgelse).

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

De tekniske undersøgelser i forbindelse med VVM-arbejdet viser, at anlægsoverslaget ikke kan holdes inden for de afsatte 115,9 mio. kr. Transport- og Bygningsudvalget er orienteret om, at VVM-projektet sættes i bero indtil videre.

VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 1.091 mio. kr. (2015-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre hastighedsopgradering af en række regionale banestrækninger, som efter indførelsen af det nye signalsystem kan opgraderes til højere hastigheder.

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

Med Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet, at arbejdet med overkørsler mv. på regionalbanerne fremrykkes til perioden 2016-2020, således at disse arbejder kan ske samtidig med Signalprogrammets udrulning. Med finansloven for 2015 blev der på denne baggrund fremrykket 2,0 mio. kr. (2015-priser) af det afsatte beløb til øvrige regionale hastighedsopgraderinger på 1.064,9 mio. kr. (2015-priser) for at sikre, at projekteringsgrundlaget for overkørsler i Signalprogrammet så vidt muligt er forberedt for hastighedsopgraderingen og således undgå, at overkørsler opgraderes af flere omgange, både gennem overkørselsprojekt og gennem Togfonden DK.

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

Overblikket over strækningerne og deres gennemførelse er færdiggjort ultimo 2015. Undersøgelsen indikerer, at der fortsat vil være væsentlige rejsetidsbesparelser på de fleste af strækningerne, men også at opgraderingerne vil være væsentligt dyrere end tidligere antaget. Undersøgelsen indikerer endelig, at rejsetidsbesparelser, anlægsgudgifter og

tidsplan i vidt omfang afhænger af en række forudsætninger, som kan ændre sig. Der foretages derfor yderligere konsolideringer i forbindelse med det videre arbejde med beslutningsgrundlag for de enkelte strækninger. Ligeledes indgår strækningerne som øvrige projekter i Togfonden DK i det ovenfor nævnte serviceeftersyn.

VVM-analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 5,4 mio. kr. (2015-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af perroner mv. på Ny Ellebjerg Station. Undersøgelsen igangsættes i 2020.

VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund

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

Med VVM-undersøgelsen afdækkes muligheder for at etablere en enkeltsporet jernbane til Billund Lufthavn med forlængelse til Billund by/Legoland og med tilslutning til den eksisterende Vejle-Herning-bane ved Jelling. Som en del af VVM-undersøgelsen afdækkes behovet for en evt. kapacitetsudvidelse mellem Vejle og Jelling. Der foretages desuden supplerende VVM-undersøgelser af stationen ved Billund Lufthavn, herunder af en nedgravet stationsløsning.

Der har været afholdt idéfasehøring for projektet i vinteren 2014. Den offentlige høring forventes afholdt primo 2016.

VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at afsætte 50,7 mio. kr. (2015-priser) til at undersøge og udbygge kapaciteten på strækningen Herning-Holstebro mhp. at skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro. VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020.

VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor

Jf. projektet "Anlæg af nye stationer i Favrholt (syd for Hillerød) og Gødstrup" under afsnit 3.1.1 blev det med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 besluttet at etablere en station ved det kommende regionalhospital ved Gødstrup, der er

udskudt fra 2016 til 2019. Stationen skulle umiddelbart kun have ét spor, men Banedanmark har vurderet, at etableringen af et ekstra spor, som vil forbedre mulighederne for trafikering af stationen, vil koste 42 mio. kr., hvis det etableres efter Signalprogrammets udrulning på strækningen i 2019. Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det derfor besluttet at afsætte 42,6 mio. kr. (2015-priser) til dette formål. VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020-2021.

Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg

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

Forundersøgelsen forløber efter planen, idet det dog er blevet besluttet at udskyde afslutningen til februar 2016, så resultaterne kan regnes igennem på den nye version af Landstrafikmodellen, der kommer i januar. Der har været afholdt møder med lokale parter i forbindelse med undersøgelsen.

Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland

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

I efteråret 2014 besluttede forligskredsen bag Togfonden, at:

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

skal anvendes på Banedanmarks strækning, eller om yderligere midler skal disponeres til Nordjyske Jernbaner.

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

Analyse til fremme af gods på bane

I Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der afsat 2,0 mio. kr. (2015-priser) til en analyse af fremme af gods på bane. Analysen skal undersøge, om der er yderligere flaskehalse for banegodstrafikken og herunder vurdere potentialet for mere gods på banen, samt hvordan dette potentiale i givet fald kan indfris. Analysen omfatter samtlige banestrækninger. Analysen forventes afsluttet ultimo 2015.

Transportbranchen er løbende inddraget i analysen.

3.1.3. Undersøgelser i regi af bedre og billigere kollektiv trafik

Den 12. juni 2014 blev der mellem SR-regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indgået Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler. Ifølge aftalen skal Banedanmark og Trafikstyrelsen i perioden 2014-16 udarbejde beslutningsgrundlag for en række projekter, jf. akt 148 af 4. september 2014 og tabel 3.1. Derudover er der i forligskredsen indgået Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015.

Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa

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

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

Beslutningsgrundlag for projektet forventes afleveret medio 2016.

Opgraderingen koordineres med planlagt fornyelse af jernbanestrækningen mellem Aarhus og Grenaa. Arbejdet tilstræbes endvidere koordineret med Aarhus Letbanes anlægsarbejder for elektrificering, tilpasning af perroner, udskiftning af sikringsanlæg mv. Der pågår en tæt dialog med Aarhus Letbane om tilpasning af konkrete tidsplaner for alle relevante aktiviteter. Der sigtes fortsat mod, at arbejdet omkring hastighedsopgraderingen er gennemført, når letbanedriften ifølge Aarhus Letbanes planer forventes igangsat på strækningen i løbet af 2017. Hastigheden kan først i fuldt omfang sættes op forventeligt i 2018, når også sikringen eller nedlæggelsen af usikrede overkørsler på strækningen er gennemført. Den konkrete tilrettelæggelse heraf drøftes pt. med Banedanmark, idet arbejderne med overkørslerne på strækningen finansieres af rådighedspuljen til overkørsler, jf. kapitel 9.

Der er afsat 53,6 mio. kr. (2015-priser) til projektet, herudover 1,5 mio. kr. (2015-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlaget, som forventes færdigt medio 2016.

Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup Stationer

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

Der udarbejdes derfor et beslutningsgrundlag på fase 2-niveau af stationsombygninger i Glostrup og Ørestad. Der er afsat i alt 13,1 mio. kr. (2015-priser) til undersøgelserne, som forventes afsluttede i 2016. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojekterne.

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

Kapaciteten på Glostrup station udvides til fire spor samt etablering af nye perroner. Der etableres en forplads på den sydlige side af stationen med fodgængertunnel til Letbanen for Ring 3 og perroner.

Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at afsætte 15,0 mio. kr. (2015-priser) til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen. Den højeste tilladte hastighed på S-banen er i dag 120 km/t, men på flere strækninger i S-togsnettet er hastigheden nedsat af forskellige årsager.

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

Beslutningsgrundlag for det samlede projekt afleveres i 2016. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojektet.

Nyt vendespor ved Enghave Station

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

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

Projektet er kendt ikke VVM-pligtigt. Beslutningsgrundlaget for projektet omfatter derfor alene udarbejdelse af anlægsoverslag på fase 2-niveau og ventes afleveret i foråret

2016. Placeringen af vendesporet skal indpasses i forhold til den nye station ved Carlsberg. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojektet.

Esbjerg Nærbane, inkl. lokalisering af Jerne station

Der er afsat 4,0 mio. kr. til analysen. Der er afsat 26,7 mio. kr. til den nye station i Jerne. Analysen af Esbjerg Nærbane forløber planmæssigt og afsluttes i 2016. Beslutningsgrundlag for lokalisering af Jerne station er i behandling i Naturstyrelsen og overdrages derefter til Banedanmark.

Flytning af Herlev Station

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

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

Beslutningsgrundlaget forventes afsluttet medio 2016.

Forundersøgelse af mulighed for en ny S-togsstation i Vinge

Der blev med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 reserveret 55 mio. kr. (2014-priser) til en ny S-togsstation i Vinge og afsat 5,1 mio. kr. (2015-priser) i 2015 til et statsligt bidrag til forberedelse af projektet.

Banedanmark skal i den forbindelse bistå de lokale parter og varetage projekteringsledelsen i forbindelse med udarbejdelse af beslutningsgrundlag for Vinge station. Der skal som første skridt indgås en samarbejdsaftale for at klarlægge roller og ansvar i arbejdet. Regeringens kasseeftersyn viser, at der er behov for en tilpasning af niveauet for de offentlige investeringer, og fra statslig side tages der derfor stilling til en eventuel udmøntning af det reserverede beløb, når en samlet plan for løsning af investeringsudfordringen foreligger.

Ny station ved Kalundborg Øst

Der er med Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder afsat 16,0 mio. kr. (2015-priser) til en ny station ved Kalundborg Øst. Heraf er afsat 1,3 mio. kr. (2015-priser) til en undersøgelse af projektet. Undersøgelsen igangsættes i 2016.

3.2 Projekter under gennemførelse

I det følgende gives en status for igangværende anlægsprojekter.

Table 3.2. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel / Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød) ^{1) 2)}	Lov 232 af 17. marts 2010	1.372,2	Ja	1.132,2	100,0%	2014
Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens	Lov 447 af 23. maj 2012	694,9	Ja	536,4	79,2%	2015
Hobro-Aalborg ²⁾	Lov 498 af 22. maj 2013 Akt. 106 af 26. marts 2015	211,4	Ja	150,8	100,0%	2015
Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov	Lov 609 af 12. juni 2013 / FL13	1.006,6	Ja	372,3	100,0%	2016
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	Lov 527 af 26. maj 2010	11.616,8 ³⁾	Ja	4.705,3	0,0%	2018
Signalprogrammet ¹⁾	Akt. E af 8. dec. 2011 Akt. J af 19. maj 2011 Akt. 194 af 27. marts 2008 Akt. 154 af 18. juni 2009 Akt. 95 af 11. februar 2010 Akt. 69 af 3. juni 2010	19.121,8	Ja	5.864,3	2,3%	2018/2021
Øvrige projekter						
Fordelingsstation Vestfyn	FL07	31,9	Nej	0,0	0,0%	2018
Elektrificering Køge Nord - Næstved	FL13	647,1	Ja	154,1	2,8%	2018
Togfonden DK						
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved ²⁾	Akt. 124 af 19. juni 2014	44,9	Ja	17,1	100,0%	2016
Elektrificering af Fredericia - Aalborg	FL15	4.586,4	Ja	39,4	0,0%	2023
Niveaufriudfletning ved Ny Ellebjerg	Lov 543 af 29. april 2015	308,3	Ja	0,1	0,0%	2019
Kollektiv trafik						
Yderligere udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 12. juni 2014 / FL15	8,2	Nej	0,2	100,0%	2015

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

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

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

Anm: "Totaludgift" angiver den samlede bevilling til projektet samt modtaget TEN-støtte. Grundet sidstnævnte afviger beløbet fra det bevilgede på finansloven, idet Banedanmarks bevillinger på finansloven fratrækkes TEN-støtte. "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over.

Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)

Formål

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 og Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009 blev det besluttet at udbygge Nordvestbanen ved anlæg af et ekstra jernbanespor på strækningen mellem Lejre og Vipperød. Anlægslov for projektet blev vedtaget i marts 2010.

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

Status

Det nye dobbeltspor blev åbnet i august 2014. Strækningen blev ibrugtaget fuldt ud i forbindelse med køreplansskiftet ultimo 2014, hvor dobbeltsporet blev indarbejdet i køreplanen, hvilket er et halvt år tidligere end oprindelig planlagt.

Alle væsentlige arbejder på projektet er således udført, og udestående arbejder er næsten alle afsluttede, hvorfor projektet er under nedlukning.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 1.372,2 mio. kr. (2015-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt. Grundet uventede udgifter i forbindelse med nedlukning af projektet, herunder særligt forøgede bygherreomkostninger grundet bl.a. en forlængelse af perioden med byggeplads og øgede omkostninger til besigtigelser mv., har projektet imidlertid behov for et mindre træk på dets bidrag til den centrale anlægsreserve. Projektet er derfor tilført 6,4 mio. kr. fra den centrale anlægsreserve.

Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens

Formål

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

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

Status

Udførelsen blev indledt umiddelbart efter indgåelse af kontrakt med hovedentreprenørfirmaet i marts 2014, og anlægget er som forudsat ibrugtaget i august 2015. Færdiggørelsen af mindre restarbejder pågår, og der er afholdt afleveringsforretning med hovedentreprenøren i oktober 2015. Et-årsjustering og endelig opmåling af eksproprierede arealer påregnes gennemført i løbet af 2016.

I april 2014 besluttede forligskredsen bag projektet at forlænge den eksisterende støjskærm i Vamdrup med 250 meter ved Hestehaven og Søndergade. Støjskærmen blev færdigetableret i løbet af sommeren 2015.

Den budgetmæssige situation

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

Opgradering af Hobro-Aalborg

Formål

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der reserveret 200 mio. kr. (2009-priser) til en opgradering af strækningen mellem Hobro og Aalborg til 160 km/t. Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev det besluttet at afsætte yderligere 20 mio. kr. (2013-priser) til projektet.

Opgradering af banen mellem Hobro og Aalborg vil reducere rejsetiden til og fra Nordjylland markant og sikre et løft af den kollektive trafik i hele området. Endvidere vil opgraderingen udgøre et vigtigt bidrag til realiseringen af kapacitets- og rettidighedsfremmende initiativer mellem Aarhus og Aalborg. Projektet gennemfører ikke selve hastighedsopgraderingen nu, men forbereder den ved at nedlægge overkørsler og stationsovergange i niveau.

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

Status

Arbejder vedrørende Skørping erstatningsanlæg er afsluttet, dog udestår endelig opmåling af eksproprierede arealer m.m. Anlæggene på Skørping station blev taget i brug ultimo 2014, dog med undtagelse af elevatorer og de afledte arbejder heraf. Elevatorerne på stationen, ved gangtunnellen og ved Svenstrup er nu sat i drift. Mindre arbejder i Skørping er under ibrugtagning. De øvrige dele af projektet, der vedrører etablering af erstatningsanlæg i Ellidshøj og Svenstrup, er kontraheret, og arbejderne er under opstart i marken. Overkørslerne på strækningen planlægges nedlagt primo 2016 som forudsat.

Den budgetmæssige situation

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

Den nye, bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov

Formål

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der truffet beslutning om igangsætning af elektrificering af strækningen Esbjerg-Lunderskov.

Status

Inden udrulningen af elektrificering udføres de forberedende arbejder, som i hovedtræk omhandler udskiftning af lave vejbroer for at give plads til køreledningsanlægget, etablering af beskyttelses- og potentialudligning (jording) af broer, stationsområder, hegn mv. samt rydning af beplantning langs med banen. På denne strækning gennemføres også en immunisering af sikringsanlægget, da signalerne først udskiftes efter elektrificeringen af banen. Ekspropriationskommissionen har gennemført ekspropriationer for arealerhvervelsen til broerne. De forberedende arbejder er bortset fra rydningen af beplantningen færdige ultimo 2015, således at udrulningen af elektrificeringen kan gennemføres planmæssigt i 2016.

De endelige tilbud på elektrificeringen blev, jf. boks 3 ovenfor, modtaget ultimo marts 2015, og der blev indgået endelig aftale med konsortiet Aarsleff-Siemens den 29. maj 2015. Ibrugtagningstidspunktet for Esbjerg-Lunderskov blev i efteråret 2014 ændret fra 2015 til 2. halvår 2016 med ibrugtagning fra og med køreplanen for 2017, idet ingen af leverandørerne afgav et konditions-mæssigt tilbud på en tidsplan, hvor elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov kunne ibrugtages i 2015.

Efter kontraktindgåelsen med Aarsleff-Siemens påbegyndte Banedanmark i sommeren 2015 udarbejdelse af generisk systemdesign af hele kørestrømsanlægget. Samtidig udarbejdes allokeringdesign af kørestrømsanlægget for selve strækningen Esbjerg-Lunderskov med henblik på udrulningen af elektrificering i 2016.

De nødvendige sperspæringer i forbindelse med forberedelsesarbejderne og udrulningen af elektrificeringen frem til færdiggørelsen i 2016 er aftalt i dialog med jernbanevirksomhederne.

Den budgetmæssige situation

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

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

Totalbevillingen for projektet forventes overholdt med udskydelsen til 2016; dette gælder uanset et forventet bortfald af TEN-T støtte fra EU, der var betinget af, at de støttede arbejder blev gennemført i 2015.

Ny bane København-Ringsted

Formål

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

Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Status

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

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

Som en del af projektet etableres en ny station ved Køge Nord. Arbejdet med udarbejdelse af design og udbudsmateriale pågår, og udbudsmateriale forventes udsendt i 1. kvartal 2016. Selve udførelsen af den nye station er i samråd med Køge Kommune udsendt i forhold til den oprindelige plan, så den står færdig i 2018. Dette optimerer projektet og medfører ikke forsinkelse i forhold til ibrugtagning af banen.

Projekteringsarbejdet, de forberedende arbejder og de første egentlige anlægsarbejder har ikke afdækket forhold og særlige risici, der truer overholdelsen af projektets samlede budget. Der er heller ikke indikationer på, at tidsplanen ikke skulle holde. De væsentligste risici i forhold til at kunne ibrugtage anlægget i december 2018 som forudsat er udfærdigelsen og etablering af kørestrøm og signaler samt udstedelse af ibrugtagningstilladelse.

Projektets fremdrift er således tilfredsstillende, og tidsplanen forventes overholdt.

Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg

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

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

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

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

Forberedende arbejder i form af planlægning af ledningsomlægninger, ekspropriationer og opmåling pågår. Der er udarbejdet udbudsstrategi, hvor det er besluttet at udbyde bygningen af udfletningen som en totalentreprise.

Den niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg forventes ibrugtaget i 2019.

Niveaufri udfletning Ringsted Station

Med fortroligt akt N af 30. maj 2013 blev en niveaufri udfletning ved Ringsted Station igangsat. Projektet blev integreret i Ny Bane København-Ringsted. Med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 er der dog igangsat en supplerende VVM-undersøgelse af en niveaufri udfletning øst for Ringsted Station. Der henvises til projektbeskrivelsen under afsnit 3.1.1 for mere herom.

Den budgetmæssige situation

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

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

Projektets bevilgede totaludgifter forventes overholdt.

Signalprogrammet

Formål

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

Status

Tidsplanen for Early Deployment strækningen Jægersborg-Hillerød har været stram fra projektets begyndelse, og Signalprogrammet har måttet konstatere, at leverandøren Siemens undervejs har haft svært ved at holde leveranceplanen. Alt installationsarbejde på strækningen blev afsluttet ultimo september 2014, og udrulningen på næste stræk-

ning er i gang. Indtil videre er 98 S-tog som forudsat blevet udstyret med modtagerudstyr til det nye signalsystem, og uddannelse af lokomotivførere i det nye signalsystem er gennemført.

Afprøvningen af S-banens nye signalsystem på strækningen Jægersborg-Hillerød var imidlertid mere omfattende end forventet, og en omfattende godkendelsesproces med et nyt EU-direktiv om CSM (Common Safety Method) bliver for første gang udmøntet i praksis i forbindelse med godkendelsen af et nyt signalsystem. Dette har vist sig væsentligt mere kompliceret og betydeligt mere tidskrævende end forventet. Siemens' og Signalprogrammets uafhængige assessorer er ved at færdiggøre materialet til Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse af det nye signalsystem.

Trafik- og Byggestyrelsens endelige godkendelse forventes at foreligge i medio januar 2016. Overgangen til idriftsættelse planlægges i samarbejde med DSB at ske kort efter nytår 2016 for ikke at forsinke weekendtrafikken i julemåneden. Dette forløb reducerer risici i forhold til driftsafviklingen og generne for passagererne.

Testen af det nye signalsystem på næste udrulningsstrækning, Hellerup-Klampenborg, forventes at berøre passagererne i mindre omfang end på Early Deployment strækningen, da Signalprogrammet på det tidspunkt vil have opnået en systemgodkendelse og indsamlet erfaring om udrulningen på den første strækning. Det nye signalsystem forventes idriftsat på strækningen i 1. kvartal 2017.

Signalprogrammet og Siemens vil i samarbejde vurdere effekten af udrulningen på de øvrige strækninger og tilpasninger i forbindelse med større sporfornyelsesprojekter; en revideret plan forventes at foreligge ved årsskiftet 2015/2016. Der henvises endvidere til bilag 3 for en foreløbig, revideret plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på S-banen. Banedanmark vurderer dog, at ændringen af idriftsættelsesplanen ikke vil påvirke tidspunktet for projektets afslutning, idet leverandøren stadig forventer at færdiggøre udrulningen på S-banen ultimo 2018. Projektafslutningen foregår derefter i 2019 og 2020, mens banen kører i fuld drift.

Fjernbaneprojektet er sammen med leverandørerne på fjernbanen i gang med Early Deployment-fasen på strækningerne Roskilde-Køge-Næstved og Langå-Frederikshavn. På baggrund af erfaringerne fra S-baneprojektet har Signalprogrammet iværksat en konsolidering af mulige ændringer af delmilepæle for projekter, som indgår i fjernbaneprojektet. Her har leverandørerne tilsvarende haft svært ved at holde leveranceplanerne, ligesom der skal forventes længere tid til test og godkendelse. Signalprogrammet har sammen med dets leverandører derfor gennemført en analyse af planen for udvikling, test og ibrugtagning af det nye signalsystem på de første fjernbanestrækninger. Analysen viser, at projektet generelt er i en fin udvikling, men at udviklingen og godkendelsen af visse delsystemer er forsinket, ligesom den forudsatte tidsplan i kontrakterne ikke rummer tilstrækkelig tid til test og sikkerhedsgodkendelser på de første fjernbanestrækninger.

Signalprogrammet er derfor sammen med leverandørerne i gang med at udarbejde nye tidsplaner for idriftsættelse af signalsystemet på fjernbanen. Strækningen Langå-Frederikshavn ventes således idriftsat i to stadier: strækningen Lindholm-Frederikshavn ved årsskiftet 2017/2018, derefter strækningen Langå-Lindholm i april 2018. (Ved kon-

traktindgåelse var det forudsat at Langå-Frederikshavn skulle idriftsættes i oktober 2016.) Endvidere foretages en ændring for så vidt angår den næste vestlige udrulningsstrækning, Fredericia-Langå; denne forkortes til strækningen Vejle-Langå for at tage højde for risici for trafikafviklingen i forbindelse med en stor uddannelses- og udrustningsaktivitet i et meget koncentreret tidsrum. Strækningen ventes at overgå til overvåget passagerdrift i oktober 2018. For så vidt angår Early Deployment-strækningen Roskilde-Køge-Næstved, ventes det nye signalsystem idriftsat i to stadier: først strækningen Roskilde-Køge, derefter Køge-Næstved, således at hele strækningen er idriftsat i 2. halvår 2017 i stedet for maj 2016 som forudsat i kontrakten.

Signalprogrammet arbejder på en opdatering af tidsplanen for den resterende udrulning på fjernbanen, herunder sammenhængen med nye projekter (Elektrificeringsprogrammet, ombygningen af Aarhus Banegård, og Ny bane København-Ringsted). Der henvises endvidere til bilag 2 for en foreløbig, revideret plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på fjernbanen.

I forhold til ombordudrustning arbejder Signalprogrammet med at afdække nogle udestående forhold, herunder bl.a. udrustning af ombordudstyr i eksterne entreprenørers troljer og arbejdsmaskiner, veterantog mv.

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

Opførelsen (ved Dybbølsbro Station) af trafikkontrolcenteret for den østlige del af fjernbanetrafikken og S-banetrafikken blev forsinket af Pihl og Søns konkurs. Tidspunktet for færdiggørelse af byggeriet blev derfor udskudt, men byggeriet står nu færdigt og er ibrugtaget i oktober 2015. Trafikkontrolcenteret for den vestlige del af fjernbanetrafikken, der er under opførelse i Fredericia, blev afleveret til Banedanmark inden udgangen af 3. kvartal 2015 og er ibrugtaget i november 2015. Ekstraomkostningerne ved etableringen af trafikkontrolcenteret i København som følge af konkursen dækkes af Signalprogrammets bevilling. Yderligere afledte effekter på de øvrige af Signalprogrammets projekter er blandt andet imødekommet ved optimering af leverandørernes installationsarbejder.

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

Udviklingen af den såkaldte ERTMS niveau 2, baseline 3 er en forudsætning for udrulningen af Signalprogrammet, da den definerer de tekniske specifikationer for den ERTMS-version, der tages i brug i Danmark. Signalprogrammet har lagt til grund, at disse specifikationer skulle have været lagt fast ved udgangen af 2015. Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA's) definitioner af disse specifikationer havde i første omgang ikke taget højde for ønskerne hos de fremtidige brugere af ERTMS, hvilket kunne have medført en væsentlig indvirkning på Signalprogrammets udrulning i forhold til både tid

og økonomi. Transport- og Bygningsministeriet og Signalprogrammet har forhandlet sammen med Storbritannien og Nederlandene med ERA for at få løst denne udfordring.

En særlig udfordring har fra dansk side været specifikationen for transmission af tog-kontrolldata over GSM-R radiosystemet (ETCS over GPRS). Som det fremgår af baggrundsmaterialet for Signalprogrammet, er denne transmission nødvendig for at kunne befærde jernbaneknudepunkter med høj trafikintensitet som f.eks. Københavns Hovedbanegård. Signalprogrammet har baseret sine kontrakter på den specifikation, som en TEN-T arbejdsgruppe har udviklet. To leverandører vil i 2016 være parat med udstyr, som lever op til denne specifikation. Der er forhandlet en aftale med ERA, hvor denne udfordring søges løst i forbindelse med næste udgave af ETCS-specifikationen, Baseline 3, Release 2, som forventes at træde i kraft ved udgangen af 2016. For ikke at sætte Signalprogrammet i bero indtil industrien kan levere løsninger baseret herpå, gennemfører Signalprogrammet en interimsløsning.

Arbejdet blev formelt set udført under ERA's tilsyn, men ERA har besluttet at ændre i specifikationens principper. ERA lægger vægt på, at løsningen forbereder uafhængighed mellem ETCS og kommunikationssystemet, hvilket vil være nyttigt, når GSM-R skal erstattes af et andet kommunikationssystem i slutningen af 2020'erne. Men her og nu vil det betyde dels at ETCS over GPRS først er til rådighed fra leverandørernes side i 2019-20, hvorfor Signalprogrammet gennemfører en interimsløsning.

Banedanmark og Transport- og Bygningsministeriet har i fællesskab søgt at løse udfordringerne omkring specifikation gennem gentagne drøftelser med Kommissionen og ERA. En kompromisløsning er udarbejdet og omhandler, at Danmark i en periode anvender de såkaldte EoG-principper for kommunikation ved trafikknudepunkter, som er udviklet i ERTMS-arbejdsgruppen, og efterfølgende overgår til de EoG-principper, som forventes at træde i kraft ved udgangen af 2016.

Den budgetmæssige situation

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

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

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

Signalprogrammet har fået tilsagn om TEN-T midler fra EU til medfinansiering af dels udrustning og serieinstallation af en række tog til kørsel i Danmark, dels Early Deployment-strækningen Langå-Frederikshavn. På nuværende tidspunkt har Signalprogrammet opnået en samlet EU-støtte på ca. 259,5 mio. kr.

Europa-Kommissionen op slog i september 2014 en ny ansøgningsrunde for finansieringsperioden 1. januar 2014-31. december 2020. Signalprogrammet har foreløbigt fået tildelt i alt ca. 141 mio. kr. til to projekter: udrulning af ERTMS på Ny bane København – Ringsted, da denne udgør del af ScanMed corridor, TEN-jernbanekorridoren mellem Skandinavien og Middelhavet, og indkøb og installation af det nødvendige ombordudstyr, som togene skal have installeret, når ERTMS tages i brug, da dette er med til at fremme et sammenhængende europæisk jernbanenetværk.

Fordelingsstation Vestfyn

Formål

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

Status

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

Alle elektrificeringsprojekterne indgår i et samlet elektrificeringsudbud, der er afsluttet med en kontraktindgåelse ultimo maj 2015, jf. boks 3. I den forbindelse er der gennemført nye analyser af den samlede kørestrømskapacitet, som skal analyseres yderligere, eftersom der er valgt system, og der er gennemført detailprojektering. Det betyder, at anlægget af fordelingsstationen forventeligt først vil kunne ske efter 2016. Udsættelsen af etableringen vil ikke medføre negative konsekvenser for togdriften.

Den budgetmæssige situation

Projektet fremgik senest af finansloven for 2013 og har en bevilget totaludgift på 31,9 mio. kr. (2015-priser). Beløbet indgår i Banedanmarks videreførselsbeholdning på finansloven for 2015.

Den bevilgede totaludgift forventes ikke overholdt.

Elektrificering hhv. hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved

Formål

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

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

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

Status

Inden udrulningen af elektrificeringen udføres de forberedende arbejder, som i hovedtræk omhandler udskiftning af lave vejbroer for at give plads til køreledningsanlægget, etablering af beskyttelses- og potentialudligning (jording) af broer, stationsområder, hegn mv. samt rydning af beplantning langs med banen. Ekspropriationskommissionen har gennemført ekspropriationer for arealerhvervelsen til broerne. 10 broer på strækningen er udskiftet til nye moderne broer med to vognbaner, mens to broer bliver revet ned umiddelbart før udrulningen af elektrificeringen i 2018.

Hastighedsopgraderingen omfatter forskellige banetekniske arbejder som justering af spor og øgede længde af sporsænkninger, så hastigheden efter udskiftningen af signalerne i 2017 kan hæves fra 120 km/t til 160 km/t.

Sporspæringer i forbindelse med forberedelsesarbejderne for begge projekter er foretaget i dialog med jernbanevirksomhederne og tilrettelagt og samordnet med andre projekter på strækningen. De store arbejder såsom udskiftning af broer blev gennemført i en lang lukning af banen fra medio august til ultimo oktober 2015.

Den budgetmæssige situation

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

Hastighedsopgraderingen af strækningen Køge Nord-Næstved har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 44,9 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt. Som følge af merudgifter tilføres projektet dog 6,6 mio. kr. (2015-priser) af dets eget bidrag til den centrale anlægsreserve. Merudgifterne skyldes, at der på dele af strækningen er identificeret et behov for større ballastmængder end forudsat for at kunne idriftsætte banen til 160 km/t. Når der opgraderes til 160 km/t, skal alle normkrav til ballasttykkelser m.v. for større ombygninger overholdes, hvorfor en opgradering af ballasten er blevet nødvendig.

Elektrificering af Fredericia - Aalborg

Formål

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

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

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

Status

På finansloven for 2015 er der afsat 43,9 mio. kr. til opstart af projektet i 2015. De afsatte midler anvendes både til tværgående omkostninger i forbindelse med udbud af det samlede Elektrificeringsprogram samt opbygning af projektorganisationen. For så vidt angår projektorganisationen er der således tale om en slags frontløber-organisation for hele Elektrificeringsprogrammet, der har både projekter fra Aftale om en grøn transportpolitik og fra Togfonden DK.

Den budgetmæssige situation

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

Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg

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

Projektet gennemføres som en del af projektet Ny Bane København-Ringsted, og der henvises til afsnittet herom for en status for projektet.

Yderligere udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal

Formål

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

Udvidelsen af kombiterminalen i Padborg omhandler hovedsageligt anlæg af et belægningsareal på ca. 11.500 m² med tilhørende afvanding og belysning. Baggrunden er at terminalen i dag opererer tæt på kapacitetsgrænsen, hvilket ikke harmonerer med den forventede stigning i godsmængde.

Status

Projektet har været forsinket, da der har været dialog mellem Banedanmark og Aabenraa Kommune om mageskifte af det pågældende areal. I august 2015 godkendte transport- og bygningsministeren imidlertid, at projektet igangsættes.

Der blev afholdt licitation og tegnet kontrakt med entreprenøren d. 27. august 2015, og entreprenøren indledte arbejdet primo september med udgravningen til pladsen, afvandsarbejder og ny belægningsopbygning.

I forbindelse med udgravningen stødte entreprenøren på en usædvanlig stor mængde store sten, ligesom der blev truffet blødbund. De forventede ekstraudgifter blev skønnet til 1,7 mio. kr.

Henset til projektets meget fremskredne stadie på det tidspunkt, blev der fundet en løsning, hvor den forudsatte udvidelse gennemføres som planlagt. Merudgifterne på 1,7 mio. kr. afholdes af Banedanmarks rådighedspulje for funktionalitetsfremmende foranstaltninger.

Projektet forventes afsluttet omkring årsskiftet 2015/2016 med forbehold for vejrlig.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 8,2 mio. kr. (2015-priser), som ikke kan overholdes. Merudgifterne afholdes af Banedanmarks rådighedspulje for funktionalitetsfremmende foranstaltninger.

3.3 Fornyelsesprojekter på baneområdet

I det følgende gives en status for større fornyelsesprojekter (projekter over 60 mio. kr.) under gennemførelse.

Som udgangspunkt håndteres eventuelle fordyrelser på enkelte projekter inden for den samlede bevilling til fornyelse af jernbaneinfrastrukturen. Billiggjorte projekter medgår således til at finansiere fordyrede fornyelsesaktiviteter. Det er Banedanmarks vurdering, at de nuværende konstaterede fordyrelser kan rummes inden for den samlede bevilling.

Tabel 3.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe	Akt. 62 af 7. februar 2013	157,9	Ja	0,0 ¹⁾	2015
Aftale om trafik 2007					
Sporombygning Taulov - Padborg	Akt. 15 af 16. januar 2014	261,4	Ja	210,9	2016
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020					
Sporombygning Odense - Fredericia	Akt. 14 af 30. oktober 2014	477,5	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	452,1	2015
Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund - Høje Taastrup	Akt. N af 12. maj 2015	(fortroligt)	Ja	23,4	2016
Sporombygning af Køge Bugt-banen	Akt. R af 3. september 2015	(fortroligt)	Ja	48,7	2017
Sporfornyelsesprojekt Nyborg - Odense	Akt. Q af 3. september 2015	(fortroligt)	Ja	34,6	2016

1) Banedanmarks udgifter til projektet refunderes fuldt ud af DSB og Københavns Kommune, hvorfor forbruget er angivet som 0,0 mio. kr. Projektets faktiske udgifter pr. 30.09.2015 var 126,4 mio. kr.

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

Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe

Formål

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

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

Status

De første fire faser er gennemført, og etablering af tunnelen er tæt på at være færdig, idet de sidste betonarbejder nu er afsluttede. Apteringsarbejder er påbegyndt, og rulletrapperne er under installering.

Trappen forventes færdiggjort til ibrugtagning med udgangen af 2015. På grund af diverse forsinkelser af projektet er fjernelse af sporafstivningen i spor 1 dog udskudt til påsken 2016. De afsluttende arbejder med reetablering af belægning i terræn vil blive udført i 1. kvartal 2016.

Den budgetmæssige situation

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

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporombygning Taulov-Padborg

Formål

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

Status

Arbejderne, herunder fornyelse af broer på strækningen, samt perronfornyelse i Tinglev, er gennemført i ly af spæringer fra projektet vedr. anlæg af dobbeltspor på strækningen Vamdrup-Vojens i flere etaper i 2014 og 2015. Den sidste etape er udført i sommeren 2015, og der resterer nu 1 års justering og nedlukning af projektet.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt. 15 af 8. januar 2014 om igangsættelsen af sporombygningen på Taulov-Padborg. Den bevilgede totaludgift på 258,3 mio. kr. (2014-priser) forventes overholdt.

Sporombygning Odense - Fredericia

Formål

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

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

Status

Sommerspærringen 2015 og de fleste af de forbundne arbejder blev gennemført som planlagt. Der mangler en række restarbejder bl.a. drænarbejder og opsætning af additonsstage på broerne. Disse arbejder udskydes til 2016, hvor det er muligt at få spærringer i forbindelse med sporombygningsprojektet på strækningen Nyborg-Odense.

Under udførelsen har projektet siden opstarten været ramt af både signalfejl på Vestfyn og forsinkelser samt aflysninger på grund af overgravning af de lyslederkabler, der transmitterer alle signaler videre ud til de enkelte signaler og sporskifter på strækningen. Banedanmark valgte at lægge et ekstra lyslederkabel mellem Odense og Middelfart for at imødegå flere fejl. Projektet har også oplevet betydelige mængdereguleringer af bl.a. ballast.

I forbindelse med sporombygningsprojektet blev der endvidere gennemført en fornyelse af perronerne på Ejby, Gelsted og Tommerup stationer. Fornyelsen af perronerne på Ejby St. blev kompliceret af fundet af blød bund under perronerne, der derfor måtte udskiftes og stabiliseres inden genetableringen af perronerne. Dette krævede spærring af de to tilstødende spor ved stationen, og genetableringen af perronerne måtte gennemføres i spærringer efter selve sporombygningsprojektet. Der udestår kun få aktiviteter omkring dette fornyelsesarbejde.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt. 14 af 30. oktober 2014 om igangsættelsen af sporombygningen på Odense-Fredericia. Den bevilgede totaludgift på 468,4 mio. kr. (2014-priser) forventes ikke overholdt, men overskridelsen af bevillingen vil være mindre end projektets forelæggelsesgrænse.

Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup*Formål*

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

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

Status

Projektudførelsen blev indledt ultimo september 2015. Projektets fremdrift er som planlagt.

Den budgetmæssige situation

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

Sporombygning af Køge Bugt-banen

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporombygning af strækningen Hundige-Køge samt fornyelse af køreledningsanlægget fra Skelbæk til Køge. Arbejderne udføres i 2016/2017 for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporombygningen omfatter bl.a. ballastrensning og fornyelse af spor, sveller og sporskifter samt afledte sikrings- og stærkstrømsarbejder. Kørestrømsarbejderne omfatter bl.a. fornyelse af fundamenter, master og ophæng. Sideløbende med sporarbejdet udføres arbejde på broerne på strækningen.

Status

Projektet er i projekteringsfasen. Udbudsmateriale til entreprenørerne forventes udsendt i december 2015. Projektet følger tidsplanen.

Sporombygningen er planlagt udført primært i otte ugers totalspærring over sommeren 2016. Kørestrømsarbejderne udføres primært i efterfølgende lange aften- og natsspærringer af enkelte delstrækninger i perioden sommeren 2016 – ultimo 2017.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. R af 3. september 2015 om igangsættelsen af fornyelse af Køge Bugt-banen. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelsesprojekt Nyborg-Odense

Formål

Strækningen mellem Nyborg og Odense er på baggrund af teknisk gennemgang og analyser vurderet moden til sporfornyelse. Arbejderne gennemføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen. Fornyelsen omfatter udskiftning af skinner, udveksling af sveller, ballastrensning, bundudskiftning, udveksling af sporskifter, samt følgearbejder i forhold til kørestrøm, sikring og afvanding. Projektet omfatter ligeledes en ny perron mellem spor 7 og 8 på Odense Station. Projektet er omfangsrigt, og for at udnytte sporspærringer optimalt udføres brofornyelse af tre broer på strækningen sideløbende med sporfornyelsen.

Status

Projektet er planlagt udført fra ult. april 2016 til august 2016. I forbindelse med Kristi Himmelfartsdag og pinsen 2016 indføres totalspærring af strækningen i hhv. 84 og 45 timer. I det omfang det er muligt og økonomisk fordelagtigt, udføres forberedende arbejder før april 2016.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. Q af 3. september 2015 om igangsættelsen af sporfornyelsesprojektet Nyborg-Odense. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

3.4 Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet

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

Tabel 3.4. Forbrug og prognose 2015-2020 (fornyelse og vedligehold)

Mio. kr.	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Forudsat	2.239,0	2.107,3	1.879,9	2.260,1	2.956,8	2.656,3	14.099,4
Forbrug / Prognose	2.308,3	2.604,4	2.135,0	2.123,5	2.884,5	2.584,0	14.639,5
Merforbrug	69,3	497,1	255,1	-136,6	-72,4	-72,3	540,1

Anm.: Primo 2015 udgjorde opsparingen på Banedanmarks konto 05 (fornyelse og vedligehold) 540,1 mio. kr. Bevilningen er baseret på ÆF16. Prognosen for 2016 er baseret på Banedanmarks vedligeholdelsesbudget for 2016 og Banedanmarks fornyelsesplan 2016-2018. Fornyelsesprognosen for 2017-2018 er ligeledes baseret på Banedanmarks fornyelsesplan 2016-2018.

Formål

Banedanmark fremlagde i juni 2013 et oplæg, der indeholdt en opgørelse af behovet for fornyelse og vedligehold for perioden 2015-2020.

Formålet med det beskrevne investeringsniveau er at fastholde tilstand og regularitet frem til 2020 og derudover at sikre en koordinering mellem fornyelsesindsatsen og de mange nyanlæg, som skal gennemføres på jernbanen frem mod 2020.

Status

Samlet for perioden 2015-2020 forventer Banedanmark et merforbrug på 540,1 mio. kr. Dette svarer til opsparingen på konto 28.63.05 primo 2015. Banedanmark budgetterer således med forbrug af opsparingen i år 2015, 2016 og 2017.

På Forslag til Finanslov for 2016 er bevillingen korrigeret som følge af, at fornyelsen af udvalgte strækninger er udskudt til efter 2020. Dette er et resultat af koordineringen med hastighedsopgraderinger mv., jf. Aftale: Fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 27. maj 2014. Derudover er fornyelsen af strækningen Høje-Taastrup-Roskilde udskudt fra 2016. Der er tillige korrigeret for dette i Banedanmarks prognose for perioden.

4. Veje

I dette kapitel gennemgås undersøgelser og igangværende anlægsprojekter på vejområdet.

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

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

Boks 4. Markedssituationen på vejområdet

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

4.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet

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

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

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015
Infrastrukturfonden				
VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg	Akt. 116 2008/2009	26,7	Ja	25,3
Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9	Aftale af 22. okt. 2009	6,0	Ja	4,8
VVM af 3. Limfjordsforbindelse	Aftale af 21. marts 2013	10,3	Nej	26,0
VVM af Haderup Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	7,1	Ja	5,6
VVM af Ribe Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	8,0	Nej	10,0
VVM af Næstved-Rønnede	Aftale af 24. juni 2014	14,9	Ja	3,5
Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej v. Auning	Aftale af 24. juni 2014	3,0	Ja	0,5

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.

VVM af udbygning rute 26, Aarhus-Viborg

VVM-undersøgelsen har omfattet to strækninger: Viborg V-Rødkærsbro (ca. 11 km) og Søbyvad-Aarhus (ca. 21 km). VVM-undersøgelsen har været i offentlig høring i foråret 2012, og der indkom mange høringssvar. Vejdirektoratet har på baggrund af den offentlige høring færdiggjort det samlede beslutningsgrundlag for projektet. Indstillingen for projektet blev fremsendt i efteråret 2012, og der blev gennemført en supplerende VVM-undersøgelse af et alternativt forslag på strækningen Søbyvad-Aarhus, som blev afsluttet i 2013.

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

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

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

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

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

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

Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9

Vejdirektoratet har i 2012 offentliggjort en forundersøgelse, som belyser behov og muligheder for opgradering af vejforbindelsen over Tåsinge og Langeland og på Lolland mellem Tårs og Maribo. I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det, at *”Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere rute 9 mellem Svendborg og Spodsbjerg og mellem Tårs og Maribo.*

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

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

3. Limfjordsforbindelse

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

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

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

Vejdirektoratet har afsluttet arbejdet med at pålægge byggelinjer på Egholmlinjen.

VVM af omfartsvej ved Haderup

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

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

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

VVM af Ribe Omfartsvej

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

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

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

Vejdirektoratets VVM-undersøgelse er blevet sendt i høring, og høringsperioden afsluttedes den 25. november 2015. Der blev i forbindelse med høringen afholdt borgermøde den 28. oktober 2015. Ekstra miljøarbejder grundet nærheden til et Natura-2000 beskyttet område har medført, at undersøgelsen er blevet dyrere end oprindeligt forventet. Merforbruget dækkes af mindreforbrug på øvrige undersøgelser..

VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede

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

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

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

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

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

Det indledende borgermøde blev afholdt ultimo 2014. Høringsnotat fra idéfasen er offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside. Feltundersøgelserne for natur er i overvejende grad afsluttet.

I forbindelse med arbejdet på rute 54 har Vejdirektoratet gennemført en miljøscreening af anlæg af nordvendte ramper ved afkørsel 36 ved Ulse på Sydmotorvejen. Screeningen er fremsendt til Naturstyrelsen, som skal afgøre, om anlæg af ramperne er VVM-pligtige. Hvis dette er tilfældet, vil de være omfattet af VVM-undersøgelsen for rute 54.

Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej ved Auning

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

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

4.2 Anlægsprojekter på vejområdet

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

Tabel 4.2. Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total- udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3	FL2000 Akt. 90 2008/2009	1.481,3	Ja	962,9	0%	2013 (Hønsinge omfartsvej: 2017)
Middelfart-Nørre Aaby (Udbygning af motorvejen på Vestfyn 1. etape)	Anlægslov L524 af 26. maj 2010	1.237,5	Ja	597,7	0%	2014
Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej	Anlægslov L525 af 26. maj 2010	474,5	Ja	248,1	0%	2014
Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	Anlægslov L526 af 26. maj 2010	348,4	Ja	205,0	0%	2014
Udbygning af Motorring 4 (Taastrup - Frederikssundmotorvej)	Anlægslov L1535 af 21. december 2010	352,6	Ja	215,5	0%	2014
Omfartsvej ved Nykøbing Falster ¹⁾	Anlægslov L458 af 18. maj 2011	278,4	Ja	216,7	86%	2014
Motorring 4-Tværvej N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape)	Anlægslov L1506 af 27. december 2009	1.308,7	Ja	763,7	0%	2015
Forbedring af kapaciteten ved den eksisterede Limfjordsforbindelse	Akt 48 af 4. december 2014	38,8	Ja	3,5	0%	2015
Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)	Anlægslov af 6. maj 2009	6.765,0	Ja	3.152,4	0%	2016
Øverødvej-Hørsholm S. (Helsingørmotorvejen 1. etape)	Anlægslov L528 af 26. maj 2010	1.481,7	Ja	686,0	0%	2016
Nordlig Omfartsvej ved Næstved	Anlægslov L459 af 18. maj 2011	749,0	Ja	376,0	48%	2016
Tilslutningsanlæg 50 ved Odense	Akt. 81 2012/2013	209,5	Ja	101,8	89%	2016
Udbygning af strækning i forlængelse af Djurslandsmotorvejen	Akt 48 af 4. december 2014	56,5	Ja	2,0	0%	2016
Rundkørselsforhold ved Viborg	FL2015	23,7 ²⁾	Ja	0,3	0%	2016
Holstebromotorvejen	Akt. 85 2012/2013	3.933,5	Ja	569,3	0%	Sydlig del: 2017 Nordlig del: 2018
Greve S.-Køge S. (Køge Bugt 1. og 2. etape)	Anlægslov L1533 af 21. december 2010 Akt. 83 2012/2013	2.499,8	Ja	1.192,3	0%	1. etape: 2015 2. etape: 2018
Kronprinsesse Marys Bro (Roskilde Fjordforbindelsen)	Anlægslov L21 af 18. december 2014	657,5	Ja	89,5	-	2019
Syd om Regstrup	Anlægslov L526 af 29. april 2015	426,1	Ja	1,5	0%	2019
Storstrømsbroen	Anlægslov L175 af 26. maj 2015	4163,8	Ja	82,9	0%	2024

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

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

Anm: "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over.

Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3

Formål

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

Status

Motortrafikvejen åbnede for trafik den 29. november 2013.

Anlæg af Hønsinge Omfartsvej er en del af projektet, jf. akt. 170 af 2. august 2011. Grundet kravet om udarbejdelse af VVM-redegørelse og efterfølgende supplerende VVM-redegørelse kunne omfartsvejen dog ikke åbne i 2014 som forudsat i aktstykket.

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

Den budgetmæssige situation

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

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

Formål

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

Status

Projektet blev åbnet i 2014, et år tidligere end oprindeligt planlagt. Der udestår alene mindre afsluttende arbejder.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 1.237,5 mio. kr. (2015-priser). Der er en væsentlig billiggørelse af projektet. På forslag til tillægsbevillingsloven for 2015 tilbageføres der 190,3 mio. kr. til Infrastruktur fonden, og yderligere 109,7 mio.kr. tilbageføres på finansloven for 2016, så der samlet tilbageføres 300,0 mio. kr. til Infrastruktur fonden. Der forventes en yderligere billiggørelse.

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 blev åbnet for trafik i maj 2014. Der udestår alene mindre afsluttende arbejder.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 474,5 mio. kr. (2015-priser). Der bliver en billigørelse af projektet. I den forbindelse tilbageføres på forslag til tillægsbevillingslov for 2015 80,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden. Der forventes en yderligere billigørelse.

Sdr. Borup-Assentoft (nordligt hængsel til Djursland)

Formål

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

Status

Projektet er åbnet den 3. september 2014, ca. fire uger tidligere end forventet.

Der udestår alene mindre afsluttende arbejder.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 348,4 mio. kr. (2015-priser). Der er en billigørelse af projektet. I den forbindelse tilbageføres der på forslag til tillægsbevillingslov for 2015 19,0 mio. kr., og yderligere 21,0 mio.kr. tilbageføres på finansloven for 2016, så der samlet tilbageføres 40,0 mio.kr. til Infrastrukturfonden.

Udbygning af Motorring 4 omkring København

Formål

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

Status

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

Der udestår alene mindre afsluttende arbejder.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 352,6 mio. kr. (2015-priser). Der er en billiggørelse af projektet. I den forbindelse tilbageføres 25,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden på finansloven for 2016. Der forventes en yderligere billiggørelse.

Omfartsvej ved Nykøbing Falster

Formål

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

Status

Projektet åbnede den 15. november 2014, ca. en måned før oprindelig planlagt.

1 års gennemgang er gennemført uden særlige bemærkninger.

Den budgetmæssige situation

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

EU-støtten til projektet er endeligt afregnet og blev på 34,1 mio.kr. Den statslige udgift til projektet reduceres svarende til den opnåede EU-støtte. Når projektet er afsluttet, tilbageføres midlerne til Infrastrukturfonden.

Motorring 4-Tværvej N (Frederikssundmotorvejens 2. etape)

Formål

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

Status

Projektet åbnede for trafik 13. juli 2015, godt 3 måneder tidligere end forventet.

Der udestår alene mindre afsluttende arbejder.

Den budgetmæssige situation

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

Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)

Formål

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

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

Status

Delstrækningen mellem Hårup og Låsby åbnede den 1. december 2014 – ca. 10 måneder før tid. På den resterende strækning forløber arbejdet som planlagt. Anlægsarbejdet med etablering af en nedgravet motorvej gennem Silkeborg by har god fremdrift, og strækningen Funder-Hårup forventes at åbne i efteråret 2016.

De mest støj- og geneskabende arbejder blev afsluttet i sommeren 2014.

Der resterer kun en række mindre udbud (beplantning, skilte mv.).

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 6.765,0 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt. Der forventes en meget væsentlig billiggørelse af projektet.

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 som planlagt, men selve vejanlægget forventes stort set afsluttet allerede i 2015. Færdiggørelse af støjskærme, broer og udlægning af slidlag gennemføres i 2016, så projektet som helhed åbner i 2016 som planlagt.

Den 27. september 2014 var der et delvist brokollaps under støbningen af broen ved Egebækvej, som medførte en midlertidig lukning af motorvejen. Ingen kom til skade ved ulykken. Daværende transportminister nedsatte efterfølgende en uvildig ekspertgruppe. Ekspertgruppens redegørelse viste, at det delvise brokollaps efter alt at dømme blev fremkaldt af manglende langsgående afstivning af træspærene, eventuelt initieret af et lokalt brud som efterfølgende bredte sig til hele spærkonstruktionen, fordi spærrernes længdestabilitet ikke var sikret korrekt.

Umiddelbart efter kollapse blev der indført nogle foreløbige skærpede kontrol- og tilsynsprocedurer ved brostøbninger. Der pågår aktuelt i samarbejde med branchen et

arbejde med at lave en præcisering og skærpelse af de tidligere gældende krav og procedurer.

Som følge af brokollapset blev tidsplanen revurderet, således der blev lagt en ekstra indsats i vejarbejder, imens en ny broentreprenør blev fundet. Dette betyder, at ibrugtagning af 3 spor i hver retning skete inden udgangen af 2015. Slidlag på hele strækningen planlægges til sommerferien 2016, hvor trafikken er væsentlig lavere. Færdiggørelse af broerne er i fuld gang, og der arbejdes parallelt på flere broer. Øverødvej åbner ligeledes ved udgangen af dette år. De to sidste broer ventes færdig i sommeren 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 1.481,7 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt. Der forventes en billiggørelse af projektet.

Nordlig omfartsvej ved Næstved

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt, og der forventes åbning i 2016.

Højbroen over Susåen forventes støbt i 1. kvartal 2016. Den østlige vejentreprise er færdiggjort, således at den østlige del af omfartsvejen blev taget i brug den 24. november 2015. Den vestlige vejentreprise er kontraheret i begyndelsen af 2015 og ventes færdig ultimo 2016.

Den budgetmæssige situation

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

Tilslutningsanlæg ved Odense

Formål

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

Parterne blev med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 enige om at afsætte yderligere 161 mio. kr. til anlæg af tilslutningsanlægget, som udformes som et såkaldt trompetanlæg. Parterne ønsker, at tilslutningsanlægget etableres, så det kan være til mest mulig gavn for arbejdet med opførelse af det nye sygehus.

Status

Det nye tilslutningsanlæg ligger ca. 800 meter vest for motorvejskryds Odense. En udbygning af motorvejsstrækningen til seks spor fra det nye tilslutningsanlæg frem til motorvejskryds Odense er nu indarbejdet i projektet, jf. orienterende akt. 20 af 6. november 2014.

Projektet forløber planmæssigt, og de østvendte ramper er taget i brug den 21. oktober 2015. De vestvendte ramper samt nedlæggelse af det eksisterende tilslutningsanlæg forventes at være færdig medio 2016.

Den budgetmæssige situation

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

Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)*Formål*

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

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

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

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

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

Status

Projektet forløber planmæssigt. Vejforbindelsen til sygehuset i Gødstrup forventes at kunne åbne i foråret 2017 med visse efterfølgende arbejder. Hele motorvejen forventes at kunne åbne i 2018.

Ekspropriationer er påbegyndt primo 2015, og totalekspropriationer er afsluttet i efteråret 2015.

Der var første spadestik den 19. marts 2015. Der er indgået entreprisekontrakter for seks af de syv totalentrepriser samt en af de fire hovedentrepriser. I foråret 2016 forventes det, at der er indgået kontrakt for alle større entrepriser. Mindre fagentrepriser udbydes fra efterår 2015 og frem.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 3.933,5 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

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

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

Status

Strækningen fra Greve S til Solrød S (1. etape) åbnede 31. august 2015, godt og vel et år tidligere end oprindeligt planlagt, mens strækningen fra Solrød S til Køge (2. etape), som blev igangsat med akt. 83 af 17. april 2013, forventes åbnet senest i 2018.

Projektet udføres i tæt koordination med Banedanmarks projekt om anlæg af en ny jernbane mellem København og Ringsted.

Arbejderne på 1. etape blev udbudt som tre strækningsopdelte hovedentrepriser, og kontrakterne medførte, at anlægsperioden blev afkortet med godt ét år. 2. etape udbydes som to strækningsopdelte hovedentrepriser, som begge er kontraheret og igangsat. Derudover udbydes en række fagentrepriser.

Den budgetmæssige situation

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

Udbygning af strækningen i forlængelse af Djurslandsmotorvejen*Formål*

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

Status

Detailprojektering pågår. Der forventes udbud til anlæg i slutningen af 2015 og anlægsstart i foråret 2016, således at udbygningen til 2+1 vej kan gennemføres med en forventet åbning for trafik i alle spor med udgangen af 2016.

Den budgetmæssige situation

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

Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse

Formål

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

Status

Projektet er igangsat primo 2015. Arbejder, som berører Limfjordstunnelen (forberedelsesarbejder), blev igangsat inden sommerferien 2015. Resterende anlægsarbejder er afsluttet i november 2015 – et år tidligere end i den oprindelige tidsplan.

Alene mindre afsluttende arbejder vil pågå i 2016.

Den budgetmæssige situation

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

Rundkørselsforhold ved Viborg

Formål

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

Status

Projekteringen er igangsat, og projektet forventes færdig i 2016.

Den budgetmæssige situation

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

Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)

Formål

Regionalt betjener Skovvejen byområderne Kalundborg og Holbæk samt ferie- og fritids- trafik til sommerhusområderne på Røsnæs vest for Kalundborg. Strækningen har en del pendlertrafik. Pendlingen i retning fra Kalundborg mod Holbæk og hovedstadsområdet er størst og har samtidig været støt stigende de seneste 10 år. Samtidig medfører erhvervsområderne i den vestlige del, især i Kalundborg, at der er en del tung erhvervstrafik på strækningen. Projektet er af væsentlig betydning for håndteringen af den fremtidige trafikvækst samt erhvervs- og samfundsudviklingen i området.

Status

Projektet er igangsat i 2015 efter vedtagelse af anlægsloven den 21. april 2015. Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet ultimo 2019.

Detailprojektering pågår, og linjebesigtigelse er berammet til den 8.-9. december 2015. Arkæologiske undersøgelser igangsættes primo 2016. Ekspropriationer forventes gennemført 1. kvartal 2017, og anlægsarbejderne forventes udbudt i totalentreprise 4. kvartal 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 426,1 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Kronprinsesse Marys Bro (Roskilde Fjord-forbindelsen)

Formål

En ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund vil forbedre fremkommeligheden over Roskilde Fjord. Den nuværende fjordforbindelse over Roskilde Fjord med Kronprins Frederiks Bro blev anlagt i 1935, og den stigende trafik over fjorden har igenem årene medført stadig større fremkommelighedsproblemer på forbindelsen med deraf følgende kødannelser på begge sider af fjorden. Dette har resulteret i betydelige forsinkelser for biltrafikken i myldretiderne og i weekender med megen trafik til sommerhusområderne i Hornsherred.

Status

Anlægslov for Ny fjordforbindelse ved Frederikssund blev vedtaget den 18. december 2014. Efter en navnekonkurrence med afslutning i november 2015 er det valgt, at broen over Roskilde Fjord skal hedde Kronprinsesse Mary Bro.

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

Detailprojektering, arealerhvervelse, arkæologiske undersøgelser er igangsat. Ligeledes er der i løbet af 2015 sket en prækvalifikation af tilbudsgivere. Disse aktiviteter forløber planmæssigt.

Der er således afholdt linjebesigtigelse i første halvdel af 2015, og projektet er godkendt af Ekspropriationskommissionen. Ligeledes er detailbesigtigelse påbegyndt med start i 2. halvdel 2015 for strækningen mellem Frederikssundvej og Tørslevvej.

Kortlægning, marinearkæologi og geotekniske undersøgelser på land såvel som i vand pågår.

Entreprisearbejderne forventes udbudt i en større totalentreprise samt to mindre hoved-entrepriser. Udbudsprocessen ventes afsluttet i første halvdel af 2016. Derudover udbydes særskilte entrepriser for betalingsanlæg og skilte mv.

Fjordforbindelsen skal åbne for trafik ultimo 2019, og tidsplanen er stram. Udsendelsen af udbudsmateriale afventede nedsættelsen af bestyrelsen og blev således rykket til ultimo november 2015. Det vil herefter, i dialog med de bydende, blive afdækket, om entreprenørerne kan gennemføre arbejdet inden udgangen af 2019.

Den budgetmæssige situation

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

Storstrømsbroen

Formål

Storstrømsbroen har stor regional betydning og er samtidig en vigtig del af jernbanekorridoren mellem København og Tyskland. Denne jernbanekorridor vil i løbet af de kommende år blive styrket markant med etableringen af den nye bane København-Ringsted via Køge og det kommende anlæg af Femern Bælt-forbindelsen, herunder opgraderingen og udvidelsen af jernbanelinjen mellem Ringsted og Rødby. Ved Femern Bælt-forbindelsens åbning vil en stor mængde passager- og godstog mellem Skandinavien og Centraleuropa blive ført over Storstrømsbroen. Det blev i efteråret 2011 klart, at den nuværende Storstrømsbro fra 1937 ikke vil kunne holde til den øgede jernbanegodstrafik, der vil følge af Femern Bælt-forbindelsens åbning.

Med anlæg af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen vil den fremtidige kapacitet i denne centrale jernbanekorridor til Europa sikres.

Status

Anlægslov er vedtaget 26. maj 2015. Det konkrete færdiggørelsestidspunkt afventer politisk stillingtagen i lyset af den seneste tyske tidsplan for udbygning af de tyske jernbane-

anlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen og tilstanden af den eksisterende Storstrømsbro.

Detailprojektering har pågået i 2015. Der er gennemført besigtigelsesforretning og projektet er godkendt af Ekspropriationskommissionen. Ligeledes pågår de arkæologiske undersøgelser. Der er foretaget prækvalifikation af tilbudsgivere, og udsendelse af udbudsmateriale har hidtil afventet en politisk afklaring af færdiggørelsestidspunktet.

Af aftalen om finanslov for 2016 fremgår det, at Storstrømsbroen forventes åbnet i 2024. Det fremgår endvidere, at regeringen senest i foråret 2016 vil fremlægge konkrete forslag til tilpasninger på investeringsområdet, som drøftes af partierne bag aftalen om finansloven for 2016 og i relevante forligskredse med henblik på, at de offentlige investeringer i 2017, 2018 og 2019 nedbringes til de forudsatte niveauer i de pågældende år. I den forbindelse vil aftaleparterne være særligt opmærksomme på forholdene og udfordringen omkring udskydelsen af den nye Storstrømsbro fra 2021 til 2024.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 4.163,8 mio.kr. (2015-priser), hvoraf de 3.835,5 mio. kr. er afsat til anlæg af den nye bro, mens 328,3 mio. kr. er afsat til nedrivning af den nuværende bro. Totaludgiften forventes overholdt.

4.3 Større bygværker

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

Tabel 4.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Skibsstødssikring	Akt 41 af 19. dec. 2013 Akt B af 29. okt. 2015	254,1	Ja	52,9	2015/2016
Finansloven					
Mønbroen	Akt 68 af 21. nov. 2011	124,9	Ja	78,2	2016
Spunsvæggen på Lyngbyvej	Akt 67 af 22. aug. 2013	164,2	Ja	61,6	2017

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

Skibsstødssikring

Formål

Formålet med projekterne er at skibsstødsikre Aggersundbroen, Sallingsundbroen, Limfjordsbroen og Svendborgsundbroen, således at sejladsen i Limfjorden og Svendborgsund fremover kan undgå sikkerhedsrestriktioner til gavn for havnene i de to farvande.

Status

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

Med akt B af 29. oktober 2015 fik Vejdirektoratet hjemmel til at igangsætte arbejdet på Sallingssund- og Aggersundbroen, idet totaludgifterne for disse to projekter var over forelæggelsesgrænsen på 60 mio. kr.

De to øvrige skibsstødssikringsprojekter var under forelæggelsesgrænsen, hvorfor Vejdirektoratet igangsatte projekterne straks efter projekteringen.

Skibsstødssikringsprojektet på Limfjordsbroen er nu udført.

Arbejderne ved Svendborgsundbroen er igangsat i september 2015 og forventes afsluttet i indeværende år med færdiggørelsesarbejder i 2016.

Der har i oktober 2015 været afholdt licitation for arbejderne ved Aggersundbroen med et tilfredsstillende resultat. Perioden for anlægsarbejderne vil blive indpasset med øvrige vedligeholdelsesarbejder på broen.

Der har været afholdt licitation i oktober 2015 for arbejderne ved Sallingsundbroen med et tilfredsstillende resultat. Anlægsarbejderne vil starte i vinteren og forventes afsluttet i efteråret 2016.

Den budgetmæssige situation

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

overholdt. Også de med akt B af 29. oktober 2015 bevilgede totaludgifter forventes overholdt.

Mønbroen

Formål

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

Status

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

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

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

Det har tidligere været usikkert, om udgiften til genopsætning af belysning kunne afholdes inden for projektets totaludgift. Arbejderne er imidlertid nu så fremskredne, at udgifterne til genetablering af vej-/stibelysning nu forventes at kunne afholdes inden for budgettet for reovering af broen. Arbejdet vil kunne udføres i forlængelse af den igangsatte reovering, dvs. i første halvår af 2017.

Den budgetmæssige situation

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

Spunsvæggen på Lyngbyvej

Formål

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

Status

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

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

Den budgetmæssige situation

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

4.4 Efterslæbsnedbringning mv.

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

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

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

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

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

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

I forbindelse med den politiske aftale for perioden 2014-2017 var det forudsat, at efterslæbet på belægninger skulle nedbringes med i alt 124 mio. kr. (2010-priser), heraf 66 mio. kr. i 2014 og 58 mio. kr. i 2015.

Imidlertid har det opgjorte efterslæb på belægninger vist sig at være mindre end forudsat (55 mio. kr.). I løbet af 2014 blev der nedbragt et efterslæb på belægninger svarende til 49 mio. kr., hvorfor der primo 2015 alene resterede godt 6 mio. kr. i efterslæb på belægninger. Dette forhold betyder, at den forudsatte nedbringelse af efterslæb på belægninger på 58 mio. kr. i 2015 ikke længere er aktuell.

Vejdirektoratet har forsøgt at omprioritere indsatsen således, at der alternativt kunne mer-nedbringes et tilsvarende efterslæb på bygværker, som derved kunne kompensere for den ikke mulige nedbringelse af efterslæb inden for belægninger. Omfanget af de løbende tilkomne vedligeholdelsesarbejder for at holde belægningstilstanden i ”steady

state” har dog i 2015 været større end forudsat på bevillingstidspunktet. Dette betyder, at Vejdirektoratet i 2015 ikke har kunnet flytte midler til en øget efterslæbsindsats på bygværker. Det forventes således, at det samlede mål for nedbringelse af efterslæb i 2015 ikke kan opnås.

En endelig beregningsteknisk opgørelse af efterslæbsnedbringelsen i 2015 vil foreligge primo 2016, inkl. en forbrugsmæssig opgørelse for 2015. Ligeledes vil dette indeholde en opgørelse over det fysiske efterslæb primo 2016.

For hele aftaleperioden 2014-2017 viser de seneste prognoser, at det samlede resterende efterslæb for belægnings samt små- og store bygværker ultimo 2017 forventes at være nedbragt til en størrelse, som svarer til det, der var forudsat i forbindelse med den politiske aftale. Vejdirektoratets råderum til efterslæbsnedbringelse på bygværker er dog blevet reduceret med 65,9 mio. kr. (2015-priser) grundet en bevillingsreduktion til dækning af Vejdirektoratets andel af funderingsprojektet på Gl. Lillebæltsbro, jf. også Anlægsstatus for 2. halvår 2014.

Opgørelse over bevilling og forbrug

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

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

	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Økonomisk optimal strategi fra Midtvejsanalyse (forudsatte 2010-priser) ¹⁾	762,2	699,6	609,3	585,6	2.656,80
Bevilling (forudsatte 2010-priser) ²⁾	757,6	630,3	604,1	580,5	2.572,50
Faktisk forbrug omregnet til 2010-priser (realiserede priser) ³⁾	609,2	-	-	-	609,2
Bevilling (løbende priser) ⁴⁾	779,5	646,4	619,6	595,4	2.640,90
Faktisk forbrug/prognose (løbende priser) ⁵⁾	644,5	765	619	620,1	2.648,60

1) Baseret på Midtvejsanalyse fra 2012, jf. ovenfor.

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

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

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

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

5. Bygninger

I dette kapitel gives en status for igangværende byggeprojekter under Bygningsstyrelsen.

Boks 5. Markedssituationen på bygningsområdet

Efter Bygningsstyrelsens vurdering er den samlede efterspørgsel på især store byggeprojekter (over 50 mio. kr.) stigende. Dette er bl.a. behandlet i Bygherreforeningens rapport *Store byggeprojekter i et vanskeligt dansk marked* fra juni 2014. Der forventes et større antal nybyggerier både for staten, regionerne, enkelte kommuner og udvalgte private bygherrer. Med den stigende volumen af byggeprojekter er der på markedet for entreprenørydelser risiko for stigende priser og mere selektive entreprenører. Der er forholdsvis få entreprenører, der kan håndtere store projekter. For at sikre større konkurrence kan det være nødvendigt eksempelvis at foretage en opdeling af større projekter på mindre entrepriser.

Blandt materialeleverandører vurderes det, at tendensen går mod stigende priser og længere leveringstider.

Det er Bygningsstyrelsens opfattelse, at markedet for rådgivning, inden for især ingeniørfagene, er tæt på mætningspunktet.

De begyndende kapacitetsproblemer på markedet for store byggeprojekter drøftes i et dialogforum mellem repræsentanter fra de offentlige bygherrer, herunder Bygningsstyrelsen, og branchen. Der er i 4. kvartal 2015 lanceret en pipelineoversigt mhp. at give markedet et bedre overblik over kommende byggeaktiviteter.

Tabellen nedenfor viser Bygningsstyrelsens igangværende byggeprojekter (nybygning og ombygning) over 100 mio. kr.

Tabel 5.1. Oversigt over Bygningsstyrelsens byggeprojekter over 100 mio. kr.

(mio. kr.)	Kunde	Aktstykke / hjemmel	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Forbrug pr. 30.09.2015	Ibrugtagningsår
Bygningsstyrelsens projekter						
Opførelse af campus nybyggeri i Kolding	Syddansk Universitet	Akt. 81 af 3. marts 2011	310,1	Ja	309,2	2014
Nybyggeri til Institut for Miljø, Kemi og Bioteknologi	Ålborg Universitet	Akt. 75 af 27. jan. 2011	247,4	Ja	239,7	2014
Samling af Biologisk Institut på campus	Københavns Universitet	Akt. 91 af 7. juni 2012	108,0	Ja	106,9	2014
Nybyggeri af det tekniske fakultet	Syddansk Universitet	Akt. 133 af 26. maj 2011	497,0	Ja	404,8	2015
Ny undervisningsbygning	Syddansk Universitet	Akt. 122 af 19. juni 2014	135,2	Ja	111,4	2015
Opførelse af nye laboratoriebygninger på Panum (Mærsk-bygningen)	Københavns Universitet	Akt. 83 af 31. maj 2012 Akt. 45 af 11. dec. 2014 Akt. A af 29. okt. 2015	(fortroligt)	Ja	838,6	2016
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	Akt. 38 af 4. dec. 2014	299,9	Ja	31,2	2016
Copenhagen Plant Science Center 1	Københavns Universitet	Akt. 47 af 13. dec. 2012	250,2	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	169,3	2016
Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Ålborg Universitet	Ålborg Universitet	Akt. 138 af 4. sep. 2013	247,4	Ja	102,0	2016
Pharma Science Building	Københavns Universitet	Akt. 91 af 16. maj 2013	178,8	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	141,1	2016
Om- og nybygning af laboratorier i Esbjerg	Ålborg Universitet	Akt. 129 af 22. aug. 2013	136,2	Ja	105,5	2016
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	Akt. 109 af 30. maj 2013	1.631,8	Ja	553,9	2017
Udbygning af Københavns Universitet, Amager - 3. etape	Københavns Universitet	Akt. 98 af 7. juni 2012	979,4	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	643,5	2017
Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset	Århus Universitet	Akt. 10 af 7. nov. 2013	813,9	Ja	126,2	2017
Laboratorigenopretning på Panum	Københavns Universitet	Akt. 140 af 28. maj 2015	247,3	Ja	6,6	2018
Genopretning af Københavns Politigård	Københavns Politi	Akt. 115 af 4. juni 2014	178,7	Ja	60,1	2018

Anm: Prisniveau er året for det enkelte projekts seneste aktstykke/hjemmel. Projekter med ibrugtagningsår før 2014 vises ikke i tabellen. "Kunde" angiver den part, som projektet opføres på vegne af. "Godkendt budget" udgør projektets totaludgift som angivet i igangsættelsesaktstykke, seneste aktstykke eller finanslov. "Overholdelse af godkendt budget" angiver, hvorvidt Bygningsstyrelsen forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. Ved overskridelse af totaludgiften er grænsen for, hvornår overskridelsen skal forelægges Finansudvalget, ændringer på mindst 10 pct. og mindst 10 mio. kr.

I teksten nedenfor gives der en status for igangværende projekter, der enten:

- har et godkendt budget over 750 mio. kr.,
- ikke forventes at overholde totaludgiften,
- eller forventer væsentlige ændringer (fx projektudvidelser), der vil skulle forelægges Finansudvalget.

Niels Bohr Bygningen

Formål

Opførelsen af Niels Bohr Bygningen skal forbedre de fysiske rammer for de fysiske, kemiske, datalogiske, naturfagsdidaktiske og matematiske discipliner på det Natur- og Biovidenskabelige fakultet på Københavns Universitet. I alt skal der bygges 14.921 m².

Af den samlede udgift finansieres 510,3 mio. kr. af midlerne afsat til et teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, og op til 4,0 mio. kr. finansieres ved donation fra Industriens Fond.

Status

Der har i juni 2014 været afholdt licitation på en række storentrepriser, og byggeriet er blevet påbegyndt umiddelbart efter. Bygningens råhus forventes at stå færdigt februar 2016, og det samlede projekt forventes ibrugtaget i 2017.

Det spanske moderselskabet til projektets VVS- og ventilationsentreprenør indledte i november 2015 forhandling om refinansiering med sine kreditorer. Bygningsstyrelsen vurderer, at et eventuelt konkurs fra moderselskabets side sandsynligvis ikke får betydning for VVS- og ventilationsentreprisen. Hvis det mod forventning bliver nødvendigt eksempelvis at genudbyde entreprisen, vil det imidlertid med stor risiko medføre en forsinkelse af det samlede projekt med deraf følgende merudgifter.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 109 af 30. maj 2013 bevilget en økonomisk ramme på 1.631,8 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Opførelse af ny laboratoriebygning på Panum (Mærsk Bygningen)

Formål

Panum Institutttet under Københavns Universitet udbygges med nye tidssvarende biomedicinske laboratoriefaciliteter, undervisningslokaler, auditorium, kantine, cykelkælder og en ny hovedindgang. I alt skal der bygges 42.700 nye m² fordelt på 15 etager.

Nybyggeriet skal primært huse frontlinjeforskning inden for områder, som er afgørende for fremtidens behandling af kræft, demens, sukkersyge, hjertesygdomme og allergi. Som en del af byggeriet skal Panumområdet åbnes, så der skabes en bedre sammenhæng med byen.

Byggeriet finansieres med bidrag fra A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal med en donation på 603,3 mio. kr. Bygningen navngives Mærsk Bygningen.

Status

Byggeriet er under udførelse. Råhusarbejderne er ved at blive færdiggjort. Der arbejdes også på at få bygningens facade lukket. Dette arbejde forventes afsluttet primo 2016.

Indvendigt er et omfattende installationsarbejde i gang i auditorier, køkken og kantine samt undervisningslokaler.

Byggeriet af den komplekse bygning har indtil nu været udfordret på flere fronter, som har presset projektets tidsplan og økonomi. Blandt andet har det på grund af høje tilbudspriser på flere entrepriser været nødvendigt at genudbyde disse. Ligeledes er dele af projektet blevet udvidet efter aftale med kunden. Endelig har råhusarbejderne ikke kunnet følge den lagte tidsplan.

Derudover har nødvendige projektændringer, store skybrudsskader og en række andre uforudsete hændelser forlænget byggeperioden og medført fordyrelser i projektet.

Bygningen forventes overdraget til Københavns Universitet medio 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet blev med akt. 45 af 11. december 2014 bevilget en økonomisk ramme på 1.542,9 mio. kr. (2014-priser). På grund af ovennævnte udfordringer i projektet kunne projektet ikke gennemføres inden for denne økonomiske ramme, og med fortroligt akt. A af 29. oktober 2015 blev der bevilget en ny økonomisk ramme, som forventes overholdt.

Med henblik på at minimere merudgifterne til projektet har Bygningsstyrelsen styrket projektledelsen og øget bemanningen og tilstedeværelsen på byggepladsen. Der følges tæt op over for rådgivere, byggeledelse samt entreprenører, dels i forhold til fremdrift i projektet og dels i forhold til tvister. Endelig er der skærpet fokus på rettidig håndtering af risici forhold til tid og økonomi.

Udbygning af Københavns Universitet, Amager - 3. etape

Formål

KUA3 vedrører tredje og foreløbigt sidste udbygning af Søndre Campus på i alt ca. 48.000 m². De nye bygninger indrettes til det humanistiske fakultet, som i forvejen er placeret på Søndre Campus, samt for de teologiske og juridiske fakulteter, som begge udflytter fra deres nuværende lokaler i indre by. Herved samles de enkelte fakulteter på én og samme adresse.

Status

Projekteringen af KUA3-byggeetapen blev afsluttet i forsommeren 2013. Det arkitektoniske udtryk for de tidligere etaper er blevet båret videre i KUA3.

Byggearbejderne blev udbudt i sensommeren 2013. Byggearbejderne blev igangsat primo 2014 og forventes afsluttet således, at bygningerne kan overdrages til universitetet i december 2016. Afleveringen er blevet udskudt med cirka 2½ måned i forhold til den oprindelige tidsplan, idet der er opstået en betydelig forsinkelse under gennemførelsen af råhusentreprisen.

Bygningsstyrelsen har særlig fokus på, at forsinkelser hos de efterfølgende entreprenører undgås/minimeres, så den planlagte aflevering i december 2016 kan gennemføres.

Der pågår en juridisk afklaring af dagbod og råhusentreprenørens samlede krav mod Bygningsstyrelsen i medfør af forsinkelsen.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 98 af 7. juni 2012 bevilget en økonomisk ramme på 979,4 mio. kr. (2012-priser). Som følge af de realiserede forsinkelser og de deraf afledte meromkostninger forventes der en budgetoverskridelse, der dog forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen af et nyt aktstykke på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme. Bygningsstyrelsen har iværksat yderligere tiltag til skærpet fokus på byggeriets løbende fremdrift og byggeøkonomi.

Det bemærkes, at der i de to sidste etaper af KUA-projekterne (udbygningen af Københavns Universitet på Amager, KUA1-KUA3) har været afsat midler til et universitetstov. Der forventes pt. en donation til en udvidelse af denne del af projektet, og der forventes forelagt aktstykke herom.

Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset

Formål

Projektet omfatter opførelse af et nybyggeri samt ombygning af to eksisterende bygninger for Health, Institut for Biomedicin ved Aarhus Universitet. Det samlede projekt udgør i alt ca. 29.000 m², fordelt på 15.000 m² nybygning og ca. 14.000 m² fordelt på to ombygninger. Institut for Biomedicin er placeret i Universitetsparken i Aarhus

Af den samlede udgift finansieres 87,9 mio. kr. af midlerne afsat til teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens 165,7 mio. kr. finansieres af midlerne afsat som følge af samme aftale til modernisering af laboratorielokaler. Derudover medfinansierer Aarhus Universitet 63,6 mio. kr.

Status

Opførelsen af nybygningen pågår, og bygningen forventes ibrugtaget af Aarhus Universitet medio 2017. Projektering af de to ombygninger pågår, og licitation forventes afholdt primo 2017. Sidstnævnte bygninger forventes ibrugtaget i henholdsvis ultimo 2018 og medio 2019.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 10 af 7. november 2013 bevilget en økonomisk ramme på 813,9 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Det bemærkes, at der som følge af Aftale om en vækstplan af 24. april 2013 mellem daværende SRSF-regering, Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti blev afsat en bevilling på 100 mio. kr. i perioden 2015-2016 til fremrykket vedligehold samtids med, at der indhentes et uudnyttet potentiale for energioptimering i statens kontor- og universitetsbygninger. En del af disse midler påregnes anvendt til AU Health, og der forudsættes forelagt aktstykke herom.

Copenhagen Plant Science Center 1

Formål

Copenhagen Plant Science Center 1 er et nyt byggeri til brug for det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet under Københavns Universitet. Nybyggeriet opføres på Frederiksberg Campus i tilknytning til et eksisterende laboratorie- og kontorhus. Formålet er at skabe bedre fysiske rammer, ligesom forskning og uddannelse inden for planter og plantegenererede fødevarer samles ét sted.

Byggeriet omfatter i alt ca. 7.285 m² laboratorie- og undervisningsfaciliteter, heraf ca. 5.551 m² over terræn og ca. 1.734 m² kælder.

Af den samlede udgift finansieres ca. 138 mio. kr. af midlerne afsat til modernisering af laboratorielokaler som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens Københavns Universitet egenfinansierer ca. 1,0 mio. kr.

Status

Projektet er i sin afsluttende fase, og bygningen forventes afleveret fra entreprenørerne i to etaper i henholdsvis december måned 2015 og februar måned 2016. I perioden januar og februar måned 2016 vil der blive udført mangeludbedring samt udskudte arbejder således, at bygningen kan overdrages til Københavns Universitetet i marts 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 47 af 4. december 2012 bevilget en økonomisk ramme på 250,2 mio. kr. (2012-priser). Som følge af en forlænget byggeperiode, et øget rådgivningsbehov og de deraf afledte meromkostninger forventes der en budgetoverskridelse, der dog forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen af et nyt aktstykke på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme.

Pharma Science Building

Formål

Pharma Science Building er et byggeri i udviklingsprojektet Copenhagen Science City (tidligere Vidensbydel Nørre Campus). Bygningen skal rumme moderne laboratorier til farmaceutisk forskning. Den nye forskningsbygning vil afhjælpe et massivt behov for flere laboratoriefaciliteter på Institut for Farmaci og på Institut for Lægemedeldesign og Farmakologi.

Pharma Science Building rummer også flere fællesfaciliteter, hvor forskere kan mødes og inspirere hinanden til samarbejde og innovation.

Af den samlede udgift finansieres 122,7 mio. kr. af midlerne afsat til teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens Københavns Universitet egenfinansierer 9,3 mio. kr.

Status

Projektet er i sin afsluttende fase. Entreprenørerne har i november 2015 afleveret første etape af byggeriet, og sidste etape forventes afleveret i januar 2016. Efterfølgende vil der blive udført mangeludbedring samt udskudte arbejder således, at bygningen forventes overdraget til Københavns Universitetet i januar 2016.

Der er i øjeblikket en risiko for, at den gangbro, som skal forbinde nybyggeriet med en af universitets eksisterende bygninger, ikke bliver færdig til overdragelsen. Der vil blive foretaget foranstaltninger, således at bygningen i øvrigt kan anvendes.

Omkringliggende terrænarbejder vil blive udført til foråret 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 91 af 16. maj 2013 bevilget en økonomisk ramme på 178,7 mio. kr. (2013-priser). Som følge af de realiserede forsinkelser og de deraf afledte meromkostninger samt en række andre fordyrende forhold omkring funderingen og projektmateriale forventes der en budgetoverskridelse, der dog forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen af et nyt aktstykke på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme.

Renovering af laboratorier på Risø

Formål

En genopretning af laboratorier på DTU RISØ er en del af planen for det generelle løft af statens laboratorier, som der med Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling for 2010-2012 af 5. november 2009 blev afsat midler til.

Formålet med genopretningen af laboratorierne på Risø er at styrke og understøtte forskning ved at skabe moderne og fremtidssikrede forskningsfaciliteter inden for de givne fysiske rammer.

Genopretningsarbejdet indeholder både renovering/nyindretning af eksisterende laboratorielokaler, indretning af erstatningslaboratorier og modernisering af andre arealer.

Status

Der har vist sig behov for visse ændringer i projektet, idet en række forudsatte moderniseringer i stedet ønskes konverteret til nybygning af laboratorier. Disse ændringer forudsættes forelagt for Finansudvalget ved et kommende aktstykke.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 38 af 4. december 2014 bevilget en økonomisk ramme på 299,9 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

OPP-projekter

Tabellen nedenfor viser Bygningsstyrelsens igangværende OPP-projekter.

Tabel 5.2. Oversigt over igangværende OPP-projekter under Bygningsstyrelsen

(mio. kr.)	Kunde	Aktstykke / hjemmel	Værdi af OPP-aftale ¹⁾	Ibrugtagningsår
Nyt Rigsarkiv i Viborg	Statens Arkiver	Akt. 110 af 4. juni 2014	167,3	2015
Ny retsbygning i Svendborg	Domstolsstyrelsen	Akt. 31 af 18. december 2014	147,3	2016
Hovedpolitistation i Holstebro	Midt- og Vestjyllands Politi	Akt. 111 af 4. juni 2014	446,9	2016
Kontorbygning på Kalvebod Brygge	Transport- og Bygningsministeriet samt Energistyrelsen	Akt. 34 af 18. december 2014	1.900,1	2018

1) Udover udgifterne til den private finansiering, projektering og opførelse omfatter værdien af OPP-aftalen generelt udgifter til udlejning, forsyning, drift og vedligeholdelse i kontraktperioden.

6. Letbaner

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

Det er besluttet at give statslig støtte til lokalt forankrede projekter om at etablere letbaner i Aarhus, Ring 3 i København og Odense, jf. tabel 6.1.

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

Tabel 6.1. Økonomioversigt over letbaneprojekter

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Totaludgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 30.09.2015	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning
Aarhus Letbane (samlet)	Lov nr. 432 af 16. maj 2012, Aftale af 12. juni 2014	2228,3	Ja	984,7	1064,3	506,2	2017
Odense Letbane	Aftale om Finansloven for 2014	2371,0	Ja	276,6	1131,1	19,2	2020
Letbane i Ring 3	Lov nr. 165 af 26. februar 2014	4180,0	Ja	210,0	1827,9	183,9	2023/24

1) "Totaludgift" inkluderer alle bevillinger og reserver afsat af staten, kommuner og regioner til anlægget af letbanerne (dvs. ekskl. driftsrelaterede udgifter). For så vidt angår Aarhus Letbane indgår også midler til elektrificering af Grenaa-banen, men ikke Banedanmarks udgifter til hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa. For så vidt angår Letbane i Ring 3 er totaludgiften ekskl. tiltrådte tilkøb, hvoraf DTU-linjeføringen pt. er den største på ca. 97 mio. kr.

2) "Statsligt bidrag" inkluderer indskud/tilskud samt centrale reserver afsat af staten. Der er afsat 282,0 mio. kr. i central reserve til Ring 3 Letbane, 171,5 mio. kr. til Odense Letbane og 127,5 mio. kr. til Aalborg Letbane. For så vidt angår Letbane i Ring 3 er tallet ekskl. det statslige bidrag til DTU-linjeføringen på 50 mio. kr. (2014-priser), som blev afsat med Aftale af 12. juni 2014.

Det er endvidere besluttet at give statslig støtte til en tre analyser af letbane- og BRT projekter, jf. tabel 5.2.

Tabel 6.2. Økonomioversigt over forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 30.09.2015	Bevillings-ansvarlig
Aalborg Letbane/BRT	Aftale af 12. juni 2012	6,0 ¹⁾	Ja	3,0	Banedanmark
Udredning af en letbane på Frederikssundsvej	Aftale af 12. juni 2014	6,0 ²⁾	Ja	0,0	Transport- og Bygningsministeriet
Analyse af et sammenhængende letbanenet i Storkøbenhavn	Aftale af 12. juni 2014	17,6	Ja	0,0	Transport og Bygningsministeriet

1) De resterende omkostninger til analysen afholdes af Aalborg Kommune.

2) Staten indgår dog ikke længere som bidragsyder til udredningen af en letbane på Frederikssundsvej.

Aarhus Letbane

Formål

Projektet Aarhus Letbane består af 12 km ny dobbeltsporet letbanelinje gennem Aarhus samt elektrificering og tilpasning af Odderbanen og Grenaa-banen til letbanedrift. Når letbanen åbner, vil der være en sammenhængende letbanestrækning på 108 km. Aarhus Letbane I/S, som står for at anlægge letbanen, forventer, at projektet kan åbne i 2017.

Status

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

Da de endelige tilbud på projektet forelå i foråret 2014, stod det klart, at anlægsprojektet på baggrund af fordyrelser på flere dele af projektet samlet set ville blive ca. 700 mio. kr. dyrere end forventet. Budgettet for projektets anlægsdel blev på den baggrund forhøjet til ca. 1,9 mia. kr. inkl. en 10 pct. reserve. Med Aftale om Metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 blev der fra statslig side afsat yderligere 330 mio. kr. (2014-priser), hvoraf de 103 mio. kr. var en udmøntning af den tidligere afsatte statslige reserve.

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

Aarhus Kommune og Region Midtjylland har besluttet at lægge Aarhus Letbane I/S og Aarhus Letbane Drift I/S sammen til et anlægs- og driftsselskab inden udgangen af 2015.

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

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

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

Efter statens udtrædelse af Aarhus Letbane I/S er der indgået en administrationsaftale, som fastlægger rammerne for Transport- og Bygningsministeriets tilsyn med det statslige tilskud til Aarhus Letbane-projektet. I den forbindelse har Vejdirektoratet indledt et fagligt tilsyn med projektet.

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

En stor del af de forberedende anlægsarbejder er afsluttet og arbejdet med transportpakken, der bl.a. inkluderer etablering af skinner, kørestrøm, signalanlæg samt kontrol- og vedligeholdelsescenter, er igangsat og de første letbanetog er sat i produktion.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.061,1 mio. kr. (2015-priser) i statsligt bidrag til Aarhus Letbane I/S inkl. bidrag til elektrificering af Grenaa-banen, ekskl. reserve til trinbræt i Thorsager.

Hertil kommer 54,0 mio. kr. (2014-priser) til hastighedsopgraderingen mellem Ryomgaard og Grenaa, som afholdes af Banedanmark.

Odense Letbane

Formål

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

Odense Kommune har endvidere foretaget to tilkøb til Odense Letbane som en del af anlægsfasen. Det drejer sig om opgradering af sportyper fra ballastede spor til spor med græsbelægning samt etablering af tre stitunneller ved hhv. L.A. Ringsvej, Odense Banegårdscenter og Treforpark. Kommunen står selv for finansieringen heraf.

Status

Der blev med Aftale om Finansloven for 2014 afsat 1,1 mia. kr. (2014-priser) frem til 2020 til et statsligt tilskud til etableringen af Odense Letbane, svarende til 47 pct. af de samlede anlægsomkostninger på i alt ca. 2,4 mia. kr. Hertil kommer driftsrelaterede anlæg og investeringer, som de lokale parter finansierer.

Folketinget vedtog d. 5. februar 2015 en Lov om Odense Letbane, som sikrer lovhjemmel til oprettelsen af selskabet og gennemførelsen af projektet. Odense Kommune har oprettet et 100 pct. kommunalt ejet selskab (Odense Letbane P/S), som står for projektering, udbud, anlæg og drift af Odense Letbane.

Efter vedtagelsen af Lov om Odense Letbane er der indgået en administrationsaftale, som fastlægger rammerne for Transport- og Bygningsministeriets tilsyn med det statslige tilskud til Aarhus Letbane-projektet. I den forbindelse har Vejdirektoratet indledt et fagligt tilsyn med projektet.

Odense Letbane har i 2015 påbegyndt arbejdet med eksproprieringer af ejendomme og arealer, omlægning af forsyningsledninger og andre ledninger i vejnettet, samt forberedende anlægsarbejder, som blandt andet omfatter forstærkning af broer, ombygning af tunneller og nedbrydning af bygninger.

Odense Letbane P/S traf i foråret 2015 af hensyn til markedssituationen en beslutning om at omlægge deres udbudsstrategi fra én stor totalentreprise for projektering, anlæg, drift og vedligehold til 4 pakker vedr. hhv. transportsystemet, togindkøb, drift- og vedligehold samt en række anlægsentrepriser. Der træffes ikke endelig beslutning om at igangsættelse af pakkerne, før end der foreligger et konsolideret overblik over økonomien, og staten, Odense Kommune og Region Midtjylland på det grundlag godkender indgåelse af kontrakterne. Selskabet forventer at kunne tilvejebringe et sådant overblik, når tilbudspriserne på transportsystemet, togsæt og anlægsarbejder foreligger medio 2016.

Selskabet forventer på det grundlag, at selve anlægsarbejderne vil kunne påbegyndes i 2017 og være afsluttet omkring 2020. En endelig tidsplan vil dog først kunne lægges på baggrund af de indkomne tilbud og drøftelse med entreprenørerne.

Selskabet har en forventning om, at udgifter til bygherreorganisation samt projektering, tilsyn og administration vil stige med 150 mio. kr. som konsekvens af skift i udbudsstrategien, hvor selskabet påtager sig større ansvar for projektering og koordinering. Selskabet regner dog med at opnå lavere tilbudspriser som følge af den reviderede udbudsstrategi. Selskabet forventer dermed, at merudgifterne kan holdes inden for budgettet.

Den budgetmæssige situation

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

Letbane på Ring 3

Formål

Letbanen i Ring 3 vil bestå af en ca. 28 km lang letbanelinje på den allerede eksisterende Ring 3 mellem Lyngby og Ishøj vest for København. Letbanen skal styrke den kollektive trafiks fremkommelighed på tværs af byfingrene og dermed bidrage til en øget lokalisering og økonomisk vækst i bybåndet langs Ring 3, den såkaldte Ringby. Linjen vil have 28 stationer og vil køre med afgang hver 5. minut i dagtimerne mandag – lørdag og med 10 minutters drift i aftentimerne og søndag. Letbanen forventes at få op til 13-14 mio. passagerer årligt.

Status

Der er i Infrastrukturfonden afsat i alt 1,8 mia. kr. til en letbane i Ring 3, jf. Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010, Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 og Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014.

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

Lov om Letbane på Ring 3 blev vedtaget i februar 2014, og der er indgået aftale med Metroselskabet om varetægelse af opgaven med anlæg af letbanen. Der er udarbejdet dispositionsforslag, VVM-redegørelse og udbudsgrundlag for letbanen i Ring 3.

VVM-redegørelsen blev sendt i offentlig høring primo maj 2015. I de indkomne høringsvar var der forslag om to større ændringer i Ishøj og Lyngby vedrørende omlægning af linjeføring og stationsplacering, der ikke var dækket af VVM-redegørelsen. Tillægget til VVM-redegørelsen har været i offentlig høring frem til 23. november 2015. Ændringerne i Lyngby og Ishøj er indarbejdet i lovforslaget, jf. det følgende.

Et forslag til lov om ændring af lov om Letbanen i Ring 3 forventes fremsat i januar 2016. Der blev i forbindelse med høringen af lovforslaget og en fornyet ekstern kvalitets-sikring af projektet identificeret nogle tidsmæssige risici, som navnlig er relateret til tilrettelæggelsen af ledningsomlæggingerne i forbindelse med projektet. Herunder har ledningsejerne anført, at man ikke vil igangsætte ledningsarbejderne før der, jf. principaftalen, er truffet endelig beslutning om projektets gennemførelse i forbindelse med udbuddet. Såfremt planen om en tidligere gennemførelse fastholdes, vil man fra ledningsejernes side forlange kompensation, hvis projektet opgives, hvilket indebærer en forøgelse af ejernes økonomiske risici i forhold til rammerne i principaftalen. På baggrund heraf lægger lovforslaget op til at ændre planen for gennemførelsen af ledningsarbejderne således, at disse først igangsættes i forbindelse med at ejerne træffer den endelige afgørelse om at gennemføre projektet, når de endelige tilbudspriser foreligger. Dette indebærer en senerelægning af projektets færdiggørelse og åbning.

Med Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 er der afsat 51,1 mio. (2015-priser) i statsligt bidrag til ændring af lineføringen af letbanen ved DTU. Løsningen er indarbejdet i lovforslaget.

Den budgetmæssige situation

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

Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet

VVM for en letbane/BRT løsning i Aalborg

Med aftale om takstnedsættelser og investering i forbedringer af den kollektive trafik af 12. juni 2012, blev det besluttet, at yde et statsligt bidrag på 6 mio. kr. til Aalborg Kommunes VVM-undersøgelse af en BRT/Letbane løsning i Aalborg. VVM undersøgelsen er nu afsluttet, og Aalborg Kommunes byråd har den 9. november 2015 vedtaget et kom-

muneplantillæg som udgør en miljømæssig godkendelse af projektet og muliggør en letbane i kommunens planer.

Parterne bag Aftale om Finansloven for 2015 af (S, R, SF og EL) afsatte 830 mio. kr. (2015-priser) til et statsligt tilskud til etableringen af letbanen i Aalborg. Med regeringens forslag til finanslov for 2016 udgik det statslige bidrag.

Udredning af letbane i Frederikssundsvej

Med Aftale om Metro, nærbane, letbane og cykler af 12. juni 2014 blev det besluttet at afsætte et statsligt bidrag på i alt 6 mio. kr. til en udredning af en letbane i Frederikssundsvej. Staten indgår ikke længere som bidragsyder til udredningen af en letbane på Frederikssundsvej. De øvrige parter (Københavns Kommune, Gladsaxe Kommune og Region Hovedstaden) har besluttet at fortsætte arbejdet med udredningen.

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

Med Aftale om metro, nærbane, letbane og cykler af 12. juni 2014 blev det besluttet at afsætte et statsligt bidrag på i alt 17,5 mio. kr. (2014-priser) til en analyse af et sammenhængende letbane-/BRT-net i Storkøbenhavn. I august 2015 blev det besluttet, at nedskalere analysen til at omfatte: 1) screening af tidligere analyser af mulige forslag til udbygning af et letbanenet i Hovedstadsområdet, 2) Før- efter analyse af Letbanen i Ring 3 og 3) Analyse af fjernbusterminaler.

7. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Formål

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

Status

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

Det fremgår af anlægsloven, at en række usikkerheder omkring projektets økonomi og den tyske myndighedsgodkendelse af sænketunnelen skal være nærmere afklaret, før de store tunnelkontrakter kan underskrives. Denne afklaring er iværksat, herunder også med udarbejdelsen af en opdateret finansiel analyse af det samlede Femern Bælt-projekt. Der er gennemført ekstern kvalitetssikring af en række centrale forhold for økonomien i projektet. Det gælder trafikprognosen og de mindre anlægskontrakter, hvor der endnu ikke er modtaget endelige tilbud. Endvidere foretages ekstern kvalitetssikring af reserverne i anlægsbudgettet og af risikofordelingen mellem Femern A/S og entreprenørerne. En opdateret finansiel analyse forventes at foreligge omkring årsskiftet 2015/2016.

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

Femern A/S iværksatte derfor en handlingsplan med det formål at nedbringe priserne. Som led i handlingsplanen gennemførte Femern A/S inden for rammerne af den konkurrenceprægede dialog en fornyet dialogrunde med entreprenørkonsortierne. Dialogen med entreprenørerne viste, at der især var muligheder for at opnå lavere anlægspriser, hvis entreprenørerne får længere tid til at bygge sænketunnelen. I maj 2015 inden udskrivelsen af folketingsvalget tiltrådte forligskredsen på den baggrund, at anlægsperioden forlænges med 2 år til 8 ½ år. En forlængelse af anlægsperioden flytter åbningstidspunktet for tunnelen.

Femern A/S udsendte den 15. juni 2015 det opdaterede udbudsmateriale til de tilbudsgivende entreprenører med anmodning om at afgive endelige og bindende tilbudspriser. Dette skridt var i sig selv anledning til, at entreprenørerne forventedes at afgive skarpere pristilbud. I udbudsmaterialet var indarbejdet forskellige mekanismer for udbudsmæssigt at kunne håndtere en vis tidsmæssig risiko i forhold til den tyske godkendelsesproces.

Den 15. september 2015 modtog Femern A/S de endelige og bindende tilbudspriser på de fire store kyst til kyst-tunnelkontrakter. En foreløbig vurdering af de modtagne tilbud viser, at der kan opnås væsentlige prisreduktioner i forhold til de foreløbige tilbudspriser af 22. december 2014. Den endelige prisreduktion kan fastslås, når Femern A/S og selskabets rådgivere har færdiggjort evalueringen af tilbuddene efter den valgte evalueringsmodel, hvor pris og kvalitet hver vægter 50 pct. Entreprenørernes vedståelsesperiode for de fire store tunnelkontrakter udløber medio maj 2016.

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

Førnævnte udskydelse af åbningstidspunktet for tunnelen skal også ses i lyset af den opdaterede tyske tidsplan for udbygning af de tyske landanlæg og af den tyske proces for godkendelse af projektet, som beskrives i det følgende.

Femern A/S indgav i oktober 2013 ansøgning om tysk myndighedsgodkendelse til godkendelsesmyndigheden i Kiel, der herefter gennemførte et konsistens- og plausibilitets-tjek af ansøgningen. På den baggrund kunne Femern A/S fremsende den endelige ansøgning i marts 2014. Som led i den tyske myndighedsproces sendte den ansvarlige tyske myndighed, LBV Kiel, ansøgningsmaterialet i offentlig høring. Høringen blev afsluttet i juli 2014.

Femern A/S og LBV Kiel iværksatte en grundig gennemgang af de ca. 3.100 indsigelser. Det var færre indsigelser end forventet af Femern A/S. Gennemgangen viste dog, at flere af indsigelserne er mere komplicerede og mere omfattende end forventet. Det medførte, at det tog længere tid end forudsat at udarbejde svar på indsigelserne, særligt med henblik på at begrænse risikoen for efterfølgende retssager. Femern A/S afleverede i maj 2015 sit forslag til besvarelse af samtlige indsigelser. Forslagene blev udarbejdet i en løbende dialog med godkendelsesmyndigheden, der herefter som led i processen iværksatte en række høringsmøder med de berørte parter i Slesvig-Holsten. Høringsmøderne er afsluttet i november 2015.

Femern A/S er i dialog med de relevante tyske myndigheder om såvel substansen i godkendelsesprocessen som den forventede tidsplan for godkendelsen. Det er i sidste ende alene LBV Kiel, der afgør processen og dermed beslutter, hvornår godkendelsen kan udstedes.

Transportminister i Slesvig-Holsten, Reinhard Meyer, oplyste den 2. oktober 2015, at en endelig tysk myndighedsgodkendelse først vil kunne forventes i 2017 efter gennemførelse af en fornyet fuld offentlig høringsrunde. Meyer oplyste videre, at han forventede, at godkendelsen vil blive indbragt for den tyske Forbundsforvaltningsdomstol, og at domstolsprøvelsen kan have opsættende virkning på igangsætning af anlægsarbejdet. Da Femern A/S afleverede den samlede ansøgning i oktober 2013, anslog Slesvig Holstens transportministerium, at godkendelsen forventedes at foreligge i sommeren 2015.

Femern A/S arbejder på at få en konkretiseret plan for den videre godkendelsesproces fra de tyske myndigheder. Den vil ifølge de tyske myndigheder ikke kunne foreligge, før

ovenstående høringsmøder er afsluttet ultimo november 2015. Endvidere er Femern A/S – i lyset af udviklingen i den tyske godkendelsesproces – i dialog med byderne på de fire store tunnelkontrakter med henblik på at undersøge mulighederne for at fastholde de modtagne tilbud i en længere periode på en økonomisk hensigtsmæssig måde.

Den 12. november 2015 offentliggjorde Transport- og Bygningsministeriet en ekstern kvalitetssikring af Femern Bælt-forbindelsens trafikprognose. Den eksterne kvalitetssikring, der blev udført af COWI, viser, at trafikprognosen giver et realistisk bud på den forventede vejtrafik på Femern Bælt-forbindelsen, at prognosemodellerne er på niveau med professionel praksis for trafikprognoser, og at trafikprognosen er forsigtig i vurderingen af nyskabt trafik, fordi der mangler værktøjer til at forudse forbindelsens dynamiske effekter.

Der er i november 2015 iværksat en ekstern kvalitetssikring af risikofordelingen mellem Femern A/S og entreprenørkonsortierne i de fire store anlægsentrepriser samt af omfanget af reserver i anlægsbudgettet for sænketunnelprojektet. Denne eksterne kvalitetssikring forventes afsluttet i januar 2016.

Det forventes, at forligskredsen i begyndelsen af 2016 vil tage endelig stilling til den videre proces med Femern Bælt-projektet, herunder spørgsmålet om de endelige tilbud på de fire store anlægskontrakter.

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

Den budgetmæssige situation

Med aktstykke 149 af 23. juni 2011 samt akt 97 af 20. marts 2013 om fremrykkede aktiviteter mv. udgør selskabets budgetramme 3.992 mio. kr. (2008-priser). Budgetrammen dækker den resterende del af projekteringsperioden, udbudsprocessen, fremrykkede anlægsaktiviteter samt grundlaget for selskabets drift i 2015.

I anlægsloven for den faste forbindelse over Femern Bælt indgår et samlet anlægsbudget for kyst til kyst-forbindelsen på 55,1 mia. kr. (2015-priser) inklusive reserver på 3,7 mia. kr. svarende til 7 pct. Budgettet omfatter også de yderligere installations- og jernbane-kontrakter samt projekteringsomkostningerne m.v.

Med selskabets modtagelse af de endelige og bindende pristilbud på de fire store kyst til kyst-tunnelkontrakter den 15. september 2015 er der mulighed for at øge reserverne væsentligt samtidig med, at der er opnået stor sikkerhed for en væsentlig del af udgiftsposterne i anlægsbudgettet. Sikkerheden for det nuværende opdaterede anlægsbudget inklusive reserver er dog betinget af, at tilbuddene på de store tunnelkontrakter fastholdes og udnyttes inden udløb af den nuværende vedståelsesperiode i maj 2016.

I indeværende EU-støtteperiode, der dækker perioden frem til udgangen af 2015, modtager projektet støtte fra EU's TEN-T-program. Pr. 30. september 2015 udgør den samlede indtægtsførte EU-støtte 1.316 mio. kr. i 2015-priser (svarende til 1.190 mio. kr. i

2008-priser). Pr. 30. september 2015 var der samlet set udbetalt støtte fra EU for i alt 1.261 mio. kr., og selskabets tilgodehavende kan derfor pr. 30. september 2015 opgøres til ca. 55 mio. kr.

I juli 2015 besluttede Kommissionen at tildele sænketunnel-projektet under Femern Bælt en støtte på 589 mio. euro, svarende til knap 4,4 mia. kr., for perioden fra 2016 til 2019.

Den endelige støttetildeling fra Kommissionen i perioden 2016-2019 fastlægges i en støtteaftale imellem Danmark, Tyskland og Kommissionen ultimo 2015. I støtteaftalen tages der højde for en ændret afløbsprofil i forhold til den, der indgik i ansøgningen i februar 2015, idet Kommissionen samtidig forventer at gennemføre en midtvejsevaluering i 2017 af de støttede projekter med mulighed for at få forlænget støtteperioden. EU-støtten udbetales i takt med, at de faktisk afholdte udgifter til anlægsfasen dokumenteres.

Danske jernbaneanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Formål

Transport- og bygningsministeren tildelte Banedanmark ansvaret for projektering af de danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern-banen) i henhold til lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. De danske jernbanelandanlæg skal senest være klar til ibrugtagning i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse under Femern Bælt. Efterfølgende er lov nr. 575 af 5. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark blevet vedtaget. Endelig har transportministeren med bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015 gældende fra 1. oktober 2015 delegeret opgaver i ovenstående anlægslov til Banedanmark.

De danske jernbanelandanlæg omfatter elektrificering og opgradering til 200 km/t af banestrækningen mellem Ringsted og syd for Holeby samt udbygning af banen mellem Vordingborg og Storstrømsbroen samt mellem Orehoved og syd for Holeby til dobbeltspor. Desuden vil der blive etableret en ny dobbeltsporet fast jernbanebro over Masned-sund og en ny sejlrende i Masnedø Østflak.

Status

På baggrund af akt. 149 af 15. juni 2011 har Banedanmark etableret en bygherreorganisation til gennemførelse af detailprojektering til forberedelse af den efterfølgende fysiske gennemførelse af projektet.

Banedanmark har igangsat arbejdet med at planlægge og gennemføre udbud af de aktiviteter, som er fremrykket ved akt 97 af 20. marts 2013. Det drejer sig om vejbroer på Lolland og Falster, nedrivning af overtagede bygninger, støjisolering af eksisterende bygninger samt etablering af ekstra perron på Vordingborg Station:

- Nedrivning af de første broer begyndte i maj 2014, og delprojektet forventes afsluttet i 2017. Efter udgangen af 2015 er ti broer nedrevet og syv af dem genåbnet. Der er etableret en perron ved Rødby Færge, som åbnede i januar 2015.
- I december 2013 blev 12 overtagne ejendomme nedrevet fordelt på fire entrepriser. Ved udgangen af 2015 forventes yderligere otte ejendomme at være nedrevet.
- De første 410 husejere på Lolland og Falster har siden april 2014 modtaget tilbud om at få støjisoleret deres hus. 367 af disse har accepteret tilbuddet, mens de resterende 43 har afslået eller har ikke svaret. I september 2015 var 307 af de 367 accepterede sager afsluttet. Ved udgangen af 2015 forventes kun en håndfuld ikke at være afsluttet og udelukkende fordi ejerne har bedt om udskydelse. Invitationen af husejerne på Sjælland er udskudt, indtil forligskredsen har foretaget en revurdering af den samlede økonomi i Femern Bælt-projektet og taget endelig stilling til projektets videre forløb, herunder en revurdering af tidsplanen for udbygningen af de danske jernbanelandanlæg i lyset af den seneste tyske tidsplan for udbygningen af de tyske jernbanelandanlæg.
- Arbejdet med etablering af ekstra perron på Vordingborg Station blev afsluttet i december 2014.

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

Forligspartierne bag Femern Bælt-projektet (V, S, DF, LA, RV, SF og K) vil tage stilling til færdiggørelsestidspunktet for jernbanelandanlæggene som led i en beslutning om den videre proces for Femern Bælt-projektet.

Der er gennemført fremrykket ekspropriering af en række ejendomme, som eksproprieres efter, at anlægsloven trådte i kraft den 5. maj 2015. Yderligere er der foretaget besigtigelser på hele strækningen.

I henhold til anlægsloven etablerer Banedanmark følgende:

- En passagervendt station syd for Holeby på Lolland med en tilhørende ny bro over Sydmotorvejen, som Vejdirektoratet forestår, således at den sydlige del af Lolland også efter åbningen af den faste forbindelse kan blive betjent med skinebåren kollektiv trafik.
- En fremtidssikring af jernbanegodstrafikken på strækningen ved at etablere ekstra lange overhalingsspor, der har kapacitet til godstog på 1.000 meter.

Den budgetmæssige situation

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

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

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

(ERTMS) i februar 2016, og at der bliver opslået en ny ansøgningsrunde om EU-støtte i 2018.

8. Metroen

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

Cityringen

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

Fremdriften måles i forhold til kontraktidsplanen med færdiggørelse i maj 2019 og med åbning i juli 2019.

Status

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

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

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

Naboerne til byggepladserne, der bliver udsat for et støjniveau over de fastsatte støjgrænser, får kompensation i henhold til Nabopakkebekendtgørelsen (udstedt 1. juli

2014). Status for Metroselskabets indgåelse af aftaler med naboerne pr. 1. oktober 2015 fremgår af tabellen nedenfor.

Tilbud om kompensation			Blandt 100 pct. Berettigede	
Antal udsendte aftaler om kompensation i alt – i parentes er angivet, hvor mange der har underskrevet tilbud om kompensation	Modtagne afslag på kompensation	Antal udsendte aftaler om 100 pct.-kompensation – i parentes er angivet, hvor mange der har underskrevet tilbud om kompensation	Antal, der er genhuset	Antal der har anmodet om overtagelse – i parentes er angivet, hvor mange der er indgået en aftale med om overtagelse
4.586 (4.219)	7	546 (535)	1	23 (6)

Efter ikrafttrædelsen af nabopakkebekendtgørelsen er der udsendt 4.586 aftaler om kompensation. Heraf er der 546 husstande, der er 100 pct. kompensationsberettigede.

Pr. 1. oktober 2015 er status, at der er indgået 4.219 aftaler om kompensation, heraf 535 aftaler med 100 pct. kompensationsberettigede. Der er fremsat fem anmodninger om genhusning, men alene én husstand har konkret ønsket at indgå en aftale herom. Der er ikke fremkommet anmodning om kommunal genhusning.

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

Status for anlægget

På over halvdelen af de 22 byggepladser er udgravningen overstået og flere byggepladser er nu i gang med at indrette de underjordiske metrostationer. Det drejer sig om stationerne Nørrebros Runddel, Nuuks Plads, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station og Frederiksberg Allé. På disse stationer er rammerne om det store stationsrum og de indvendige konstruktioner støbt, mens etablering af jernbanetekniske installationer m.v., inventar såsom perroner, perrondøre, spor og rulletrapper m.v. udestår. Herudover er færdiggørelse af de indvendige synlige flader og brugervendte informationssystemer m.v. påbegyndt. I løbet af oktober kan averteringsarbejderne påbegyndes på Nørrebros Runddel og Aksel Møllers Have.

Fremdriften for de fire tunnelboremaskiner, der skal bore de 15 km tunneller på Cityringen, følger i store træk tidsplanen. Den 1. oktober 2015 havde tunnelboremaskinerne boret 12.702 m ud af 29.024 m tunnel svarende til 43,8 pct. Tunnelboremaskine 1 (Nora) er d. 27. oktober 2015 startet fra Øster Søgade og er på vej mod København H. Tunnelboremaskine 2 (Tria) er under klargøring på Øster Søgade og forventes klar i starten af 2016. Tunnelboremaskine 3 (Minerva) er startet fra Nørrebro 29. september 2015, og næste stop på vejen mod Øster Søgade er Skjolds Plads. Tunnelboremaskine 4 (Eva) er d. 3. oktober 2015 startet fra Nørrebro mod Nørrebro og videre mod Øster Søgade, hvor den forventes at ankomme medio 2016.

Cityringsprojektet er inde i et faseskifte, hvor transportsystemsentrepreneur Ansaldo STS får overdraget adgang til de hidtidige anlægsbyggepladser for at kunne påbegynde skinnelægning og installationsarbejder. I slutningen af september påbegyndte Ansaldo STS arbejdet på den første tunnelstrækning mellem Tømmergraven og Sønder Boulevard.

De første otte tog til Cityringen er ankommet til Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret (CMC) i Vasbygade, hvor de vil gennemgå forskellige tests og tilpasninger. Produktionen af de øvrige passagertog følger tidsplanen.

Metroselskabet oplyser, at der på nuværende tidspunkt ikke er ændringer i den overordnede tidsplan, men på nogle lokaliteter er der et lokalt efterslæb i fremdriften. På disse lokaliteter udarbejder anlægsentrepreneur CMT genopretningsplaner, som belyser, hvordan man indhenter og begrænser efterslæbene, så den overordnede tidsplan ikke bliver påvirket. Det drejer sig såvel om tilførsel af øgede ressourcer herunder både mandskab og teknisk udstyr, om ændret tilrettelæggelse af arbejdet herunder f.eks. en ændret rækkefølge af anlægsprocesserne, som kan sikre boremaskinernes fremdrift og andre tidskritiske aktiviteter, og om kombinationer heraf.

Metroselskabet vurderer, at pr. 1. oktober 2015 er de største risici for projektets tidsplan koncentreret om byggepladserne ved Marmorkirken og Enghave Plads. Samlet og hver for sig skønnes der at være potentielle risici på disse lokaliteter, som i "worst case" vil kunne påvirke projektets tidsplan negativt med op til 10 uger. Den potentielle forsinkelse er dog målt i forhold til færdiggørelsestidspunktet i maj 2019 jf. kontrakttidsplanen. Ifølge Metroselskabet er der således på nuværende tidspunkt ingen risiko for forsinkelser i forhold til den planlagte åbning i juli 2019.

Nedenfor følger en uddybning for byggepladserne med de største risici pt.:

Marmorkirken

Marmorkirken er en af Cityringens mest komplicerede byggepladser, som konstant kræver stærk fokus. Der er her taget en række initiativer med hensyn til både organisation, produktion og projektering for at imødegå risici. Logistikken omkring udgravningen er vanskelig. Stationen er meget dyb og har med sin særlige udformning mange mellemdæk. Stationens mellemdæk produceres i modsætning til de øvrige stationer i takt med, at stationen bliver udgravet. Efter at mere end halvdelen af betondækkene er udført stort set som planlagt, er risikoen for forsinkelse dog reduceret betydeligt. I øjeblikket pågår arbejdet med at etablere det øverste platformdæk (perron). Lokaliteten er kompliceret og vil blive fulgt tæt, indtil tunnelboremaskinerne har passeret i første halvdel af 2016.

Enghave Plads

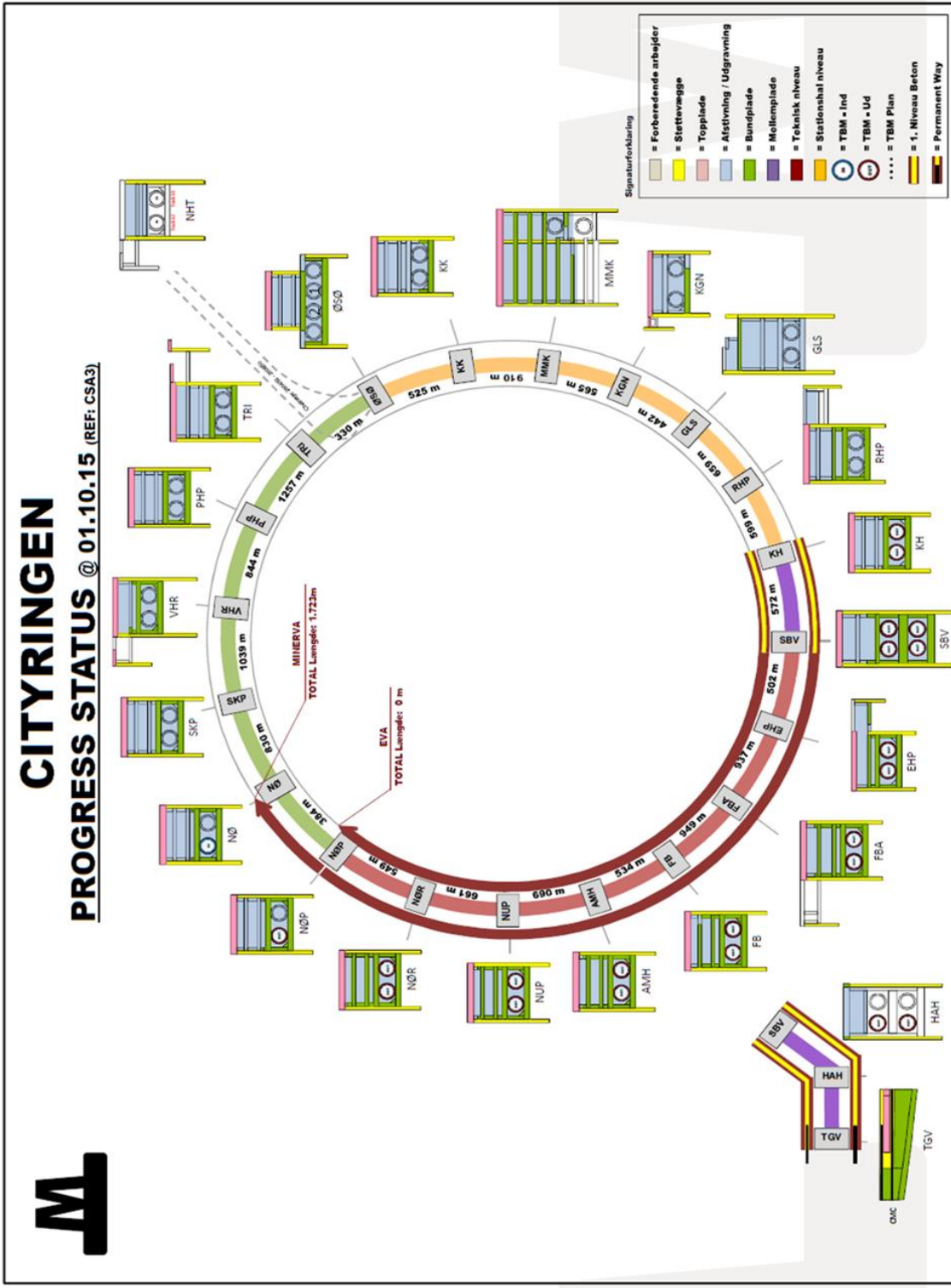
Arbejdet med etablering af teknikrum er i gang. Færdiggørelse af teknikrummene på Enghave Plads er en væsentlig forudsætning for, at den forudsatte testkørsel af transportsystemet på en del af Cityringen, den såkaldte "Functional Section", kan indledes efter tidsplanen. Functional Section skal bruges til at teste de mange tekniske systemer, som samlet indgår i transportsystemet. Der er derfor nedsat en task force, som løbende følger fremdriften på lokaliteten med henblik på at sikre rettidig overdragelse af teknikrummene til Ansaldo STS. CMT har mindre forsinkelser i forhold til det planlagte, men

forventer at kunne optimere færdiggørelsen af teknikrummene inden adgang for Ansaldo STS.

Sønder Boulevard

Der er fokus på færdiggørelse af skaktens betonkonstruktioner, så disse ikke forsinket Ansaldo STS' sporlægningsaktiviteter.

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



Økonomi

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

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

I forhold til det oprindelige anlægsbudget har håndteringen af fordyrelsen herunder klagesager og en længere anlægsperiode forøget anlægsbudgettet for Cityringen med ca. 1 mia. kr. til i alt ca. 23,6 mia. kr. (2015-priser).

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

Finansudvalget tiltrådte d. 8. oktober 2014 akt. 162 om håndtering af fordyrelsen for byggeriet af Cityringen. Det fremgår af aktstykket, at ejerne bidrager ud fra de respektive ejerandele, således at staten indskyder 334 mio. kr. i 2014, Københavns Kommune indskyder 137 mio. kr. i 2014 og 263 mio. kr. i 2016 og Frederiksberg Kommune indskyder 66 mio. kr. i 2020. Det bemærkes, at Københavns Kommune har fremrykket indbetalingen af 263 mio. kr. fra 2016 til 2015. Det blev besluttet af Borgerrepræsentationen 28. maj 2015. Når anlægsarbejdet er færdigt, Cityringen er åbnet, og projektets usikkerheder dermed er reduceret væsentligt, udarbejdes en revideret opgørelse af Metroselskabets langtidsøkonomi. På baggrund heraf vil ejerne tage stilling til, om beløbene helt eller delvist skal tilbagebetales til ejerne.

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

I december 2015 har hovedentreprenøren på Cityringen CMT skriftligt orienteret Metroselskabet om, at de vil rejse betydelige ekstrakrav – såkaldte claims. CMT oplyser, at kravene vil indeholde både et økonomisk krav, som CMT foreløbigt har skønnet til at være i størrelsesordenen 300 mio. €, samt et krav om tidsfristforlængelse.

Kravet om tidsfristforlængelse skal ikke ses som udtryk for, at entreprenøren er forsinket, men sandsynligvis som CMT's ønske om at begrænse risici for dagbøder. Det er fortsat Metroselskabets vurdering, at projektets samlede tidsmæssige risiko ligger indenfor ca. 10 uger i forhold til entreprenørernes færdiggørelse. Åbningsdatoen for Cityringen i juli 2019 er således uændret.

De fremsendte krav er pt. udokumenterede, og det er Metroselskabets umiddelbare vurdering, at de er rejst på et meget lidt substantieret grundlag, og at størrelsesordenen af kravene ikke fremstår proportionalt med kravenes indhold og ansvarsforhold. Metroselskabet vil nu iværksætte en proces med CMT, hvor CMT bliver bedt om at substantiere og dokumentere størrelsesordenen af sine krav og det kontraktuelle grundlag, hvorpå disse er fremsat. På grund af kravenes størrelse og kompleksitet må det forventes, at det vil tage relativt lang tid for CMT at tilvejebringe fyldestgørende materiale og for Metroselskabet efterfølgende at forholde sig til.

Baseret på det foreliggende grundlag er det selskabets umiddelbare vurdering, at kravene i det væsentlige må afvises. Henset til kravenes størrelse vil det dermed heller ikke kunne udelukkes, at en uenighed om de rejste krav først vil kunne løses i en efterfølgende voldgift.

Pr. 30. juni 2015 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 14,0 mia. kr. (løbende priser).

Nordhavnsafgreningen

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

Status

Partierne i forligskredsen bag aftalerne om en grøn transportpolitik (Venstre, Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) blev med den politiske aftale 20. juni 2012 om anlæg af metro til Nordhavnen enige om at afsætte et statsligt bidrag på 328 mio. kr. til metrolinjen til Nordhavnen.

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

Den 21. maj 2013 blev Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (lov nr. 526 af 27. maj 2013) om afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen vedtaget af et enigt Folketing.

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

Udbudsprocessen for højbanestrækningen påbegyndtes i begyndelsen af marts 2015 og er nu afsluttet. Metroselskabet har valgt anlægsentreprenøren Metnord til at udføre projektet, og kontrakten blev underskrevet i november 2015.

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

Status for anlægget

Arbejdet på Nordhavnsafgreningen følger tidsplanen. Designarbejdet pågår, og ca. 60 pct. af såkaldt Detailed Design for Civil Works er udført. Det betyder, at over halvdelen af udførelsestegningerne til betonarbejdet på byggepladsen er godkendte. Grundvands-senkning er etableret i stationsboksen og etablering pågår i øvrige områder. Anlægsentreprenøren har etableret byggepladskontor og har som planlagt reduceret antallet af borerigge til tre. Produktionen af sekantpæle til den kommende stationsboks forløber planmæssigt.

Projektets fremdrift er præsenteret på figuren nedenfor.



CITYRINGEN - Branch off to Nordhavnen

PROGRESS STATUS @ 01.10.15

- CUT & COVER TUNNEL**
- % SECANT PILE COMPLETED - 100%
 - EXCAVATION TO ANCHOR LEVEL 1 - 40%

NHT STATION

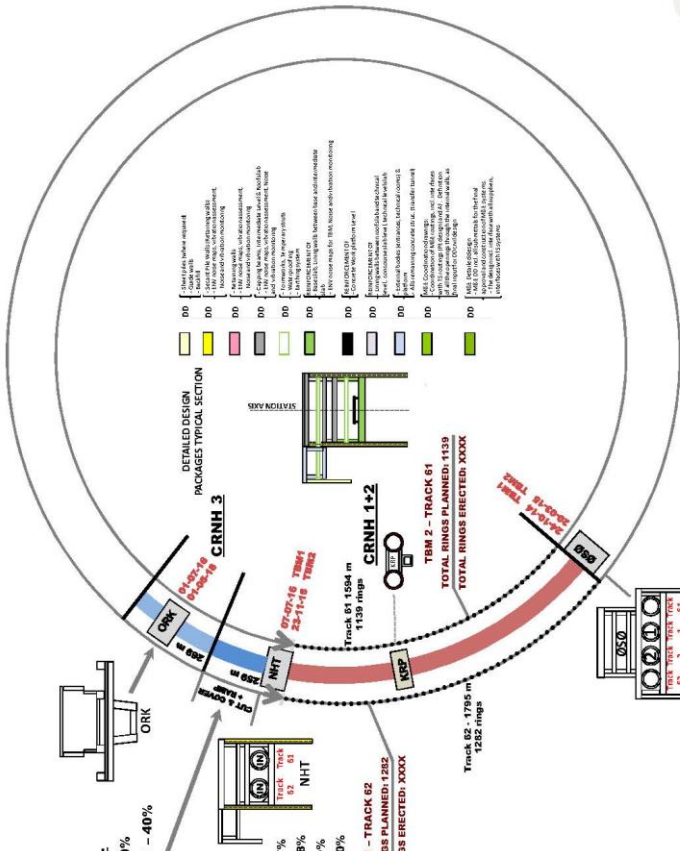
- EXCAVATION TO ANCHOR LEVEL 2 - 97%
- ANCHORS COMPLETED TO LEVEL 2 - 78%
- EXCAVATION TO ANCHOR LEVEL 3 - 70%
- ANCHORS COMPLETED TO LEVEL 3 - 20%

Truck 61 1504 m
1139 rings

Truck 62 - 1795 m
1282 rings

Truck 61 1504 m
1139 rings

Truck 62 - 1795 m
1282 rings



Legend

- NHT
- CRNH
- TEM 1 - Branch IN
- TEM 2 - Branch IN
- TEM 3 - Branch IN
- TEM 4 - Branch IN
- TEM 5 - Branch IN
- TEM 6 - Branch IN
- TEM 7 - Branch IN
- TEM 8 - Branch IN
- TEM 9 - Branch IN
- TEM 10 - Branch IN
- TEM 11 - Branch IN
- TEM 12 - Branch IN
- TEM 13 - Branch IN
- TEM 14 - Branch IN
- TEM 15 - Branch IN
- TEM 16 - Branch IN
- TEM 17 - Branch IN
- TEM 18 - Branch IN
- TEM 19 - Branch IN
- TEM 20 - Branch IN
- TEM 21 - Branch IN
- TEM 22 - Branch IN
- TEM 23 - Branch IN
- TEM 24 - Branch IN
- TEM 25 - Branch IN
- TEM 26 - Branch IN
- TEM 27 - Branch IN
- TEM 28 - Branch IN
- TEM 29 - Branch IN
- TEM 30 - Branch IN
- TEM 31 - Branch IN
- TEM 32 - Branch IN
- TEM 33 - Branch IN
- TEM 34 - Branch IN
- TEM 35 - Branch IN
- TEM 36 - Branch IN
- TEM 37 - Branch IN
- TEM 38 - Branch IN
- TEM 39 - Branch IN
- TEM 40 - Branch IN
- TEM 41 - Branch IN
- TEM 42 - Branch IN
- TEM 43 - Branch IN
- TEM 44 - Branch IN
- TEM 45 - Branch IN
- TEM 46 - Branch IN
- TEM 47 - Branch IN
- TEM 48 - Branch IN
- TEM 49 - Branch IN
- TEM 50 - Branch IN
- TEM 51 - Branch IN
- TEM 52 - Branch IN
- TEM 53 - Branch IN
- TEM 54 - Branch IN
- TEM 55 - Branch IN
- TEM 56 - Branch IN
- TEM 57 - Branch IN
- TEM 58 - Branch IN
- TEM 59 - Branch IN
- TEM 60 - Branch IN
- TEM 61 - Branch IN
- TEM 62 - Branch IN
- TEM 63 - Branch IN
- TEM 64 - Branch IN
- TEM 65 - Branch IN
- TEM 66 - Branch IN
- TEM 67 - Branch IN
- TEM 68 - Branch IN
- TEM 69 - Branch IN
- TEM 70 - Branch IN
- TEM 71 - Branch IN
- TEM 72 - Branch IN
- TEM 73 - Branch IN
- TEM 74 - Branch IN
- TEM 75 - Branch IN
- TEM 76 - Branch IN
- TEM 77 - Branch IN
- TEM 78 - Branch IN
- TEM 79 - Branch IN
- TEM 80 - Branch IN
- TEM 81 - Branch IN
- TEM 82 - Branch IN
- TEM 83 - Branch IN
- TEM 84 - Branch IN
- TEM 85 - Branch IN
- TEM 86 - Branch IN
- TEM 87 - Branch IN
- TEM 88 - Branch IN
- TEM 89 - Branch IN
- TEM 90 - Branch IN
- TEM 91 - Branch IN
- TEM 92 - Branch IN
- TEM 93 - Branch IN
- TEM 94 - Branch IN
- TEM 95 - Branch IN
- TEM 96 - Branch IN
- TEM 97 - Branch IN
- TEM 98 - Branch IN
- TEM 99 - Branch IN
- TEM 100 - Branch IN
- TEM 101 - Branch IN
- TEM 102 - Branch IN
- TEM 103 - Branch IN
- TEM 104 - Branch IN
- TEM 105 - Branch IN
- TEM 106 - Branch IN
- TEM 107 - Branch IN
- TEM 108 - Branch IN
- TEM 109 - Branch IN
- TEM 110 - Branch IN
- TEM 111 - Branch IN
- TEM 112 - Branch IN
- TEM 113 - Branch IN
- TEM 114 - Branch IN
- TEM 115 - Branch IN
- TEM 116 - Branch IN
- TEM 117 - Branch IN
- TEM 118 - Branch IN
- TEM 119 - Branch IN
- TEM 120 - Branch IN
- TEM 121 - Branch IN
- TEM 122 - Branch IN
- TEM 123 - Branch IN
- TEM 124 - Branch IN
- TEM 125 - Branch IN
- TEM 126 - Branch IN
- TEM 127 - Branch IN
- TEM 128 - Branch IN
- TEM 129 - Branch IN
- TEM 130 - Branch IN
- TEM 131 - Branch IN
- TEM 132 - Branch IN
- TEM 133 - Branch IN
- TEM 134 - Branch IN
- TEM 135 - Branch IN
- TEM 136 - Branch IN
- TEM 137 - Branch IN
- TEM 138 - Branch IN
- TEM 139 - Branch IN
- TEM 140 - Branch IN
- TEM 141 - Branch IN
- TEM 142 - Branch IN
- TEM 143 - Branch IN
- TEM 144 - Branch IN
- TEM 145 - Branch IN
- TEM 146 - Branch IN
- TEM 147 - Branch IN
- TEM 148 - Branch IN
- TEM 149 - Branch IN
- TEM 150 - Branch IN
- TEM 151 - Branch IN
- TEM 152 - Branch IN
- TEM 153 - Branch IN
- TEM 154 - Branch IN
- TEM 155 - Branch IN
- TEM 156 - Branch IN
- TEM 157 - Branch IN
- TEM 158 - Branch IN
- TEM 159 - Branch IN
- TEM 160 - Branch IN
- TEM 161 - Branch IN
- TEM 162 - Branch IN
- TEM 163 - Branch IN
- TEM 164 - Branch IN
- TEM 165 - Branch IN
- TEM 166 - Branch IN
- TEM 167 - Branch IN
- TEM 168 - Branch IN
- TEM 169 - Branch IN
- TEM 170 - Branch IN
- TEM 171 - Branch IN
- TEM 172 - Branch IN
- TEM 173 - Branch IN
- TEM 174 - Branch IN
- TEM 175 - Branch IN
- TEM 176 - Branch IN
- TEM 177 - Branch IN
- TEM 178 - Branch IN
- TEM 179 - Branch IN
- TEM 180 - Branch IN
- TEM 181 - Branch IN
- TEM 182 - Branch IN
- TEM 183 - Branch IN
- TEM 184 - Branch IN
- TEM 185 - Branch IN
- TEM 186 - Branch IN
- TEM 187 - Branch IN
- TEM 188 - Branch IN
- TEM 189 - Branch IN
- TEM 190 - Branch IN
- TEM 191 - Branch IN
- TEM 192 - Branch IN
- TEM 193 - Branch IN
- TEM 194 - Branch IN
- TEM 195 - Branch IN
- TEM 196 - Branch IN
- TEM 197 - Branch IN
- TEM 198 - Branch IN
- TEM 199 - Branch IN
- TEM 200 - Branch IN

Økonomi

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

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

Pr. 30. juni 2015 er det samlede forbrug på Nordhavnen opgjort til 687 mio. kr. (løbende priser).

Sydhavnsmetroen

I juni 2014 indgik staten og Københavns Kommune ”Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen”. Sydhavnsmetroen er en afgang fra Cityringen og får 5 stationer: v/ Fisketorvet, v/ Enghave Brygge, v. Sluseholmen, v./ Mozarts Plads og Ny Ellebjerg. Linjeføringen løber gennem dels nye byudviklingsområder med betydeligt omfang af nybyggeri og dels det allerede udbyggede område Kongens Enghave – ”det klassiske Sydhavn” – og slutter ved det nye knudepunkt Ny Ellebjerg, hvor der bliver forbindelse til S-tog, ringbanen og regional- og fjern tog.

Ibrugtagning er foreløbigt planlagt til 2023.

Status

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

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

Derudover forløber arbejdet med VVM-redegørelsen for Sydhavnsmetroen efter tidsplanen. Den første offentlighedsfase – idéfasen – blev gennemført i november og december 2014 og er afsluttet med Københavns Kommunes hvidbog for idéfasen. Hvidbogen danner grundlag for VVM-redegørelsens struktur og indhold. VVM-redegørelsen blev sendt i offentlig høring den 24. august 2015 med forventet vedtagelse af Københavns Kommune inden årets udgang.

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

Status for anlægget

Projekteringen af Sydhavnsmetroen forløber efter tidsplanen. Projektforslagsfasen er i gang og det første udkast til projektforslagstegningerne er tæt på færdigudarbejdet.

Udførelsen af afgreningskammeret Havneholmen fortsætter med mindre forsinkelser, som forventes indhentet.

Økonomi

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

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

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

Som en del af aftalen indgår etableringen af et afgreningskammer fra Cityringen til Sydhavnsmetroen. Anlægsomkostningerne til afgreningskammeret er på ca. 525 mio. kr., inklusiv reserve. Københavns Kommunes andel af afgreningskammeret finansieres som nævnt ovenfor, og statens bidrag udgør ca. 263 mio. kr., inklusiv korrektionsreserve jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen.

Pr. 30. juni 2015 er det samlede forbrug på Sydhavnen opgjort til 228 mio. kr. (løbende priser).

Perrondøre

Arbejdet med at opsætte perrondørene er afsluttet inden for det aftalte budget på 200 mio. kr. (2012 priser). Med etableringen af perrondøre på de overjordiske stationer er driftsstabiliteten steget og passagererne har oplevet en forbedret service og en mere stabil drift. Fra midten af august blev den forbedrede drift suppleret med indsættelse af

ekstra togsæt i morgenmyldretiden. Det betyder, at afstanden mellem afgangene reduceres, hvilket er til gavn for passagerne, der oplever en kortere ventetid mellem afgangene og bedre plads i togene og på perronerne.

9. Puljeprojekter på transportområdet

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

Tabel 9.1 giver en oversigt over puljeprojekter, der er igangsat af forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 og senere aftaler i forlængelse af denne. For så vidt angår puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser, som er etableret med Aftaler om en grøn transportpolitik, er der givet en status for VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. i afsnit 3.1 for baneprojekter og i afsnit 4.1 for vejprojekter.

I tabel 9.2 gives en oversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter afsat som led i aftaler om en grøn transportpolitik, og som enten udføres under Transport- og Bygningsministeriet eller udbetales til og gennemføres af eksterne parter.

Tabel 9.3 giver en oversigt over puljeprojekter, der er udmøntet af forligskredsen bag Aftale om en bedre og billigere kollektiv trafik af 12. juni 2012.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af januar 2014 er der reserveret midler til en stationspulje samt afsat midler til pulje til parkering. I tabel 9.4 gives en status over udmøntningen af puljerne.

Derudover gives der til sidst en status for rådighedspuljen vedrørende overkørsler.

Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik

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

Tabel 9.1. Puljeprojekter på transportområdet, En grøn transportpolitik

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til stationsmoderniseringer						
Genåbning af Langeskov Station	Aftale af 26. nov. 2010 / Aftale af 24. juni 2014	64,5	Nej	19,5	2015	Banedanmark
Enghave station	FL13	92,0	Ja	0,0	2016	Banedanmark
Nordhavn station	Aftale af 26. nov. 2010	78,7	Nej	6,4	(bero)	Banedanmark
(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til nye teknologiske muligheder						
Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro	Aftale af 26. nov. 2010	20,1	Ja	12,1	2016	Banedanmark
Evaluerings af effekterne af ITS	Aftale af 24. juni 2014	3,4	Ja	2,2	2015	Vejdirektoratet
Videreførelse af drift af trafikledelsessystemer	Aftale af 24. juni 2014	15,8	Ja	4,1	2015	Vejdirektoratet
M3 - analyse af øget kapacitet, herunder kørsel i nødspor	Aftale af 24. juni 2014	5,0	Ja	1,6	2015	Vejdirektoratet
Pulje til analyse af kørsel i nødspor, ekskl. M3	Aftale af 24. juni 2014	5,1	Ja	2,0	2015	Vejdirektoratet
(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse						
ATC- linieledere på fjernbanen	FL10	3,5	Ja	1,7	(bero)	Banedanmark
Reservation af ramme til forbedring af vejnettet mv. som led i Ringkøbing-Skjern Kommunes projekt "Søvejen mod vest"	FL10 Aftale af 26. nov. 2010	3,8	Ja	3,8	-	Vejdirektoratet
Tilslutningsvej v Aulbyvej, Middelfart Kommune	FL 12	10,3	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Transport af vindmøller på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	45,5	Ja	12,3	2015	Vejdirektoratet
E45 Fredericia-Kolding, Kørsel i nødspor ved Kolding	Aftale af 21. marts 2013	39,8	Ja	17,5	2015	Vejdirektoratet
Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 21. marts 2013	10,6	Ja	9,3	2015	Banedanmark
Rampekrydsombygning ved Odense SV	Aftale af 21. marts 2013	29,0	Ja	1,4	2017	Vejdirektoratet
Krydsombygning ved Klausdalsbrovej ved Ring 4 i Ballerup	Aftale af 21. marts 2013	35,8	Ja	11,8	2016	Vejdirektoratet
Udvidelse af frakørsel ved Vintapperrampen	Aftale af 24. juni 2014	5,2	Ja	0,8	2016	Vejdirektoratet

Tabellen fortsættes på følgende side...

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014)						
Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn	Aftale af 5. maj 2011	19,2	Ja	10,5	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti Lumsås-Gl.Ebbeløkkevej Øst, Odsherred Kommune	Aftale af 20. juni 2012	8,3	Ja	6,6	2015	Vejdirektoratet
Stikrydsning i tunnel ved Ribe	Aftale af 19. juni 2013	9,0	Ja	6,4	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti på Egedesvej og bro, Køge	Aftale af 19. juni 2013	12,5	Ja	1,9	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti Humlum-Oddesund Syd	Aftale af 19. juni 2013	18,0	Ja	1,4	2017	Vejdirektoratet
Stikrydsning v/ Lergravsvej, Grenaa	Aftale af 24. juni 2014	2,4	Ja	1,2	2015	Vejdirektoratet
Stikrydsning v/ Nyborgvej	Aftale af 24. juni 2014	2,4	Ja	0,6	2015	Vejdirektoratet
Cykelsti Sandvadvej, Hørvejen	Aftale af 24. juni 2014	10,6	Ja	0,6	2016	Vejdirektoratet
Cykelsti vest for Kyse-Fuglebjerg	Aftale af 24. juni 2014	18,2	Ja	1,0	2016	Vejdirektoratet
Cykelsti Kværndrup-Egeskov	Aftale af 24. juni 2014	15,8	Ja	0,9	2016	Vejdirektoratet
Koordinering og planlægning af nationale og regionale cykelruter	Aftale af 24. juni 2014	1,0	Ja	0,1	2016	Vejdirektoratet
Kortlægning af behov og muligheder for forbedringer af cykeldata	Aftale af 24. juni 2014	0,5	Ja	0,2	2015	Vejdirektoratet
Tværgående evaluering af cykelpuljens effekt	Aftale af 24. juni 2014	1,5	Ja	0,3	2019	Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Svanninge Bakker	Aftale af 26. maj 2015	3,0	Ja	0,0	2016	Vejdirektoratet
(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre trafikikkerhed (2009-2014)						
Simulator til lokoførerruddannelsen	FL10	12,7	Ja	0,2	-	Trafik- og Byggestyrelsen
eCall	Akt. 115 2008/2009	10,3	Ja	4,1	2017	Trafik- og Byggestyrelsen
Forbedring af sikkerhed i overkørsler	Aftale af 5. maj 2011	27,3	Ja	27,0	2015	Banedanmark
Pulje til fremme af veteranogskørsel	Aftale af 21. marts 2013	4,7	Ja	4,7	-	Trafik- og Byggestyrelsen
Forbedret sikkerhed for vejarbejdere	Aftale af 21. marts 2013	5,0	Ja	4,0	2015	Vejdirektoratet
Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejstrækninger	Aftale af 21. marts 2013	20,2	Ja	6,5	2015	Vejdirektoratet
En udvidet indsats for kurvesanering	Aftale af 21. marts 2013	8,0	Ja	3,6	2015	Vejdirektoratet
Trafiksikkerhed på motorveje - beskyttelse mod faste genstande	Aftale af 21. marts 2013	3,0	Ja	1,5	2015	Vejdirektoratet
Dødsulykkesstatistik	Aftale af 21. marts 2013	5,0	Ja	5,0	2015	Vejdirektoratet
Undersøgelse af natulykker	Aftale af 21. marts 2013	2,6	Ja	2,4	2015	Vejdirektoratet
Modulvogtogsforsøget	FL07/FL08 Aftale af 21. marts 2013 Aftale af 24. juni 2014	221,5	Ja	144,7	2016	Vejdirektoratet
Fartvisere på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	6,1	Ja	4,1	2019	Vejdirektoratet
Forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	5,0	Ja	0,3	2016	Vejdirektoratet
Sikre kryds, bl.a. forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	8,6	Ja	0,0	2017	Vejdirektoratet
Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejstrækninger, sorte pletter og grå strækninger	Aftale af 24. juni 2014	11,3	Ja	0,0	2017	Vejdirektoratet
Kampagne til hindring af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	7,5	Ja	0,4	2015	Trafik- og Byggestyrelsen

Tabellen fortsættes på følgende side...

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)						
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	FL11	9,7	Ja	0,0	-	Reservation
Bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn	Aftale af 21. marts 2013	58,6	Ja	36,9	2016	Banedanmark
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	Aftale af 21. marts 2013	55,5	Ja	0,0	2018	Banedanmark
(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til støjbekæmpelse (2009-2014)						
Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel	Aftale af 26. nov. 2010	7,3	Ja	4,6	2016	Banedanmark
Støjskærm ved Sundbrovej i Svendborg	Aftale af 14. nov. 2013	20,3	Ja	5,3	2015	Vejdirektoratet
Støjskærm ved Gjøddedalsvej/Nysøvej i Vallensbæk	Aftale af 14. nov. 2013	16,8	Ja	6,2	2015	Vejdirektoratet
Støjskærm ved Eremitageparken, Lyngby-Taarbæk	Aftale af 14. nov. 2013	17,2	Ja	2,1	2016	Vejdirektoratet
Støjsisolering af stærkt støjbelastede boliger	Akt. 116 2008/2009 Aftale af 5. maj 2011 Aftale af 14. nov 2013	27,9	Ja	24,1	2010-2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Vejdammen	Aftale af 5. maj 2011	28,3	Ja	19,3	2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød	Aftale af 5. maj 2011	7,7	Ja	4,0	2016	Vejdirektoratet
(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.71. Generelle puljer						
Landstrafikmodellen	FL10	63,4	Ja	53,5	2016	Transport- og Bygningsministeriet
Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-2014)²⁾						
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland	FL10	25,6	Ja	21,9	2015	Transport- og Bygningsministeriet
Genberegning af midtjysk motorvej (landstrafikmodel)	Aftale af 24. juni 2014	2,0	ja	0,5	2016	Vejdirektoratet
Smidiggørelse af passage, broer ved Assentoft	Aftale af 24. juni 2014	1,0	ja	0,7	2016	Vejdirektoratet
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)						
Istandsættelse af busstoppesteder	Aftale af 5. maj 2011	15,0	Ja	11,0	-	Vejdirektoratet

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. Åbningsåret er det senest besluttede åbningsår for det pågældende projekt.

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

2) Det bemærkes for så vidt angår puljen til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning, at visse projekter finansieret af puljen behandles under kapitel 3.1 og 4.1 (undersøgelser på bane- og vejområdet). Tabellen viser således ikke alle projekter finansieret af puljen.

Nedenstående oplister projekter i tabel 9.1, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af Anlægsstatus:

- Projektet vedr. etablering af en ny perron på Sønderborg station er efter en høring i forligskredsen lukket den 1. september 2015. Sønderborg Kommune og Alsion meddelte i maj 2015 Banedanmark, at man ikke længere ønsker en ny perron etableret, da de oprindelige forudsætninger for perronen har ændret sig. Blandt andet er billetsalget på Sønderborg station blevet lukket, og det areal hvor perronen skulle anlægges, anvendes i dag som velbenyttede parkeringspladser. Kommunen ønsker i stedet en renovering af forpladsen til perronen.
- Projektet vedr. genåbning af Langeskov Station fik tildelt en merbevilling på 10,4 mio. kr. med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014. Da det ikke har været muligt at gennemføre alle planlagte arbejder i løbet af sporspæringerne i påsken og Kr. Himmelfartsferien i 2015, bliver der behov for en senere totalspærring for at kunne afslutte etableringen af gangtun-

nelen til stationen og dermed niveaufri adgang mellem stationens perroner og parkeringspladser for bus og biler. Stationen uden gangtunnel er etableret som planlagt og åbnet for togbetjening i oktober 2015. Projektets samlede økonomi har vist sig, primært som følge af komplikationerne i forhold til udførelsen af stitunnelen og ekstrakrav fra entreprenøren, ikke at kunne holde sig inden for den tildelte bevilning. Banedanmark arbejder pt. med projektering af stitunnelen. På baggrund heraf forventes projektet drøftet med forligskredsen.

- Landstrafikmodellen var planlagt afsluttet i 2015, men den nye version kommer i januar 2016. Forsinkelsen skyldes behovet for kvalitetssikring af modellen.
- Efter udbud af projektet til stationsmodernisering af Nordhavn St. har Banedanmark måtte konstatere, at det vindende bud ligger væsentligt over Banedanmarks bygherreoverslag. Fordyrelsen skyldes hovedsageligt et behov for ekstra arbejder, større mængder spuns og en kompliceret udførelsesplan. Som følge af fordyrelsen er projektet foreløbigt sat i bero. Projektet forventes drøftet med forligskredsen bag projektet.
- Projektet ATC-linieledere på fjernbanen er foreløbigt sat i bero, da dets funktionalitet kun vil være relevant indtil Signalprogrammets udrulning.
- Projektet Transport af vindmøller på statsvejnettet er blevet justeret således, at porteføljen nu omfatter 37 strækninger imod oprindeligt 42. Af de fem udgåede strækninger er fire udgået, da de ikke længere er relevante. Den sidste strækning er udgået af trafiksikkerhedsårsager. Denne justering samt gunstige licitationsresultater medfører, at der forventes en billiggørelse af projektet. Projektet forventes færdiggjort i 2015 som planlagt.
- Hvad angår E45 Fredericia-Kolding, Kørsel i nødspor ved Kolding, udestod en vurdering af behovet for en ITS-løsning på strækningen, jf. Anlægsstatus 1. halvår 2015. Det har siden ikke vist sig nødvendigt at etablere ITS. Der vil i stedet blive opsat ekstra skiltning på strækningen.
- Åbningsåret for støjskærm ved Eremitageparken, Lyngby-Taarbæk er udskudt til 2016. Dette skyldes, at projektet opføres inden for to gravhøjes beskyttelseslinjer, og dispensation i henhold til naturbeskyttelsesloven er først modtaget i august 2015.
- Projektet med genberegning af midtjysk motorvej (landstrafikmodellen) er udskudt til 2016, da landstrafikmodellens nye version først kommer til januar 2016. Afslutning forventes i marts 2016.
- For projektet Cykelsti vest for Kyse-Fuglebjerg har Næstved Kommune bedt om, at der skal etableres dobbeltrettet cykelsti på en del af strækningen. Vejdirektoratet afventer en tilbagemelding fra kommunen med henblik på afklaring vedrørende projektet. Ekspropriationsprocessen er sat i stå, indtil der er afklaring, og projektet forventes derfor forsinket.

- Åbningsåret 2016 for Cykelsti Humlum-Oddesund Syd kan ikke holdes. Naturstyrelsen har november 2015 meddelt Vejdirektoratet dispensation til anlæggelse af cykelstien inden for strandbeskyttelseslinjen, dog med forbehold for klagefrist. Der er en klagefrist på 4 uger til Natur- og Miljøklagenævnet. Vejdirektoratet forventer på nuværende tidspunkt, at åbningsåret tidligst bliver i 2017, og yderligere forsinkelse kan ikke udelukkes.

Puljeprojekter afsluttet siden sidste Anlægsstatus:

- Årets trafikikkerhedsby 2011
- Årets trafikikkerhedsby 2012
- Årets trafikikkerhedsby 2013
- Årets trafikikkerhedsby 2014
- Den strategiske analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland

Tabel 9.2. Økonomioversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter, En grøn transportpolitik

(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt pr. 30.09.2015	Resterende pulje (2015-priser)	Ansvarlig institution	
Udmøntes til projekter varetaget af Transportministeriet						
	Pulje til fremme af cykling	Aftale af 26. maj 2015	2015-2016	51,1	0,0	Vejdirektoratet
	Medfinansieringspuljen	Aftale af 21. marts 2013	-	151,6	0,0	Vejdirektoratet
	Pulje til mere cykeltrafik	Aftale af 29. januar 2009	2009-2014	1010,2	0,0	Vejdirektoratet
	Pulje til veteranog	Aftale af 21. marts 2013	2013	4,7	0,0	Trafikstyrelsen
(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Forbrug pr. 30.09.2015	Totaludgift (2015-priser)	Ansvarlig institution	
Udmøntes af Transportministeriet til projekter udført af eksterne parter						
	Statsligt tilskud til Marselis boulevard	Aftale af 29. januar 2009	-	73,3	267,0	Vejdirektoratet
	Statsligt tilskud til Odense kanal	Aftale af 29. januar 2009	-	130,9	130,9	Vejdirektoratet
	Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statsligt bidrag	Aftale af 29. januar 2009	-	28,5	35,7	Vejdirektoratet
	Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	Aftale af 26. nov. 2010	-	30,2	60,7	Vejdirektoratet
	Grenå omfartsvej	Aftale af 7. februar 2012	-	0,0	120,7	Vejdirektoratet

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

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 afsatte parterne 100 mio. kr. (2013-priser) til en pulje til kommunal medfinansiering af anlægsprojekter i relation til statsvejnettet, hvor staten betaler op til 50 pct. og ansøgerkommunen minimum 50 pct. af projektomkostningerne.

Med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden af 24. juni 2014 besluttede aftaleparterne at afsætte yderligere 50,5 mio. kr. (2014-priser) til

puljen, således at der kunne findes støtte til gennemførelse af i alt ni anlægsprojekter, hvoraf to var klar til detailprojektering, mens de øvrige syv var på idéskitseniveau.

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

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

Vejdirektoratet påbegyndte i 2014 anlægsarbejdet på følgende to medfinansieringsprojekter:

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

Med henblik på at klargøre de resterende seks anlægsprojekter til detailprojektering og gennemførelse er der gennemført vejnetsanalyser med henblik på at fastlægge anlægsprojekternes præcise udformning, trafikale og miljømæssige effekter samt den tilhørende anlægsøkonomi. Det drejer sig om følgende seks forslag til anlægsprojekter:

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

Som følge af vejnetsanalyserne er der nu skabt større klarhed omkring projekternes økonomi. To projekter er blevet dyrere, og et projekt er blevet billigere. Projekternes samlede økonomi og løsningsmuligheder inden for den samlede ramme er under konsolidering.

Pulje til mere cykeltrafik

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

Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der afsat midler til *Pulje til forbedringer af den kollektive trafik i yderområder* samt *Yderligere investeringer i forbedringer af den kollektive trafik*. Med Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015 udmøntede yderligere midler. En del af midlerne afsat i disse aftaler anvendes til investeringer i infrastruktur, jf. tabel 8.3.

Tabel 9.3. Puljeprojekter på transportområdet, Bedre og billigere kollektiv trafik

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 30.09.2015	Bevillingsansvarlig
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	Aftale af 12. juni 2012	59,7 ¹⁾	Ja	34,9	Trafik- og Byggestyrelsen
Medfinansiering af supercykelstier i de større byer	Aftale af 12. juni 2012	189,0	Ja	171,9 ²⁾	Vejdirektoratet
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale af 12. juni 2012	54,6	Ja	42,8	Banedanmark
Flere afgang i metroen	Aftale af 12. juni 2012	202,6	Ja	202,6	Transport- og Bygningsministeriet
Pulje til busfremkommelighed	Aftale af 12. juni 2014	51,1	Ja	51,1 ³⁾	Trafik- og Byggestyrelsen
Supercykelstier og cykelparkering	Aftale af 12. juni 2014	182,9	Ja	173,6 ⁴⁾	Trafik- og Byggestyrelsen
Omlægning af S-banen til metrodrift	Aftale af 12. juni 2014	15,0	Ja	1,4	Transport- og Bygningsministeriet
Analyse af effekter ved stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland	Aftale af 22. maj 2015	0,5	Ja	0,0	Transport- og Bygningsministeriet
Analyse af jernbanekrydsning i Silkeborg	Aftale af 22. maj 2015	0,5	Ja	0,0	Banedanmark
Analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne	Aftale af 22. maj 2015	1,0	Ja	0,0	Transport- og Bygningsministeriet

1) Der blev afsat 57 mio. kr. årligt 2012-priser i perioden 2013-2017. Forbrugstallet angiver det hidtil i året tilsagnsførte beløb tillagt 0,6 mio. kr. i administrationsbidrag til Trafik- og Byggestyrelsen.

2) Resterende midler er udmøntet til projekter på statsvejnettet.

3) Heraf 0,5 i administrationsbidrag til Trafik- og Byggestyrelsen.

4) Inkl. administrationsbidrag til Trafik- og Byggestyrelsen og Vejdirektoratet.

Anm.: "Hjemmel/Aftale" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Overholdelse af bevilling" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. For enkelte af projekterne er der tale om tilsagnsordninger, og forbruget angiver afgivne tilsagn.

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

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

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

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

Totalbevillingen forventes overholdt.

Flere afgange i Metroen

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

Analyse af omlægning af S-banen til metrodrift

I forlængelse af arbejdet med de strategiske analyser af bedre mobilitet i hovedstadsområdet og som en del af de langsigtede forberedelser af indkøbet af næste generation S-tog udarbejdes en udredning, som skal afdække fordele og ulemper ved at omlægge S-banen til metrodrift.

Metrodrift på S-banen indebærer, at togene kører førerløst med en meget høj frekvens og et ensartet standsningsmønster, hvor alle tog stopper ved alle stationer, som vi kender det fra metroen i København. Som et ligestillet alternativ til metrodrift skal udredningen afdække fordele og ulemper ved at kombinere førerløs drift på S-banen med en højfrekvent klassisk køreplan, hvor der køres med en blanding af hurtigtog og stoptog, som vi kender det fra S-banen i dag.

Udredningsarbejdet blev igangsat i 2014 og forventes afsluttet medio 2017.

Analyse af effekter ved stationsåbninger i Østjylland

Der er afsat 0,5 mio. kr. (2015-priser) til en analyse af effekter ved stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland. Analysen igangsættes i 2016.

Analyse af jernbanekrydsning i Silkeborg

Der er afsat 0,5 mio. kr. (2015-priser) til en analyse af jernbanekrydsning i Silkeborg. Analysen igangsættes i 2016.

Analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne

Der er afsat 1 mio. kr. (2015-priser) til en analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne. Analysen igangsættes i 2016.

Puljeprojekter finansieret af Togfonden DK

Tabel 9.4. Puljeprojekter på transportområdet, Togfonden DK

(mio. kr. 2015-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2015	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
Togfonden DK						
Pulje til parkering						
Pulje til parkering	Aftale af 14. januar 2014	200,0	Ja	0,0	2023	Trafik- og Byggestyrelsen
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	Aftale af 14. januar 2014	23,0	Ja	0,0	-	Reservation

1) Resterende midler er afsat med Aftale om en grøn transportpolitik. Se tabel 9.1.

Pulje til parkering

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at igangsætte en særskilt analyse med DSB om en udbygning af parkeringspladser ved stationer i de byer, der betjenes af Superlyn. Med udgangspunkt i analysens anbefalinger vil parterne medvirke til etablering af flere parkeringspladser ved stationerne i et fælles statsligt-kommunalt samarbejde. Derfor er der med aftalen afsat en pulje på i alt 200 mio. kr. til medfinansiering af kommunale parkeringspladser ved stationerne, foreløbigt i perioden 2020-2023.

Analysen forløber planmæssigt med afslutning i 2015.

Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn

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

Pulje til overkørsler

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev parterne enige om at forlænge den eksisterende pulje vedrørende jernbaneoverskæringer fra 2014 til 2020 og afsætte 36 mio. kr. pr. år til indsatsen med at nedlægge og sikre jernbaneoverskæringer på Banedanmarks net. Med Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af oktober 2009 blev udmøntningen af puljen fremrykket, således at midlerne i 2019-2020 udmøntes i perioden 2014-2018.

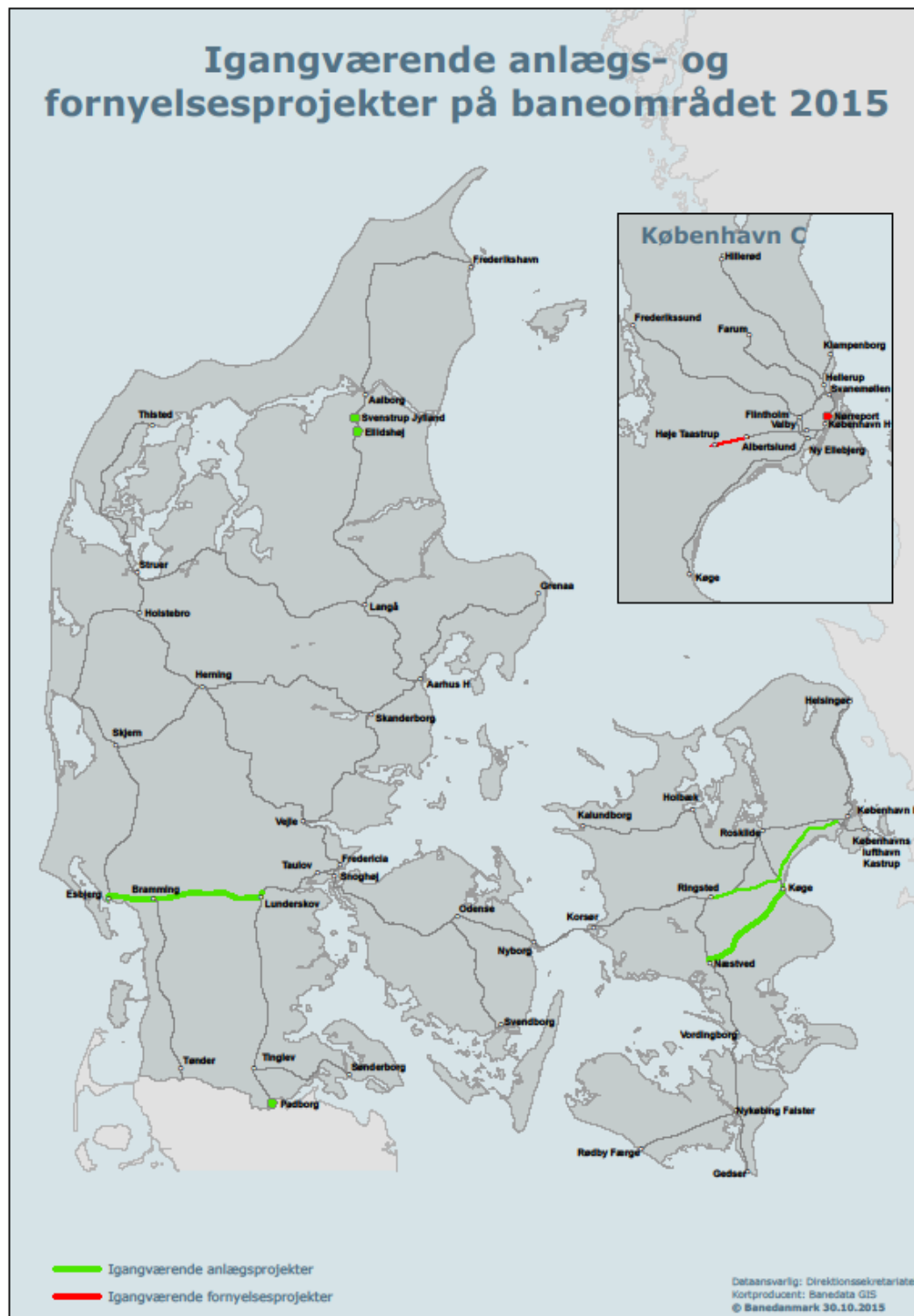
Puljen omfatter nedlæggelse eller opgradering af overkørsler på hoved-, regional- og lokalbanerne. Målsætningen er nedlæggelse eller sikring (i al væsentlighed) af alle usikrede overkørsler på Banedanmarks net med udgangen af 2018.

Pt. er arbejdet med at nedlægge eller sikre usikrede overkørsler gennemført på syv strækninger, arbejdet er under udførsel på syv strækninger, og for én enkelt strækning (Aarhus-Grenaa) er arbejdet endnu ikke påbegyndt.

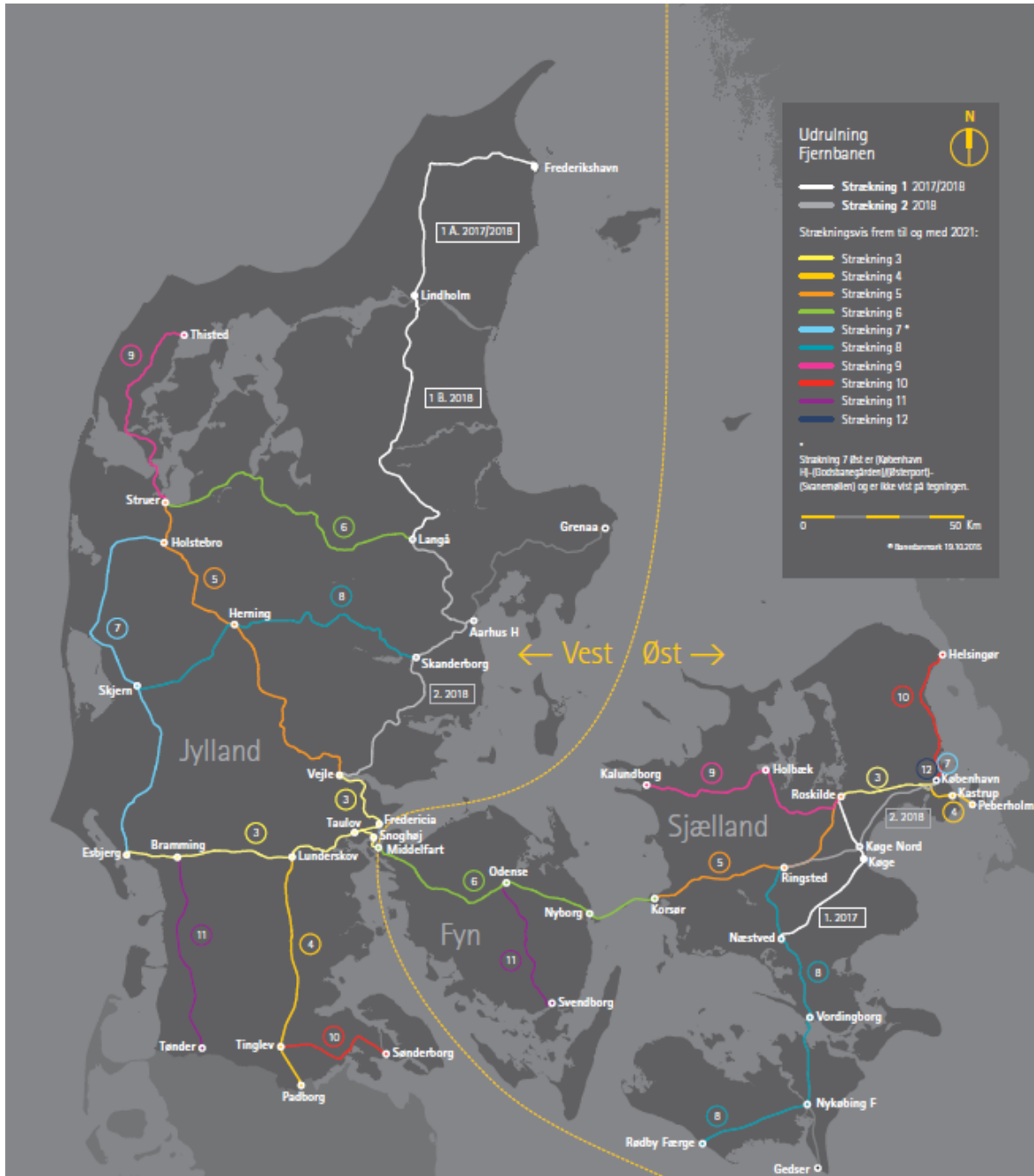
Banedanmark vurderer, at puljen skal tilføres yderligere midler for at sikre, at alle usikrede overkørsler er nedlagt eller sikret ved udgangen af 2018. Dette er pt. under konsolidering med henblik på forelæggelse for forligskredsen.

10. Bilag

Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet



Bilag 2: Foreløbig plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på fjernbanen



Bilag 3: Foreløbig plan for idriftsættelsen af Signalprogrammet på S-banen



Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet

