



Banedanmarks Anlægsplan 2030

Opdatering december 2020

banedanmark



Banedanmarks Anlægsplan 2030
Opdatering december 2020
Version 1.3

Økonomi & Planlægning
Strategisk Planlægning
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon
8234 0000

banedanmark@bane.dk
banedanmark.dk
Journalnr.
2019-9877

Banedanmarks Anlægsplan 2030

Indhold		Side
1	Introduktion til Anlægsplanen	4
1.1	Ændringslog	5
1.2	Koordinering med Trafikplan	6
1.3	Generelle koordineringshensyn	6
1.4	Kort om udrulning af nyt signalsystem og elektrificering	7
2	Anlægsplan 2030 - Overblik	9
3	Anlægsplan 2030 – Vest for Lillebælt	11
3.1	Fredericia-Aarhus	12
3.2	Aarhus-Aalborg Lufthavn	13
3.3	Lindholm-Hjørring	14
3.4	Øvrige strækninger Jylland	15
4	Anlægsplan 2030 – Øst for Lillebælt	16
4.1	Køge-Næstved & Ringsted-Nykøbing F	17
4.2	Roskilde-Kalundborg	18
4.3	København-Roskilde	20
4.4	Roskilde-Korsør	21
4.5	Nyborg-Odense	21
4.6	København-Køge-Ringsted	22
4.7	Ny bane over Vestfyn	22
4.8	Øvrige strækninger Sjælland og Fyn	22
4.9	S-banen	23
5	Projekter hvor der udestår endelig politisk beslutning	25
5.1	Nye baner	25
5.2	Hastighedsopgraderinger	26
5.3	Stationer	27
5.4	Øvrige projekter	29
5.5	Tidspunkt for eventuel politisk beslutning	31

1 Introduktion til Anlægsplanen

Banedanmarks Anlægsplan indeholder centrale infrastrukturprojekter, der udføres på den danske jernbane til og med 2030. Alle projekter, der er politisk besluttet, og hvor der er afsat finansiering på finansloven eller ved aktstykke, indgår i Anlægsplanen. Endvidere fremgår planlagte, større spor- og kørestrømsfornyelser frem til og med 2025. Af kapitel 5 fremgår anlægsprojekter, der ikke er endeligt besluttet og planlagt, samt en oversigt over, hvornår der skal træffes politisk beslutning, hvis de skal indgå i den nuværende Anlægsplan.

Formålet med planen er at give et overblik over de centrale infrastrukturprojekter og sikre en sammenhængende langtidspanlægning ved at afsætte tid til at gennemføre den enkelte anlægsaktivitet ud fra en teknisk og økonomisk optimal strategi på baggrund af politiske beslutninger, herunder aftale af 15. november 2017 om en ny strategi for udrulning af Signalprogrammet (jf. Aftale om en grøn transportpolitik).

Der er indgået aftale med leverandøren af det nye signalsystem i Østdanmark i april 2020, hvor leverandøren bekræfter, at den sydlige del af Early Deployment-strækningen, Køge-Næstved kan tages i brug til juni 2021, Mogenstrup-Nykøbing Falster til ultimo 2021 og København-Ringsted til ultimo 2022.

Der pågår genplanlægning af Signalprogrammets udrulningsplaner i såvel Øst- som Vestdanmark. Der er fremdrift i forhandlingerne, og der er enighed om et revideret plangrundlag for udrulningerne. Der udestår dog en kommerciel aftale med såvel leverandøren i Øst- som i Vestdanmark. Der forventes indgået en aftale med leverandøren i Vest ultimo 2020/primo 2021, mens der tidligst forventes en aftale med leverandøren i Østdanmark i løbet af første kvartal 2021. Den reviderede udrulningsplan betyder, at visse strækninger kan blive fremrykket ift. Anlægsplanen afhængigt af materielsituationen.

Idet Banedanmarks Anlægsplan er udarbejdet med hensyn til bl.a. materielsituation, forventede større fornyelsesprojekter, intern planlægningshorisont, trafikale hensyn samt markedskapacitet, er det vanskeligt at ændre på ét element i planen uden at skulle gentænke planen på ny (domino-effekt). Banedanmark tilstræber at opdatere anlægsplanen halvårligt.

I de kommende år er der et højt anlægs- og fornyelsesniveau på jernbanen. Bruttolisten over undersøgte projekter i kapitel 5, og de eventuelle ibrugtagningstidspunkter skal ses i lyset af dette. Bindingerne og tidsplanerne er således fastlagt ud fra det enkelte projekt og giver et indikativt ibrugtagningsår. Ved beslutning af flere projekter vil Banedanmark således skulle samtænke projekterne med de allerede igangværende projekter og vurdere det ud fra den samlede kapacitet i markedet, hensynet til Signalprogrammet samt den hensigtsmæssige udførelsesrækkefølge.

1.1 Ændringslog

Banedanmark offentliggjorde juli 2020 en opdateret Anlægsplan frem til 2030, som afspejler udrulningsplanen for Signalprogrammet og leveringen af DSB's Fremtidens Tog. Denne Anlægsplan følger den faste halvårslige opdatering, hvor de væsentligste ændringer siden juli 2020 er:

- Selvom der er fuld gang i byggepladserne på Masnedø og Falster, kan Vejdirektoratet som byggherre nu konstatere, at det ikke længere er realistisk at leve op til den forventede åbning af den nye Storstrømsbro i 2022. Derfor udskydes færdiggørelsen til 2023 for vejbanen og fra 2023 til 2024 for jernbanen.
- Sporfornyelsen på Fredericia-Vejle fristrækning er udskudt fra 2021 til 2023.
- Fornyelsen af Fredericia Station er udskudt fra 2021 til 2023
- Ibrugtagningen af sikringsanlægget på Næstved Station er udskudt fra ultimo 2020 til første halvår 2021. Der køres med reduceret trafikomfang frem til sikringsanlægget ibrugtages.
- Sporfornyelsesprojektet på Roskilde-Ringsted udføres nu over to år i 2022-2023 fremfor 2022.
- Sporfornyelsen og hastighedsopgraderingen af Aalborg Station er flyttet fra 2022 til forventeligt 2024.
- Sporfornyelsen og opgraderingen af Aarhus H er indarbejdet i anlægsplanen med den nuværende anlægsperiode i 2025-2026.
- Større sporfornyelsesprojekter med udførelse i 2024 og 2025 er indarbejdet. I 2024 udføres sporfornyelsesprojekter på Langå Station, strækningen Fredericia-Padborg og på S-banen mellem Valby og Svanemøllen. I 2025 udføres sporfornyelsesprojekter på strækningerne Skjern-Holstebro og Høje Taastrup-Roskilde samt på S-banen mellem Svanemøllen og Hillerød.

Foruden ovenstående ændringer er der følgende opmærksomhedspunkter:

- Der pågår overvejelser om overdækning af banegraven ved Aarhus H sammen med ombygning af stationen. Såfremt det besluttes, vil der ske en koordinering af projekterne på og omkring Aarhus H, som vil medføre justering af projekternes ibrugtagningstidspunkter inden for den overordnede tidsplan, hvor DSB's Fremtidens Tog skal kunne køre til Aarhus ultimo 2026.
- Banedanmark genovervejer, hvornår en test af kørestrømsanlægget på strækningen Køge-Næstved mest hensigtsmæssigt kan udføres inden strækningen benyttes af eltog ifm. K23.

1.2 Koordinering med Trafikplan

Banedanmarks Anlægsplan skal ses i sammenhæng med den gældende Trafikplan. Anlægsplanen afspejler således Trafikplanen ved, at infrastrukturarbejderne i Anlægsplanen er tilpasset, så trafikmængden i den gældende Trafikplan kan afvikles som planlagt.

I aftalen fra november 2017 (ny udrulningsstrategi) indgår, at det nye signalsystem udrulles med færrest mulige forstyrrelser i trafikken ved at ibrugtage det nye signalsystem i takt med indfasningen af nyt el-materiel. Af DSB's eksisterende materiefåde forudsættes i denne udrulningsstrategi IC3 og ABs udstyret med nyt signaludstyr.

DSB, Banedanmark og Transport- og Boligministeriet har i fællesskab opstillet en konkret trafikplan for, hvornår der er mulighed for at ibrugtage strækninger med nyt signalsystem, og i hvilket omfang passagererne berøres.

Trafikplanen viser, at strategien for udrulning af nyt signalsystem kan gennemføres både anlægsmæssigt og trafikalt så der – med få afgrænsede undtagelsestilfælde – sikres tilstrækkeligt med siddepladser gennem hele udrulningsperioden til alle passagerer og med begrænsede omlægninger af betjeningen. Trafikplanen er nu suppleret med ombygning af IR4 i lyset af, at udrustningen af IC3 forløber tilfredsstillende. Ombygningen af IR4 gør trafikafviklingen mere robust.

1.3 Generelle koordineringshensyn

Banedanmarks planlægning af infrastrukturprojekter i Anlægsplanen sker med baggrund i nogle overordnede principper og hensyn for koordinering af anlægsarbejderne.

- *Teknisk-økonomisk optimal planlægning*
Anlægsarbejderne med fornyelses- og hastighedsopgradering, nyt signalsystem og elektrificeringsprojekterne er planlagt dels ud fra strategien for udrulning af Signalprogrammet, dels ud fra hensynet til den hensigtsmæssige rækkefølge af projekterne ude på banenettet. F.eks. planlægges hastighedsopgraderinger udført samtidig med sporfornyelsesprojekter.

Endvidere er koordineringen af kommende større jernbaneaktiviteter sket ud fra et hensyn til den samlede forventede markedskapacitet samt til et jævnt forløb i udrulning af Signal- og Elektrificeringsprogrammet. Når en strækning ad gangen færdiginstalleres, reduceres afbrydelser i arbejdsprocesserne, hvilket er omkostningsreducerende for entreprenøren, og dermed for Banedanmark.

- *Forhold mellem nyt signalsystem og opsætning af kørestrøm*
Den senere ibrugtagning af nyt signalsystem medvirker generelt til at forsinke ibrugtagning af elektrificeringen i forhold til den oprindelige kontrakt, hvor den sidste ibrugtagning var planlagt til 2026. Med henblik på at sikre en forholdsvis jævn udrulningstakt for leverandøren af elektrificeringen har Banedanmark

identificeret en teknisk løsning, der kan sikre opsætning af kørestrømsanlægget forud for ibrugtagning af nyt signalanlæg, uden påkrævet ibrugtagning af elektrificeringen, da ibrugtagning af el-anlægget fortsat skal afvente Signalprogrammets udrulning.

- *Hastighedsopgraderinger*
Anlægsplanen indikerer, hvilket år en given hastighedsopgradering kan udføres, og ikke hvornår den ibrugtages. Nyt signalsystem er som udgangspunkt en forudsætning for ibrugtagning af hastighedsopgradering, hvorfor ibrugtagningen typisk først sker med ibrugtagning af det nye signalsystem.

1.4 Kort om udrulning af nyt signalsystem og elektrificering

I nærværende afsnit introduceres de væsentligste ændringer og tilhørende risici i udrulningen af nyt signalsystem samt en model for en mere jævn udrulningstakt for elektrificering af den danske jernbane.

1.4.1 Udrulning af nyt signalsystem

Udrulningsplanen for nyt signalsystem følger den strategi, som forligskredsen bag Signalprogrammet bakkede op omkring med aftale af 15. november 2017. Dvs. at planen fortsat er tilrettelagt med henblik på at udruste bl.a. hovedstrækninger i Jylland med nyt signalsystem (ERTMS) forud for ibrugtagning af elektrificering, så immunisering undgås.

I forhold til planen fra november 2017 er der foretaget yderligere justeringer med henblik på at sikre en jævn udrulning af nyt signalsystem frem mod 2030. Planen er derudover tilpasset leverancen af DSB's Fremtidens Tog og elektriske lokomotiver og for at sikre IC4 forlænget adgang til værksteder og klargøringsfaciliteter i hhv. Aarhus og Kastrup.

Derudover er der på visse strækninger begrænset fleksibilitet for Signalprogrammet (særligt Øst- og Nordjylland, Roskilde-Kalundborg og Køge/Ringsted-Femern) pga. høj koncentration af infrastrukturprojekter og samtidige arbejder, der skal koordineres mellem bl.a. Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet, såsom opsætning af master og fundamenter. På øvrige strækninger er der større fleksibilitet for Signalprogrammet.

Signalprogrammet har i første halvår af 2020 været i intensive forhandlinger med leverandørerne om reviderede udrulningsplaner for hhv. Fjernbane Vest- og Fjernbane Øst-projektet. Der er enighed om en rækkefølge og overordnet første planudkast for de enkelte udrulninger på begge sider af Lillebælt. I april 2020 blev der indgået en aftale med leverandøren i Østdanmark, hvor leverandøren bekræfter, at den sydlige del af Early Deployment-strækningen, Køge-Næstved, kan tages i brug til juni 2021, Mogenstrup-Nykøbing Falster til ultimo 2021 og København-Ringsted til ultimo 2022. Leverandøren har dog siden meldt om en forsinkelse af Køge-Næstved, som bryder med

Anlægsplanens ramme. Forsinkelsen skyldes, at fremdriften med systemudviklingen ikke er som forudsat, da COVID-19 betyder, at visse af leverandørens medarbejdere er hjemsendt. Forsinkelsen forsøges nedbragt, og det er Banedanmarks forventning, at den ikke får konsekvenser for ibrugtagning af den efterfølgende strækning, Mogenstrup-Rødby. Situationen følges også i de månedlige statusrapporter for Signalprogrammet.

1.4.2 Elektrificering

Anlægsplanen 2030 bygger på forudsætningen om, at ibrugtagningen af nyt signalsystem (ERTMS) som udgangspunkt er gennemført før ibrugtagning af kørestrøm, da de nuværende sikringsanlæg ikke kan "tåle" den elektriske støj fra et kørestrømsanlæg.

Den ændrede udrulningsplan for nyt signalsystem har dog medført, at Banedanmark installerer kørestrøm, selvom nyt signalsystem ikke er udrullet. Elektrificeringen kan dog fortsat først ibrugtages efter ibrugtagning af nyt signalsystem, medmindre der immuniseres.

Formålet med denne model er at give leverandøren mulighed for en mere jævn produktionstakt og derigennem minimere risikoen for ekstra krav som følge af en markant ændret udrulningsplan. Der pågår en genforhandling af kontrakten, inkl. udrulningsplan, med leverandøren. Der pågår detailplanlægning af elektrificeringen af strækningen Fredericia-Aarhus-Aalborg. Dette sker i tæt samarbejde med såvel Signalprogrammet som øvrige arbejder på strækningen. Banedanmark har besluttet at ændre udrulningen af elektrificeringen, så arbejderne først opstartes på strækningen Fredericia-Aarhus af hensyn til robustheden i forhold til Fremtidens Tog.

Figur 2 afspejler dele af genplanlægningen af Signalprogrammet fra 2020 med strækningerne mellem Køge-(Næstved), Mogenstrup-Rødby samt ny bane København-Ringsted. Såfremt den positive udvikling i udrulningen af Signalprogrammet forsætter, vil enkelte strækninger potentielt kunne ibrugtages tidligere afhængigt af materielsituationen hos operatørerne.

Figur 2 Kort over udrulningen af nyt signalsystem og ibrugtagningsår



* På strækningen mellem Nykøbing F og henholdsvis Holeby og Rødby Færgе gælder det, at den enkeltsporede strækning ibrugtages samtidig med Nykøbing F Station, mens den dobbeltsporede strækning ibrugtages ifm. åbningen af Femern forbindelsen.

Ny bane over Vestfyn er endnu ikke indarbejdet i Signalprogrammets plangrundlag og fremgår derfor ikke af oversigtskortet.

3 Anlægsplan 2030 – Vest for Lillebælt

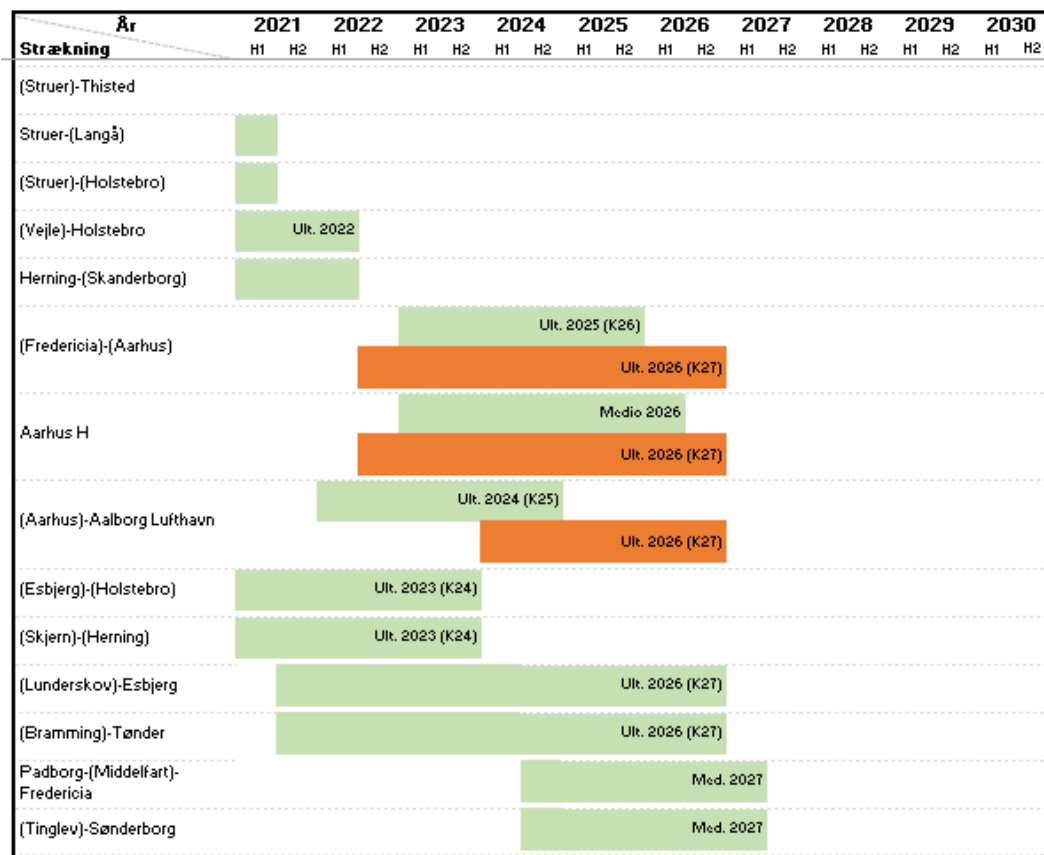
I nærværende kapitel præsenteres besluttede og finansierede projekter vest for Lillebælt.

Nedenfor vises ibrugtagningstidspunkterne for nyt signalsystem samt elektrificeringen i Jylland. De grønne klodser indikerer det tidsrum, hvor Signalprogrammet forventes at være fysisk tilstede på den enkelte strækning i større eller mindre omfang.

Elektrificeringen består af mange forskellige aktiviteter, hvor de orange klodser angiver etablering af fundamenter, opsætning af master og køretråd. Udover disse aktiviteter udføres forberedende arbejder i form af sporsænkninger og brohævninger. Disse aktiviteter koordineres som udgangspunkt med sporfornyelse og indgår derfor ikke i figuren.

Ibrugtagningstidspunkterne for nyt signalsystem og elektrificering er angivet til enten ultimo året (i forbindelse med det kommende års køreplan) eller medio året. Parenteser om stationsnavne angiver, hvorvidt stationen er omfattet af udrulningen. Hvis stationsnavnet er i parentes er stationen ikke omfattet.

Figur 3 Udrulning af nyt signalsystem og elektrificering i Vest

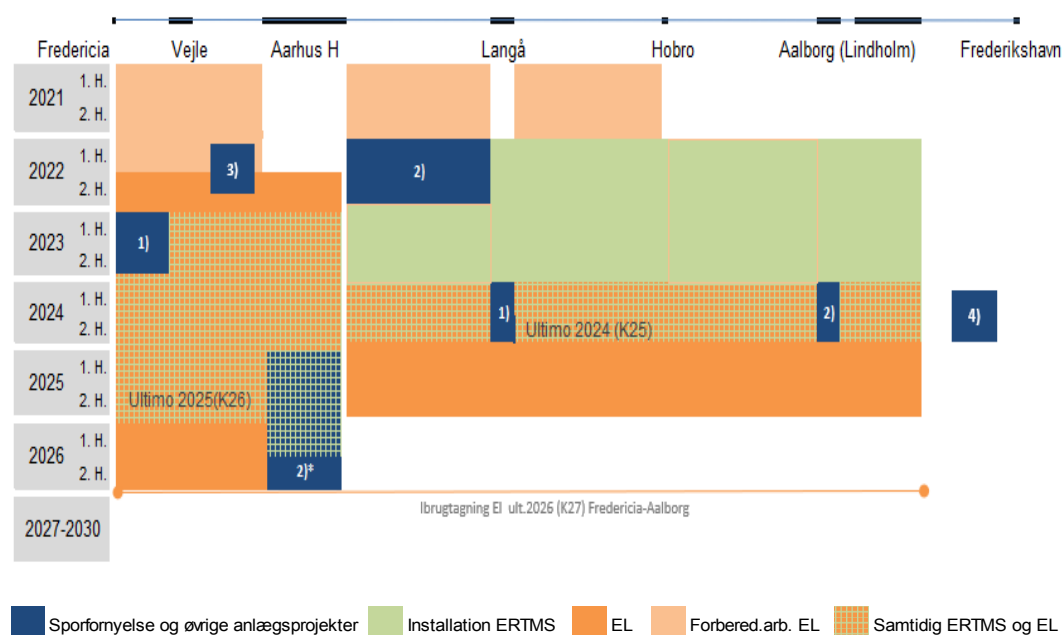


■ Nye signaler ■ Elektrificering

Med udgangspunkt i ny strategi fra november 2017 er udrulningen af nyt signalsystem på strækninger i Jylland tilpasset en jævn udrulningstakt samt afstemt med behovet for tilstrækkeligt materiel udrustet med ny signalteknologi.

Banedanmarks genforhandling af udrulningsplanen med leverandøren peger på, at Banedanmark potentielt kan være tidligere i gang på strækningerne (Lunderskov)-Esbjerg og (Bramming)-Tønder. Der er indlagt mulighed for tidligere ibrugtagning af nyt signalsystem i tilfælde af, at ombordrustningsplanen afvikles hurtigere end forventet og illustreret i figur 3. På baggrund heraf planlægges øvrige anlægsprojekter udført efter Signalprogrammet.

Figur 4: Aktiviteter Fredericia-Frederikshavn



1) Sporfornyelse el 2) Sporfornyelse, forbered. arb. EL og hastighedsopgradering, 3) Dobbeltspor Lindholm og Ny bane til Aalborg Lufthavn 3) Stilling station 4) Dobbeltspor Hjørring inkl. ERTMS

* Ifm. opgraderingen af Aarhus H pågår overvejelser om overdækning af banegraven. Såfremt det vedtages, vil der ske en koordinering af projekterne på og omkring Aarhus H, som vil medføre justering af projekternes ibrugtagningstidspunkter. Signalprogrammet ventes ibrugtaget etapevis på Aarhus H.

3.1 Fredericia-Aarhus

3.1.1 Eksisterende signalanlæg

For at sikre IC4-togenes adgang til værksted i Aarhus frem til og med tredje kvartal 2025 er det nødvendigt at benytte det eksisterende sikringsanlæg, indtil Fremtidens Tog kan erstatte IC4-togene.

3.1.2 Nyt signalsystem

På strækningen Fredericia-(Aarhus) ibrugtages nyt signalsystem ultimo 2025, hvilket er afstemt med nødvendigheden af at kunne køre IC4-tog til værksted i Aarhus frem til og med tredje kvartal 2025. Den detaljerede planlægning af udrulningen på strækningen pågår i tæt samarbejde med Elektrificeringsprogrammet. Endvidere pågår overvejelser omkring, hvordan Aarhus H bedst ibrugtages med nyt signalsystem.

3.1.3 Elektrificering

Elektrificeringen mellem Fredericia og Aarhus ibrugtages ultimo 2026 (K27). Der pågår detailplanlægning af elektrificeringen i Øst- og Nordjylland. Dette sker i tæt samarbejde med såvel Signalprogrammet som øvrige arbejder på strækningen. Banedanmark har besluttet at ændre udrulningen, så arbejderne først opstartes på strækningen Fredericia-Aarhus af hensyn til robustheden i forhold til Fremtidens Tog. Der kan dog blive tale om samtidige arbejder på delstrækningerne Fredericia-Aarhus og Aarhus-Aalborg, ligesom detailplanlægningen af arbejderne på Aarhus H udestår.

Forberedende arbejder består af sporsænkninger og broarbejder for at skabe den nødvendige frihøjde til elektrificeringen. Disse arbejder er koordineret med de øvrige aktiviteter på jernbanen og udføres i perioden 2020 til ultimo 2023.

De forberedende arbejder til elektrificering på Aarhus H fastlægges med igangværende genplanlægning af aktiviteterne på Aarhus H.

3.1.4 Sporfornyelse

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemføres sporfornyelse på fri strækning Fredericia-Vejle i 2023 forud for udrulning af nyt signalsystem. Sporfornyelsesprojektet koordineres med øvrige projekter på banen, herunder forberedende arbejder til elektrificering.

På Aarhus H planlægges sporfornyelse og opgradering i perioden 2025-2026. Den samlede planlægning sammen med Signalprogrammet og elektrificeringen pågår.

3.1.5 Ny station Stilling

Der anlægges en ny station ved Stilling med henblik på ibrugtagning i 2022.

3.2 Aarhus-Aalborg Lufthavn

3.2.1 Nyt signalsystem

Nyt signalsystem ibrugtages ultimo 2024. Anlægs-mæssigt udrulles nyt signalsystem dermed nordfra og ned mod Aarhus.

3.2.2 Elektrificering

Elektrificeringen mellem Aarhus og Aalborg ibrugtages ultimo 2026 (K27). Forberedende arbejder på Aalborg Station udføres sammen med planlagt sporfornyelse i 2022 i stedet for over to år i 2020-2021, som forventes at blive i 2024.

3.2.3 Sporfornyelse

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemføres sporfornyelse på strækningen Aarhus-Langå i 2022 forud for udrulning af nyt signalsystem. Sporfornyelsesprojektet koordineres med øvrige aktiviteter på banen og udføres sammen med hastighedsopgradering og forberedende arbejder til elektrificering.

Sporfornyelse på Aalborg Station udføres sammen med hastighedsopgradering og forberedende arbejder, som forventes at blive i 2024.

Sporfornyelse på Langå Station udføres sammen med hastighedsopgradering og forberedende arbejder til elektrificering i 2024.

Restarbejder fra Hobro-Aalborg sporfornyelsen udføres i 2024, hvor ni sporskifter udskiftes. Arbejderne udføres således samtidigt med udrulningen af nyt signalsystem.

3.2.4 Hastighedsopgradering

Strækningen mellem Aarhus og Langå hastighedsopgraderes sammen med sporfornyelse og forberedende arbejder til elektrificering med henblik på ibrugtagning ultimo 2022 (K23). På Aarhus H gennemføres hastighedsopgraderingen sammen med forventet sporfornyelse og forberedende arbejder til elektrificering med henblik på ibrugtagning sammen med nyt signalsystem ultimo 2025 (K26). På Langå Station gennemføres hastighedsopgraderingen sammen med sporfornyelse og forberedende arbejder til elektrificering med henblik på ibrugtagning sammen med nyt signalsystem ultimo 2024 (K25).

På Aalborg Station gennemføres hastighedsopgraderingen sammen med sporfornyelse og forberedende arbejder til elektrificering. Hastighedsopgraderingen på Hobro-Aalborg inkl. Aalborg Station ibrugtages sammen med nyt signalsystem ultimo 2024 (K25).

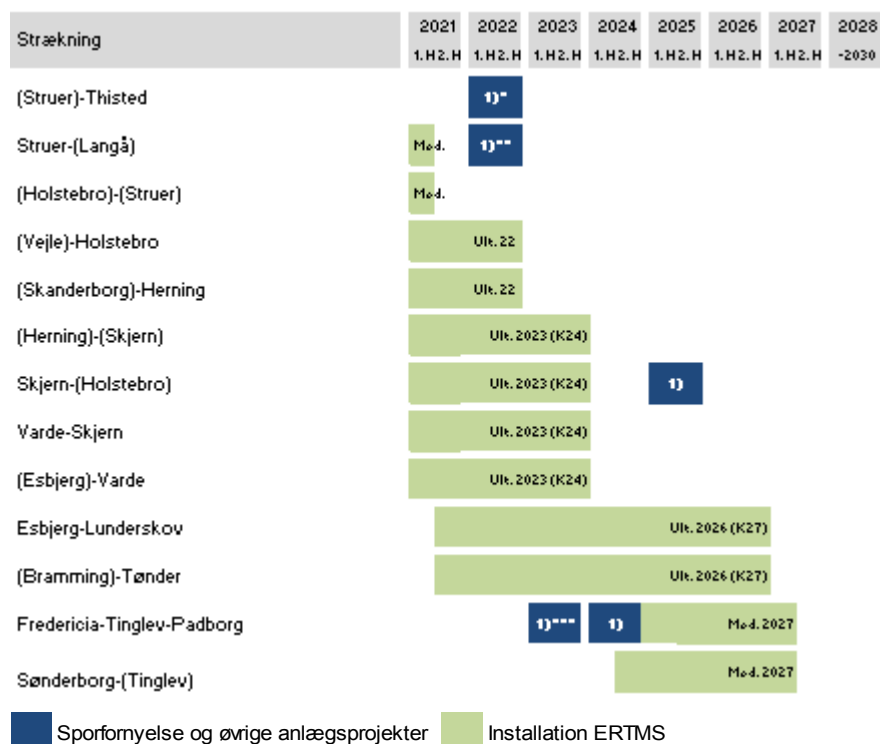
3.3 Lindholm-Hjørring

3.3.1 Kapacitetsudvidelse

Projektet omfatter et dobbeltspor nord for Lindholm Station, hvor den nye bane til Aalborg Lufthavn afgrener ud mod lufthavnen samt et dobbeltspor syd for Hjørring Station. Kapacitetsudvidelserne sigter på at opnå den nødvendige robusthed og punktlighed i trafikafviklingen. Dobbeltsporet Lindholm åbne i konventionel sikringsteknologi i 2020 parallelt med etablering af Ny bane til Aalborg Lufthavn og med senere udrulning af det nye signalsystem. Dobbeltsporet ved Hjørring er planlagt udført i 2024.

3.4 Øvrige strækninger Jylland

Figur 5 Aktiviteter øvrige strækninger vest for Lillebælt



1) Sporformyelse

* Oddesundsbroen, ** Struer station, ***Fredericia station

3.4.1 Nyt signalsystem

Installation af nyt signalsystem følger strategien fra november 2017 med første ibrugtagning i Nordvestjylland og med efterfølgende implementering af nyt signalsystem i henholdsvis Midt, Vest og Sønderjylland. Når nyt signalsystem er udrullet på strækningen (Esbjerg)-(Holstebro) og Herning-Skjern, udrulles nyt signalsystem på strækningen Aarhus-Aalborg og efterfølgende Fredericia-Aarhus, inden nyt signalsystem ibrugtages på strækningerne i Syd- og Sønderjylland fra ultimo 2026 og frem.

3.4.2 Sporformyelse

I 2022 planlægges sporformyelse på Oddesundsbroen og på Struer Station.

Mellem Fredericia og Padborg udføres sporformyelse i 2024. Banedanmark planlægger ligeledes sporformyelsesprojekt mellem Skjern og Holstebro med udførsel i 2025. Sporformyelsen af Fredericia Station er udskudt fra 2021 til 2023.

3.4.3 Moderniseringsprojekt kørestrøm

Transformerstationen i Fredericia opgraderes med henblik på at skaffe tilstrækkelig strømkapacitet til de mange nye el-tog.

4 Anlægsplan 2030 – Øst for Lillebælt

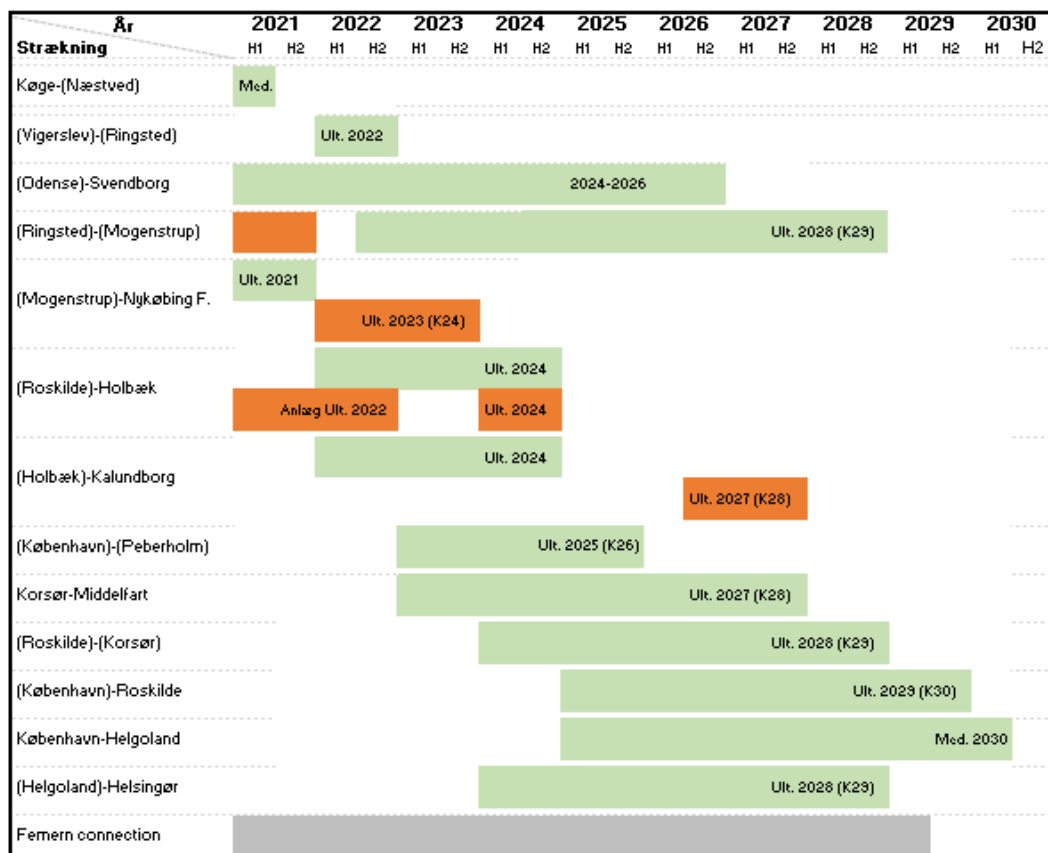
I nærværende kapitel præsenteres besluttede og finansierede projekter øst for Lillebælt.

Nedenfor vises ibrugtagningstidspunkterne for nyt signalsystem samt elektrificeringen øst for Lillebælt. De grønne klodser indikerer det tidsrum, hvor Signalprogrammet er forventet at være fysisk tilstede på den enkelte strækning i større eller mindre omfang.

Elektrificeringen består af mange forskellige aktiviteter, hvor de orange klodser angiver etablering af fundamenter, opsætning af master samt opsætning af køretråd. Udover disse aktiviteter udføres forberedende arbejder i form af sporsænkninger og broarbejder. Disse aktiviteter koordineres som udgangspunkt med sporfornyelse og indgår derfor ikke i figuren.

Ibrugtagningstidspunkterne for nyt signalsystem og elektrificering er angivet til enten ultimo året (i forbindelse med det kommende års køreplan) eller medio året.

Figur 6 Udrulning af nyt signalsystem og elektrificering i Øst

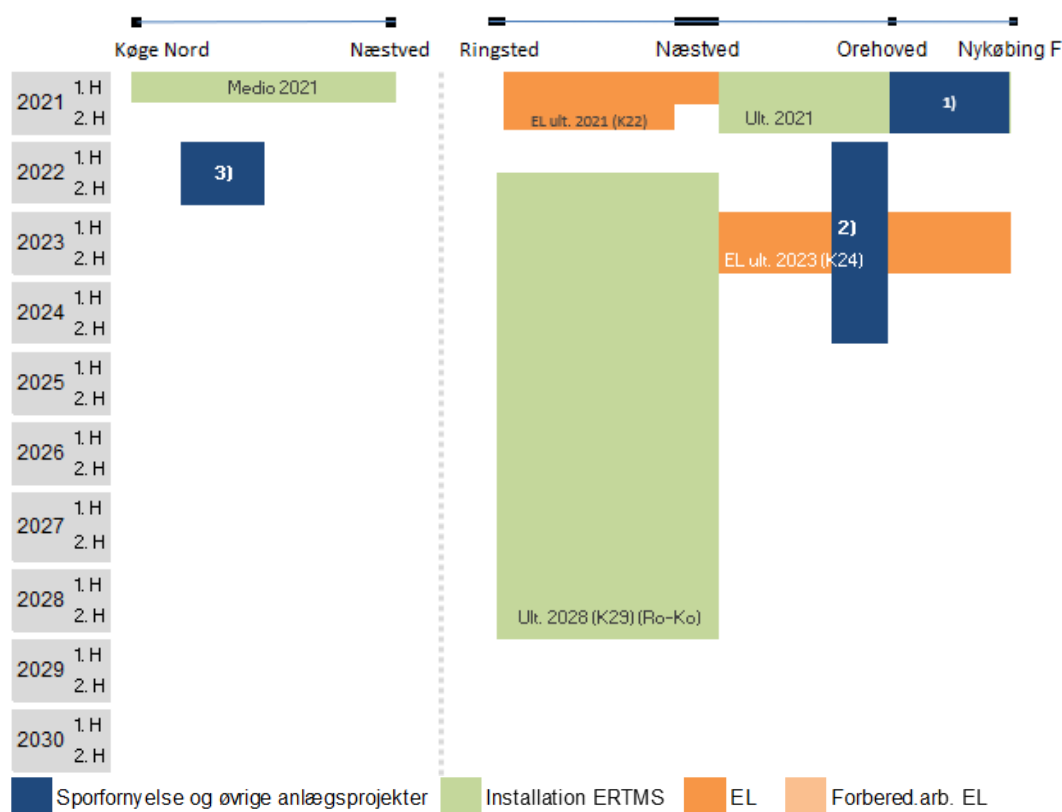




Det bemærkes, at udrulningen af el på strækningen Roskilde-Holbæk sker frem mod 2022, men ibrugtages først i 2024

4.1 Køge-Næstved & Ringsted-Nykøbing F

Figur 7 Aktiviteter Køge-Næstved & Ringsted-Nykøbing



1) Dobbeltspor 2) Anlæggelse af Storstrømsbroen. Forventes åbnet for tog i 2024 3) Perronforlængelse på Haslev Station.

4.1.1 Nyt signalsystem

Mellem Køge og Næstved ibrugtages nyt signalsystem medio 2021. Leverandøren har meldt om en forsinkelse ud over Anlægsplanen, som Banedanmark dog forventer nedbragt. Situationen følges også i de månedlige statusrapporter for Signalprogrammet.

På strækningen mellem Ringsted og Næstved koordineres installation og ibrugtagning af nyt signalsystem med installationen mellem Roskilde og Ringsted, således at det nye signalsystem kan ibrugtages senest ultimo 2028. På denne strækning er implementeringen af nyt signalsystem ikke en forudsætning for ibrugtagning af elektrificeringen, idet anlægsarbejderne ifm. opgraderingen mellem Ringsted og Næstved anlægger et traditionelt signalanlæg, som allerede er immuniseret, hvilket betyder, at

det nye kørestrømsanlæg kan ibrugtages uden yderligere immunisering. På strækningen mellem Næstved og Nykøbing F, med undtagelse af Storstrømsbroen, ventes det nye signalsystem ibrugtaget ultimo 2021. For ny storstrømsbro ibrugtages signalsystemet når broen er anlagt.

4.1.2 Elektrificering

På strækningen Køge-Næstved er elektrificeringsarbejderne gennemført. Elektrificering ibrugtages dog først efter nyt signalsystem medio 2021.

På strækningen mellem Ringsted og Næstved ibrugtages elektrificering ultimo 2021. Når spærringen mellem Ringsted og Næstved ophører fjerde kvartal 2020, kan resterende arbejder samt test af nyt signalsystem og elektrificering gennemføres på Køge-Næstved strækningen.

På strækningen Næstved-Nykøbing F. kan elektrisk materiel ibrugtages, når den nye storstrømsbro er elektrificeret, forventeligt i 2024.

Elektrificering mellem Nykøbing Falster og syd for Holeby bliver koordineret med den forudgående anlæggelse af dobbeltspor jf. nedenfor.

4.1.3 Perronforlængelse på Haslev Station

I 2022 etableres perronforlængelse på Haslev Station, der skal gøre muligt for togene at krydse på stationen.

4.1.4 Elværksted i Næstved

Tilslutningssporet til elværksted i Næstved ventes færdiggjort i 2021 og selve værkstedet ventes DSB at ibrugtage i 2025.

4.1.5 Ringsted-Femern Banen

Dobbeltsporet mellem Orehoved og Nykøbing forventes at åbne i 2021.

Som en del af Ringsted Femern-projektet indgår endvidere etablering af dobbeltspor fra Nykøbing Falster til Holeby. Anlægsarbejdet igangsættes, så banestrækningen er klar senest ved åbningen af Femern Bælt-forbindelsen, hvilket på nuværende tidspunkt forventes at være i medio 2029.

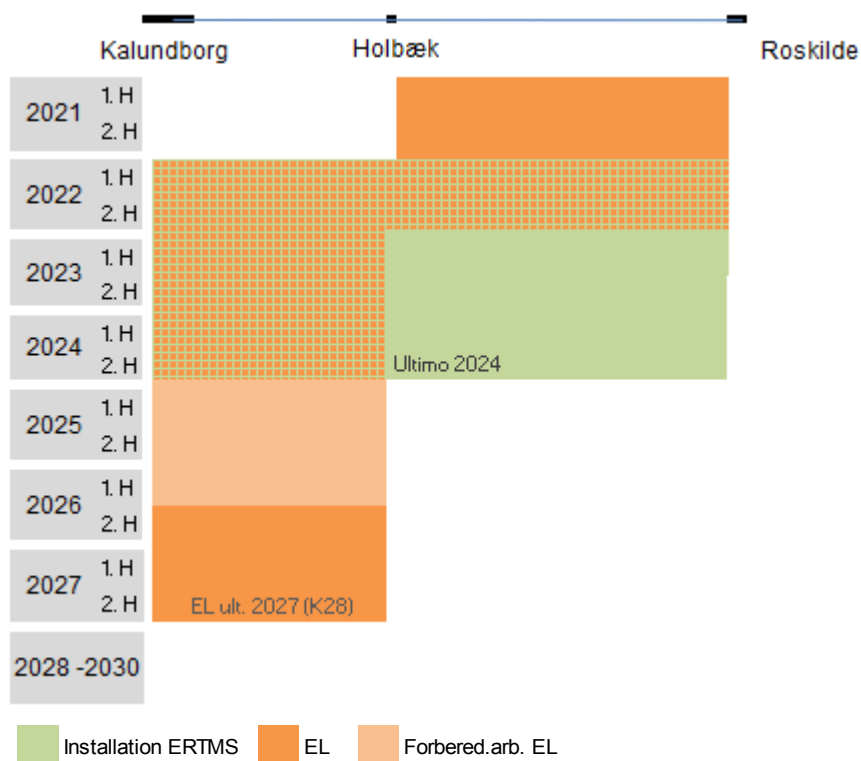
4.2 Roskilde-Kalundborg

Strækningen Roskilde-Kalundborg er genplanlagt iht. den politiske aftale fra maj 2020, hvor det blev besluttet ikke at immunisere strækningen Roskilde-Holbæk. Det betyder, at kørestrømsanlægget planlægges ibrugtaget ult. 2024. Selve anlægget påregnes færdig i 2022.

For strækningen mellem Holbæk og Kalundborg afventer elektrificeringen, at strækningen får nyt signalsystem.

Nyt signalsystem planlægges ibrugtaget mellem Roskilde og Kalundborg ultimo 2024.

Figur 8: Aktiviteter Roskilde-Kalundborg



4.2.1 Nyt signalsystem

Med de gældende opdaterede planer udrulles nyt signalsystem fra start 2021 til ultimo 2024. Signalprogrammet kan dermed installere fysiske objekter samtidig med udrulningen af el i 2022 og herefter frem til 2024, hvor signalsystemet ibrugtages.

4.2.2 Elektrificering

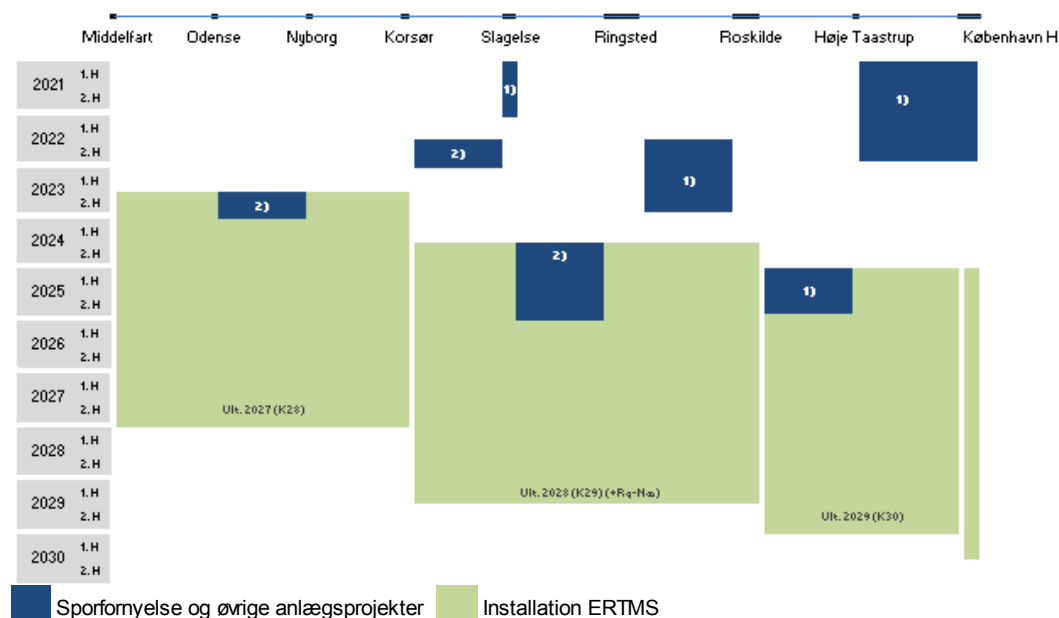
Strækningen Roskilde-Holbæk elektrificeres frem mod 2022 og ibrugtages efter udrulningen af Signalprogrammet i 2024.

Mellem Holbæk og Kalundborg er elektrificeringen planlagt til ultimo 2027 for at sikre en jævn udrulningstakt.

De forberedende arbejder til elektrificering i form af sporsænkninger på strækningen Roskilde-Holbæk sker i 2021. På delstrækningen Holbæk-Kalundborg er de forberedende arbejder i form af sporsænkninger planlagt i 2022. Broarbejder og øvrigt forberedende arbejder udføres i perioden 2022-2026.

Foruden sporsænkninger er der planlagt broarbejder for at skabe den nødvendige frihøjde til elektrificeringen. Disse arbejder udføres parallelt og er koordineret med de øvrige aktiviteter på jernbanen.

Figur 9: Aktiviteter Hovedstrækningen Sjælland og Fyn



4.3 København-Roskilde

4.3.1 Nyt signalsystem

Af hensyn til jævn udrulning ibrugtages nyt signalsystem ultimo 2029 på strækningen København-Roskilde og medio 2030 på København H.

4.3.2 Sporfornyelse

Der gennemføres sporfornyelse på strækningen København H-Høje Taastrup i 2021-2022. Det skyldes hensynet til at få udført sporfornyelsen forud for ibrugtagningen af nyt signalsystem på Ny bane København-Ringsted, hvor ikke ombordudrustede tog derfor vil skulle køre over Roskilde. Arbejderne koordineres med tilslutning til el-værksted i København.

Banedanmark planlægger sporfornyelse mellem Høje Taastrup og Roskilde med udførelse i 2025.

4.3.3 Tilslutning til el-værksted i København

I forbindelse med indsættelse af DSB's Fremtidens Tog skal værksteder til elektrisk materiel opføres. Banedanmark og DSB er i dialog herom. Etableringen af tilslutningen

omkring Godsbanegården i København søges koordineret med sporfornyelsesprojektet København-Høje Taastrup af hensyn til synergieffekter. Banedanmarks tilslutningsspor til værkstedet er klar i 2022, og DSB ventes at ibrugtage det nye værksted i 2025.

4.4 Roskilde-Korsør

4.4.1 Nyt signalsystem

Af hensyn til jævn udrulning ibrugtages nyt signalsystem ultimo 2028 på strækningen Roskilde-Korsør. For at undgå overgang mellem nyt og gammelt sikringsanlæg i Ringsted koordineres udrulningen af nyt signalsystem med strækningerne Ringsted-(Næstved), (København)-Roskilde og København H.

4.4.2 Sporfornyelse

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemføres sporfornyelse på Slagelse Station i 2021.

Endvidere gennemføres sporfornyelse mellem Slagelse-Korsør i 2022 samt Roskilde-Ringsted i 2022 og 2023. Arbejderne Roskilde-Ringsted sker inden ny bane København-Ringsted ibrugtages med nyt signalsystem. Dermed kan gods- og passagertrafikken afvikles via ny bane, mens fornyelsesarbejderne pågår uden krav om ombordudrustning af materiel med ny signalteknologi. Slagelse-Korsør er planlagt til 2022 fordi der på strækningen mellem Ringsted og Padborg kun planlægges, så der maksimalt er et projekt ad gangen af hensyn til godstrafikken, hvor anden vej ikke er muligt under anlæg. Sporfornyelse mellem Ringsted-Slagelse gennemføres over to år i 2024-2025. Sporfornyelsesarbejderne gennemføres sammen med hastighedsopgradering af strækningen Ringsted-Korsør og forud for udrulning af nyt signalsystem.

4.4.3 Hastighedsopgradering

Hastighedsopgraderingen op til 200 km/t mellem Ringsted og Korsør udføres sammen med planlagt sporfornyelse forud for installation af nyt signalsystem. Hastighedsopgraderingen kan først ibrugtages med det nye signalsystem ultimo 2028.

4.5 Nyborg-Odense

4.5.1 Nyt signalsystem

Af hensyn til jævn udrulning ibrugtages nyt signalsystem ultimo 2027 på strækningen Korsør-Lillebælt.

4.5.2 Sporfornyelse

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemføres sporfornyelse på strækningen mellem Nyborg-Odense i 2023. Arbejderne gennemføres sammen med

hastighedsopgradering. Af hensyn til afvikling af togtrafikken planlægges der ikke andre større fornyelsesprojekter på hovedstrækningen fra Ringsted og henover Fyn i 2023.

4.5.3 Hastighedsopgradering

Hastighedsopgraderingen på op til 200 km/t mellem Nyborg og Odense udføres sammen med planlagt sporfornyelse forud for installation af nyt signalsystem. Hastighedsopgraderingen kan dog først ibrugtages med det nye signalsystem ultimo 2027.

4.5.4 Moderniseringsprojekt kørestrøm

Transformerstationerne i Roskilde, Slagelse og Marslev opgraderes, og der etableres en ny transformerstation i København ved H.C. Ørstedværket med henblik på at skaffe tilstrækkelig strømkapacitet til de mange nye el-tog.

Der etableres endvidere en fordelingsstation på Vestfyn ved Gelsted, som skal forsyne den eksisterende samt kommende elektrificerede jernbane over Vestfyn og bl.a. aflaste øvrige fordelingsstationer. Fordelingsstationen vil endvidere kunne opretholde forsyningen til den elektriske togdrift, hvis fordelingsstationerne i Fredericia og Marslev tages midlertidigt ud af drift i forbindelse med modernisering.

4.6 København-Køge-Ringsted

Den nye bane København-Ringsted åbnede maj 2019 med eksisterende signalteknologi, som aftalt i strategi fra november 2017. Ombygning af Ringsted Station med løsningen "reduceret hastighed" som besluttet i april 2018, er afsluttet i oktober 2020. Der udestår de sidste sikringstekniske ændringer på Vigerslev Station i forbindelse med niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg. Disse ibrugtages i 2021. Den nye signalteknologi ibrugtages på strækningen ultimo 2022 (K23).

4.7 Ny bane over Vestfyn

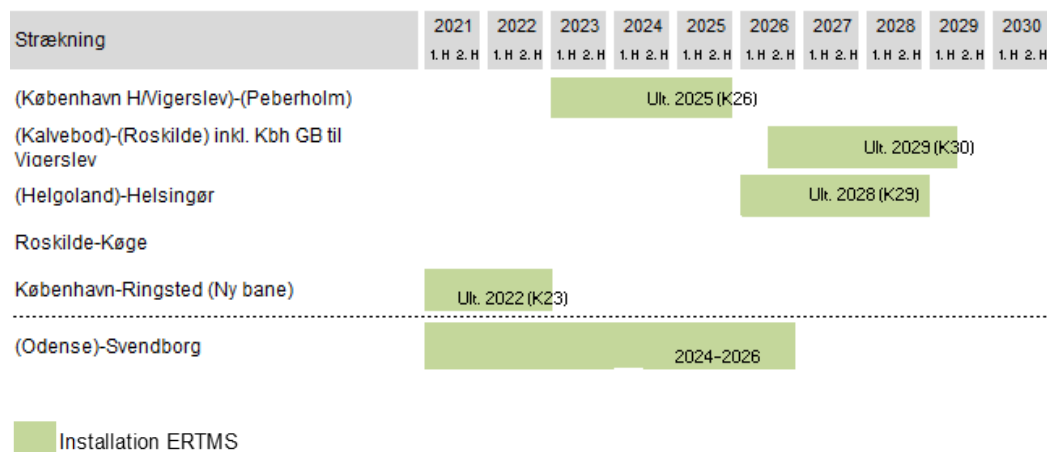
Anlægslov om etablering af Ny bane over Vestfyn er vedtaget, og der er afsat finansiering fra 2023 på finansloven for 2020. Projektet er forankret hos Vejdirektoratet. Der er afholdt en række indledende møder mellem Vejdirektoratet og Banedanmark vedrørende samarbejdsaftale, tidsplan og organisering af projektet. Den nærmere afklaring af tidsplan i forhold til bl.a. udrulning af signalsystem og elektrificering af den nye bane parallelt med de øvrige udrulninger i landet skal fastlægges.

4.8 Øvrige strækninger Sjælland og Fyn

Udrulningsstrategien fra november 2017 foreslog at ibrugtage nyt signalsystem på strækningen (København H)-(Peberholm) ultimo 2023. Af hensyn til tilstrækkelig ombygget materiel anbefaler Trafikplanen, at denne strækning først ibrugtages med nyt signalsystem ved årsskiftet 2025/2026.

Strækningen Helgoland-Helsingør (Kystbanen) følger 2017-strategien og er blot præciseret ift. en jævn udrulningstakt.

Figur 10: Aktiviteter øvrige strækninger øst for Storebælt

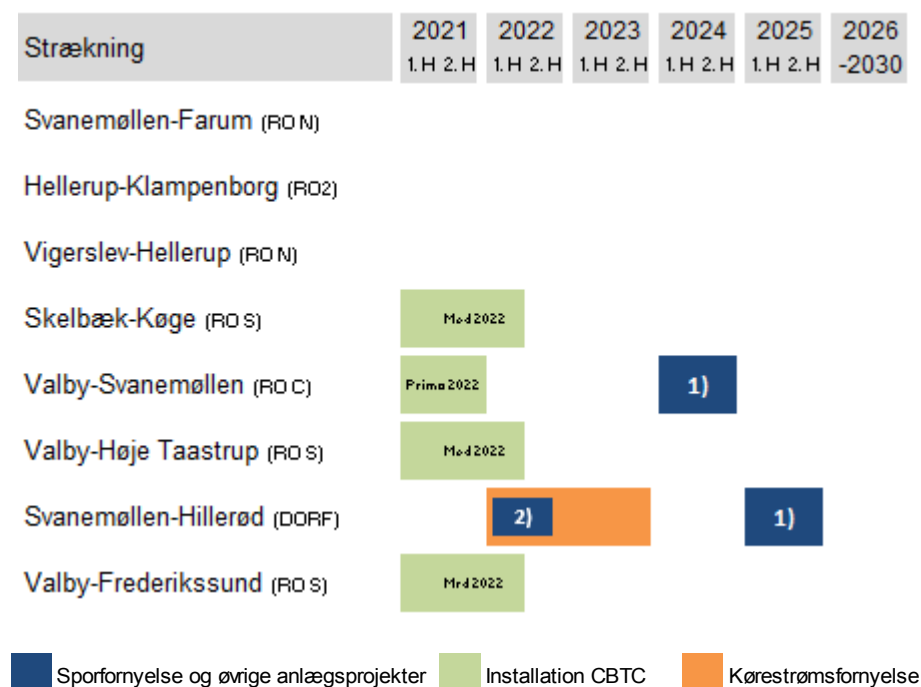


Udrulningen af nyt signalsystem på strækningen Odense-Svendborg er forsinket i forhold til planlagt ibrugtagning medio 2021. Nyt ibrugtagningstidspunkt for Svendborg-banen forventes at være i perioden 2024-2026.

4.9 S-banen

I perioden til og med 2022 udrulles nyt signalsystem på S-banen. Udrulningen skal ske i koordinatión med Banedanmarks forventede anlægs- og fornyelsesprojekter.

Figur 11 Aktiviteter S-banen



1) Sporformyelse 2) Favrholm station

4.9.1 Nyt signalsystem

Nyt signalsystem på S-banen installeres til og med 2022. En række restarbejder uden betydning for ibrugtagningen af det nye signalsystem gennemføres i 2023. Planen for ibrugtagning ser ud som følger:

- Farum-Nordhavn, Hellerup-Nordhavn samt Ringbanen første halvår 2021
- Nordhavn-Carlsberg/Sydhavn første halvår 2022
- Sydhavn-Køge, Carlsberg-Frederikssund/Høje Taastrup anden halvår 2022

4.9.2 Kørestrømsfornyelse Svanemøllen-Hillerød

I 2022 til 2023 planlægges fornyelse af køreledningsanlæg på delstrækningen (Østerport)-Holte.

4.9.3 Sporfornyelse

På strækningen mellem Valby og Svanemøllen udfører Banedanmark sporfornyelse i 2024. Endvidere planlægger Banedanmark sporfornyelse i 2025 på Hillerød Station og mellem Svanemøllen og Hillerød.

4.9.4 Ny station Favrholm

Der anlægges en ny S-togsstation ved Favrholm, som bl.a. skal betjene det kommende regionshospital. Stationen anlægges i 2022 og ibrugtages med nyt signalsystem i 2023.

5 Projekter hvor der udestår endelig politisk beslutning

For de ikke-besluttede projekter er der angivet det tidligst mulige ibrugtagningstidspunkt, og heraf hvornår beslutningen i givet fald senest skal være truffet, såfremt projektet skal kunne indeholdes i nærværende Anlægsplan. Hvis disse projekter bliver politisk besluttet og planlagt på et senere tidspunkt, medfører det et behov for en justeret Anlægsplan.

Det skal generelt bemærkes, at der i de kommende år er et højt anlægs- og fornyelsesniveau på jernbanen. Bruttolisten over undersøgte projekter og de eventuelle ibrugtagningstidspunkter skal ses i lyset af dette. Bindingerne og tidsplanerne er således fastlagt ud fra det enkelte projekt og giver et indikativt ibrugtagningsår. Ved beslutning af flere projekter vil Banedanmark således skulle samtænke projekterne med de allerede igangværende projekter og vurdere det ud fra den samlede kapacitet i markedet, hensynet til Signalprogrammet samt den hensigtsmæssige udførelsesrækkefølge.

5.1 Nye baner

5.1.1 Ny bane til Billund Lufthavn

Projektet indeholder en ny bane til Billund Lufthavn. Projektet er i 2018 undersøgt på VVM-niveau, og ved en politisk beslutning senest den 31. december 2023 vil den nye bane kunne ibrugtages ultimo 2029 (K30). Med en senere beslutning vil ibrugtagelsestidspunktet blive rykket tilsvarende.

5.1.2 Ny bane Hovedgård-Hasselager

Den nye bane Hovedgård-Hasselager er undersøgt på VVM-niveau i 2019. Projektet er en del af forudsætningerne for indfrielsen af en rejsetid på én time på strækningen Odense-Aarhus. Hvis projektet skal kunne indeholdes i Banedanmarks nuværende Anlægsplan, kræves det, at der træffes beslutning om at anlægge projektet senest den 31. december 2022. I så fald vil projektet kunne ibrugtages ultimo 2030 (K31). Med en senere beslutning vil ibrugtagelsestidspunktet blive rykket tilsvarende.

5.1.3 Ny bane på tværs af Vejle Fjord

Projektet indeholder et nyt broanlæg over eller tunnel under Vejle Fjord. Projektet er undersøgt på VVM-niveau i 2016 og er en del af forudsætningerne for indfrielsen af en rejsetid på én time på strækningen Odense-Aarhus. Banen indeholder 3,0-3,5 km bane på bro/tunnel og 6 km i terræn afhængigt af valgte linjeføring. Den nærmere tidsplan vil afklares ifm. en eventuel politisk beslutning, hvis projektet skal indeholdes i den nuværende Anlægsplan, kræves politisk beslutning senest 31. december 2021. Ibrugtagningstidspunktet kan tidligst være i 2030 (K31).

VVM-undersøgelsen er udført af Vejdirektoratet.

5.1.4 Ny bane Aarhus-Silkeborg

En ny bane mellem Aarhus og Silkeborg er forundersøgt i 2016. Banen er både forundersøgt som hhv. enkelt- og dobbeltsporet løsning. Projektet afventer politisk stillingtagen og VVM-undersøgelse. En endelig tidsplan vil kunne udarbejdes efterfølgende.

5.2 Hastighedsopgraderinger

5.2.1 Hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus

Hastighedsopgraderingen af strækningen Fredericia-Aarhus er undersøgt på VVM-niveau i 2017. Projektet vil muliggøre en hastighed på op til 200 km/t og er en del af forudsætningerne for indfrielsen af en rejsetid på én time på strækningen Odense-Aarhus. Af hensyn til installation af nyt signalsystem og elektrificering vil hastighedsopgraderingen tidligst kunne udføres og ibrugtages i 2029 for delstrækningen Fredericia-Vejle og i 2030 for delstrækningen Vejle-Aarhus. Hvis opgraderingen skal ibrugtages i hhv. 2029 og 2030, skal der senest træffes beslutning den 31. december 2024.

5.2.2 Hastighedsopgradering Langå-Hobro

Hastighedsopgraderingen er i lighed med strækningen Fredericia-Aarhus undersøgt på VVM-niveau i 2017. Opgraderingen er en del af muliggørelsen af en rejsetid på én time på strækningen Aarhus-Aalborg. Af hensyn til installation af nyt signalsystem og elektrificering vil hastighedsopgraderingen tidligst kunne udføres og ibrugtages i 2028. Hvis opgraderingen skal ibrugtages i 2028, skal der træffes beslutning herom senest den 31. december 2023.

5.2.3 Hastighedsopgradering af regionalbaner

Projektet omfatter optimering af eksisterende infrastruktur med henblik på at kunne øge hastigheden på udvalgte regionale strækninger. Det er en forudsætning, at projekterne udføres på fornyede strækninger. Udarbejdelse af beslutningsgrundlag pågår og forventes færdiggjort ultimo 2020.

5.2.4 Hastighedsopgradering på S-banen

Projektet omfatter forbedring af knaster på S-banen med henblik på at øge hastigheden op til 120 km/t. Projektet er undersøgt på VVM-niveau i 2017. 'Knaster' er sporstykker med lokale hastighedsnedsættelser bl.a. på grund af sporforhold, for snævre kurver, utilstrækkelige sikkerhedsafstande mv. og kan besluttes og igangsættes uafhængigt af hinanden. Knastforbedringerne kan med fordel kombineres med spor- og kørestrømsfornyelse. Strækningen Svanemøllen-Hillerød er foreløbigt planlagt udført som det første potentielle knastforbedringsprojekt i 2025 for at kombinere opgraderingen med et muligt kommende sporfornyelsesprojekt.

5.3 Stationer

5.3.1 Udbygning af Glostrup Station som en del af Ring Syd

Projektet er en del af Ring Syd-projektet, der består i at gennemføre en række anlægsarbejder, der muliggør udvidelse og omlægning af togbetjening. Projektet er undersøgt på VVM-niveau med to løsninger hhv. to og fire perronspor i 2017.

Hvis projektet skal kunne indeholdes i Banedanmarks nuværende Anlægsplan kræves det, at der træffes beslutning om at anlægge projektet senest 31. december 2025. I så fald vil projektet kunne ibrugtages ultimo 2030. Banedanmark er ved at undersøge muligheden for en fremrykning af projektet, hvilket vil kræve en tidligere politisk beslutning.

5.3.2 Udvidelse af Københavns Lufthavn Station som en del af Ring Syd

Københavns Lufthavn Station er ligesom Glostrup Station en del af Ring Syd-projektet. Projektet er under forberedelse i regi af Sund & Bælt.

5.3.3 Udvidelse af Ørestad Station som en del af Ring Syd

Ørestad Station er undersøgt på VVM-niveau i 2017 og er en del af Ring Syd-projektet. En samlet tidsplan for Ørestad Station vil kunne fastlægges kort efter politisk stillingtagen. Såfremt der træffes politisk beslutning senest 2022, vil anlægget kunne tages i brug senest 2030 (K31).

5.3.4 Overhalingsspor til godstog ved Kalvebod som en del af Ring Syd

Overhalingsspor til godstog ved Kalvebod er en del af Ring Syd-projektet. Sporet er undersøgt på NAB fase 1 niveau i 2017. En samlet tidsplan for overhalingsporet vil kunne fastlægges kort efter politisk stillingtagen. Såfremt der træffes politisk beslutning senest 2022, vil anlægget kunne tages i brug senest 2030 (K31).

5.3.5 Perronforlængelser Horsens Station

Projektet omfatter perronforlængelser på Horsens Station til brug for DSB's Fremtidens Tog. Der pågår for øjeblikket en VVM-undersøgelse af projektet.

Hvis projektet skal kunne indeholdes i Banedanmarks nuværende Anlægsplan kræves det, at der træffes beslutning om at anlægge projektet senest den 31. december 2024. I så fald vil projektet kunne ibrugtages ultimo 2028.

5.3.7 Aarhus H

Projektet er et koordineringsprojekt og omfatter både besluttede projekter på Aarhus H, herunder elektrificering og nyt signalsystem og ikke finansierede projekter i form af kapacitetsudvidelse, længere perroner og et nyt perronspor 8.

Et konsortium bestående af Aarhus Kommune, DSB Ejendomme, PensionDanmark og M.T. Højgaard ønsker at overdække banegraven ved Aarhus H til byudvikling mellem Frederiks Allé og Bruuns Bro. Banedanmark har derfor undersøgt mulige scenarier for, hvordan alle baneprojekterne ved Aarhus H kan udføres samtidig med, at banegraven overdækkes. Dette arbejde har resulteret i et forslag til en ny anlægsproces kaldet Overdækningsscenario 3B, der også er fordelagtig selvom overdækningsprojektet ikke bliver realiseret. Forligskredsene bag aftale om En grøn transportpolitik og Togfonden DK har givet mandat til at Banedanmark udarbejder et fuldt beslutningsgrundlag for Overdækningsscenario 3B. Det fulde beslutningsgrundlag forventes færdiggjort ultimo 2020.

De tre ikke finansierede projekter om forlængelse af perroner, øget kapacitet og peronspor 8 vurderes at kunne udføres sammen med de øvrige anlægsarbejder i perioden 2021 til 2026/27, hvorved Aarhus H er klar til ibrugtagningen af Fremtidens Tog. Anlægsarbejderne med længere perroner, spor 8 og øget kapacitet vil blive udført inden udrulningen af Signalprogrammet og elektrificeringen.

5.3.8 Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station

Projektet omfatter etablering af Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station. Åbningen af perronerne bør koordineres med hensyn til åbning af Sydhavnsmetroen, der forventes åbnet i 2024, og vil kræve beslutning primo 2021.

Der er afsat finansiering til projektet i form af reservation på finansloven. Banedanmark er ved at foretage en VVM-undersøgelse af projektet med afslutning ultimo 2020.

5.3.9 Flytning af Herlev Station

Projektet omfatter opgradering af Herlev Station på S-banen med henblik på at forbedre skiftemuligheden mellem letbanen og S-tog. Projektet er undersøgt på VVM-niveau i 2017.

5.3.10 Ombygning af Hillerød Station

Projektet omfatter ombygning af Hillerød Station med henblik på at forbedre den kollektive trafikbetjening af det kommende regionshospital syd for Hillerød. Banedanmark undersøger projektet på VVM-niveau og det forventes færdigt medio 2021. Tidligste ibrugtagningsår vil være 2026 (K27) grundet koordination med sporfornyelsesprojektet på Svanemøllen-Hillerød.

5.3.11 Ombygning af Nordhavn Station

Projektet indeholder en ombygning af Nordhavn Station med henblik på at sikre gode skiftemuligheder ifm. Nordhavnsmetroen. Projektet er undersøgt på forundersøgningsniveau i 2014, og efterfølgende politisk besluttet. I forbindelse med licitationen for projektet, viste det sig at de indkommende priser var væsentlig højere end projektets anlægsoverslag, hvorfor projektet blev sat i bero.

5.3.12 Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted

Banedanmark undersøger i øjeblikket forskellige løsninger på screenings- og NAB-fase 1-niveau, der skal tilvejebringe yderligere kapacitet omkring Ringsted, da behovet allerede er stort og forventes at stige yderligere frem mod åbningen af Femern-Bæltforbindelsen. Projektet er en del af forudsætningerne for indfrielsen af en rejsetid på én time på strækningen København-Odense.

5.3.13 Laurbjerg Station

Banedanmark offentliggjorde november 2018 et beslutningsgrundlag for etablering af en station i Laurbjerg. Projektet er ikke besluttet, men vil kunne etableres umiddelbart efter udrulning af Signalprogrammet i Vestdanmark. Det vil sige efter 2027. Med en politisk beslutning primo 2021 vil det kunne undersøges, hvorvidt stationen kan etableres sammen med Aarhus-Langå opgraderingsprojektet i 2022.

5.4 Øvrige projekter

5.4.1 Tilslutning til værksted i Brabrand

DSB's Fremtidens Tog fordrer etablering af et nyt værksted til DSB's el-materiel i Brabrand. Banedanmark har oplyst til DSB, at det mest hensigtsmæssige er at etablere tilslutningen til værkstedet, som en del af de øvrige aktiviteter på strækningen Aarhus-Langå (sporfornyelse, hastighedsopgradering og forberedende arbejder) i 2022. Selve etableringen af værkstedet kan ske efterfølgende og DSB venter at ibrugtage værkstedet fra januar 2027

5.4.2 Vendespor ved Carlsberg Station

Projektet omfatter etablering af et vendespor i området øst for Carlsberg Station med henblik på at øge kapaciteten på Frederikssundsbanen. Projektet er undersøgt på VVM-niveau i 2017 og afventer politisk stillingtagen. Projektet vil tidligst kunne ibrugtages 2025 (K26). Ibrugtagningstidspunktet skal dog endeligt bekræftes af Banedanmarks leverandør af nyt signalsystem på S-banen.

5.4.3 Elektrificering Vejle-Struer

Projektet er undersøgt som forundersøgelse i 2013. Projektet er klar til beslutning i forhold til, om der skal udarbejdes et VVM-beslutningsgrundlag. Projektet vil tidligst kunne udføres og ibrugtages efter 2027.

5.4.4 Elektrificering Lindholm-Frederikshavn

Projektet er undersøgt som forundersøgelse i 2013. Projektet er klar til beslutning i forhold til, om der skal udarbejdes et VVM-beslutningsgrundlag. Projektet kan ibrugtages efter 2027.

5.4.5 Øget kapacitet Herning-Holstebro

Projektet har til formål at øge banekapaciteten på den enkeltsporede banestrækning mellem Herning og Holstebro, herunder på Gødstrup St. ved det nye regionsygehus. Det er undersøgt på screeningsniveau i 2013. Projektets udførelse og ibrugtagning vil skulle indarbejdes i Banedanmarks anlægsplan efter politisk stillingtagen og VVM-undersøgelse.

5.4.6 Ekstra spor ved Gødstrup Station

Projektet har til formål at øge stations- og krydsningskapaciteten i Gødstrup ved øget togdrift fra Midt- og Vestjylland på den enkeltsporede banestrækning mellem Herning og Holstebro ved det nye regionsygehus. Det er undersøgt på screeningsniveau i 2013. Projektets udførelse og ibrugtagning vil skulle indarbejdes i Banedanmarks anlægsplan efter politisk stillingtagen og VVM-undersøgelse.

5.4.7 Opgradering af overkørsel i Silkeborg

Projektet handler om en nedlæggelse af en overkørsel i niveau i Silkeborg og etablering af en bro eller tunnel. Der er ikke truffet nogen politisk beslutning for projektet. Der blev gennemført en forundersøgelse af projektet i 2016.

5.4.8 Esbjerg Nærbane

Projektet omhandler en mulighed for at binde nærbanerne omkring Esbjerg sammen på en ny måde. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen screenede projektet i 2017. En ny station i Jerne er en del af Esbjerg Nærbane, og denne blev undersøgt af Banedanmark separat, og er nu ved at blive udført.

5.4.9 Dobbeltspor Tinglev-Padborg

Projektet øger banekapaciteten i Sønderjylland på den enkeltsporede og elektrificerede delstrækning Tinglev-Padborg. Der foreligger en anlægslov, som Folketinget vedtog i 1993 for dobbeltspor på hele strækningen mellem Vamdrup og Padborg. Projektet blev senest screenet i 2013. Der er ikke truffet politisk beslutning om VVM-undersøgelse.

5.4.10 Dobbeltspor Køge-Køge Nord

Projektet er undersøgt på et meget indledende niveau.. Strækningen er i dag enkeltsporet og det er forudsat, at der fra K23 skal køre otte tog i timen på strækningen, hvilket presser kapaciteten. Projektets udførelse og ibrugtagning vil skulle indarbejdes i Banedanmarks anlægsplan efter politisk stillingtagen og nærmere undersøgelser..

5.4.11 S-tog til Roskilde

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i 2019 udarbejdet en undersøgelse af S-togsdrift til Roskilde. En forlængelse af S-banen fra Høje Taastrup til Roskilde skal ses i sammenhæng med projektet om automatisering af S-banen.

5.5 Tidspunkt for eventuel politisk beslutning

Banedanmark har lavet en oversigt over, hvornår der i givet fald skal være truffet endelig politisk beslutning om nye anlægsprojekter, herunder tilvejebragt den fornødne finansiering, hvis disse skal kunne indpasses i nærværende Anlægsplan.

Projekterne er angivet med navn og funktionalitet, og år for tidligst ibrugtagningstidspunkt. For at sikre den fornødne tid til udførelse af de enkelte jernbaneprojekter er der ud for det enkelte projekt angivet det seneste beslutningstidspunkt i fald projektet skal kunne udføres indenfor nærværende Anlægsplan. Træffes der senere politisk beslutning vil udførelsetidspunktet skulle revurderes ift. den samlede portefølje af infrastrukturprojekter.

For nogle af anlægsprojekterne er der udarbejdet et samlet VVM-beslutningsgrundlag, dvs. inkl. høringsnotater og eksterne kvalitetssikringer for projekterne anlægsøkonomi. For andre projekter er beslutningsgrundlagene under udarbejdelse i Banedanmark. For den sidste del af projekterne er der ikke igangsat et beslutningsgrundlag.

Tabel 1: Projekter hvor politisk beslutning udestår

Projekt	Seneste beslutnings/ finansierings- tidspunkt	Tidligste ibrugtagnings- tidspunkt	Status for be- slutningsgrund- lag
Flytning af Herlev Station	31. december 2020	2025 (K26)	Gennemført
Vendespor ved Carlsberg Station	31. december 2020	2025 (K26)	Gennemført
Hastighedsopgradering på S- banen	31. december 2020	2025 og frem	Gennemført
Ny bane til Billund	31. december 2020	2029 (K30)	Gennemført
Øresundsperroner Ny Elle- bjerg Station	1. februar 2021	2024 (K25)	Forventes færdig ultimo 2020
Aarhus H	Primo 2021	2026-2027 (K27- K28)	Forventes færdig ultimo 2020
Ny bane på tværs af Vejle Fjord	31. december 2021	2030 (K31)	Gennemført
Ombygning Hillerød Station	31. december 2021	2026 (K27)	Forventes færdig medio 2021
Ny bane Hovedgård-Hassel- ager	31. december 2022	2030 (K31)	Gennemført
Ring Syd: Udvidelse af Øre- stad Station	31. december 2022	2030 (K31)	Gennemført
Ring Syd: Overhalingspor til godstog ved Kalvebod	31. december 2022	2030 (K31)	Gennemført
Hastighedsopgradering Langå-Hobro	31. december 2023	2028 (K29)	Gennemført

Projekt	Seneste beslutnings/ finansierings- tidspunkt	Tidligste ibrugtagnings- tidspunkt	Status for be- slutningsgrund- lag
Laurbjerg Station	31. december 2023	2028 (K29)	Gennemført
Hastighedsopgradering Fredericia-(Aarhus)	31. december 2024	2030 (K31)	Gennemført
Ring-Syd: Udbygning af Glostrup Station	31. december 2025	2030 (K31)	Gennemført
Horsens Station (perronforlængelse)	31. december 2024	2028 (K29)	Forventes færdig medio 2021
Hastighedsopgradering af regionalbanerne	Projektet kan besluttes som syv delstrækninger	Fire år fra beslutningstidspunkt	Forventes færdig ultimo 2020
Ring Syd: Udvidelse af Københavns Lufthavn Station	Projektet er under forberedelse i regi af Sund & Bælt		
Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Dobbeltspor Køge-Køge Nord	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Dobbeltspor Tinglev-Padborg	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Esbjerg Nærbane	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted	Screening/forundersøgelse igangsat (undersøgelsen forventes afleveret ultimo 2020)		
Opgradering af overkørsel i Silkeborg	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
S-tog til Roskilde	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Tilslutning til værksted i Bra-brand	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Elektrificering Aalborg-Frederikshavn	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Elektrificering Vejle-Struer	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Øget kapacitet, Herning – Holstebro	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Ekstra spor ved Gødstrup Station	Beslutningsgrundlag ikke igangsat		
Ombygning af Nordhavn Station	Projektet er sat i bero.		