

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

1. halvår 2013



Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område

1. halvår 2013

Print- og hjemmesideversion

Indhold

1.	INDLEDNING.....	7
2.	STATUS FOR TRÆK PÅ DEN CENTRALE ANLÆGSRESERVE	9
3.	BANEOMRÅDET	10
3.1	Projekter under projektering	11
	Projektering af jernbaneanlæg ved Femern Bælt	11
	Aarhus Letbane.....	12
3.2	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet.....	14
	Analyse og VVM-undersøgelse af udvidelse af kapaciteten på Øresundsbanen.....	14
	VVM-undersøgelse af letbane i Odense – statsligt tilskud	15
	Elektrificering af Esbjerg – Lunderskov	15
	Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense.....	16
	Beslutningsgrundlag for en Letbane i Ring 3 – statsligt tilskud.....	16
	VVM-undersøgelse af ny sporforbindelse ved Esbjerg Havn	16
	Forundersøgelser Aarhus – Hobro: Opgradering af banen til 200 km/t.....	17
	Forundersøgelser af potentialet for mindre forbedringer på jernbanen	17
	VVM af en banebetjening af Aalborg Lufthavn – statsligt tilskud	17
	Forundersøgelse af Letbane/BRT i Aalborg.....	18
	Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet	18
	Elektrificering af banenettet	18
	Anlæg af nye stationer ved hhv. Hillerød og Gødstrup	19
	Forundersøgelse af tog til Billund	20
	Ombygning Hillerød station	20
3.3	Projekter under gennemførelse.....	21
	Ny bane København - Ringsted.....	21
	Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)	22
	Signalprogrammet	23
	Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens	24
	Hobro – Aalborg	25
	Kapacitetsudbygning vest for København (KØR-projektet)	26
3.4	Fornyelsesprojekter på baneområdet.....	28
	Renovering af Nørreport station (Ny Nørreport).....	28
	Frederiksborggade Øst - Ny Metrotrappe.....	29
	Esbjerg sikringsanlæg og sporfornyelse	29
	Sporombygning Skanderborg - Herning	30
	Sporfornyelsen på Østerport station	31
	Sporombygningen af Aalborg - Frederikshavn	31
	Sporombygningen af Struer - Langå.....	32
	6. hovedspor København – Dybbølsbro	32
	Skærbaseret trafikinformation	33
	Sporfornyelse Roskilde-Køge- Næstved (Lille Syd).....	33
	Sporfornyelse Esbjerg – Skjern – Herning	34
	Sporskifteudveksling mv. på Fredericia station.....	35
	Sporombygning på Lillebæltsbroen.....	35
4.	VEJOMRÅDET	37
4.1	Projekter under projektering	38
	Femern Bælt, danske landanlæg, vejdelene	38
	Projektering mv. af ny Storstrømsbro	38

4.2	VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på vejområdet.....	40
	VVM af ny forbindelse ved Roskilde fjord.....	40
	VVM af udbygning rute 26, Århus – Viborg	41
	VVM af Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg	41
	Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9.....	42
	Forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved-Rønnede (rute 54)	42
	Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11) - VVM af Ribe omfartsvej.....	43
	Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst (rute 11)	43
	Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22)	44
	Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing – Herning (rute 15)	44
	Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager	44
	Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn	45
	Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsingø Øst til Gilleleje	45
	3. Limfjordsforbindelse.....	45
	VVM af omfartsvej ved Haderup.....	45
	Forlodsovertagelser	46
	Medfinansiering af kommunale ønsker til projekter på statsvejnettet	47
4.3	Anlægsprojekter på vejområdet.....	48
	Holbæk – Vig, rute 21, etape 2 & 3	49
	Fløng – Roskilde V	50
	Riis – Ølholm – Vejle.....	50
	Bording – Funder.....	51
	Frederikssundmotorvejens 1. etape.....	51
	Funder – Låsby (Silkeborgmotorvejen)	52
	Sunds omfartsvej	52
	Slagelse omfartsvej 1. og 2. etape	53
	Bredsten-Vandel.....	53
	Klipleve-Sønderborg	54
	Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn	55
	Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdam - Regstrup, Skovvejen), etape 1	55
	Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3.....	56
	Motorring 4 – Tværvej N. (Frederikssundmotorvejens 2. etape).....	56
	Skærup – Vejle N. (Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)	57
	Middelfart-Nørre Aaby (Udbygning af motorvejen på Vestfyn 1. etape)	58
	Øverødvej-Hørsholm S. (Udbygning af Helsingørmotorvejen 1. etape).....	58
	Udbygning af Brande omfartsvej til motorvej	59
	Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	59
	Greve S. – Køge (Udbygning af Køge Bugt Motorvejen 1. & 2. etape).....	60
	Udbygning af Motorring 4 omkring København	61
	Nordlig omfartsvej ved Næstved	61
	Omfartsvej ved Nykøbing Falster	62
	Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)	62
	Tilslutningsanlæg ved Odense	63
4.4	Drift og vedligeholdelse (efterslæbsindhentning mv.).....	65
4.5	Kapitalbevarende aktiviteter (større bygværker)	67
	Langelandsbroen	67
	Mønbroen.....	67
5.	PULJEPROJEKTER UNDER TRANSPORTMINISTERIET.....	68
6.	KYST- OG HAVNEOMRÅDET	76
	Færgelejer ved Bøjden og Fynshav.....	76
	Moler i Hanstholm Havn	76

7. FEMERN BÆLT – KYST TIL KYST FORBINDELSEN	78
8. METROEN	80
9. BILAG	85
Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet.....	85
Bilag 2: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på fjernbanen.	86
Bilag 3: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på S-banen.....	87
Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet (åbningsår 2011 -).....	88

1. Indledning

Status for anlægsprojekter på Transportministeriets område 1. halvår 2013, herefter Anlægsstatus, giver en orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Trafikudvalg om status og udvikling i de større anlægsprojekter på Transportministeriets område, der er finansieret ved bevilling på finansloven eller ved aktstykke. Forbruget for igangværende projekter er opgjort pr. 31. marts 2013. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om takstnedsættelser og pulje til at forbedre den kollektive trafik, samt tidligere igangsatte projekter.

Der er siden 2009 indgået nedenstående transportpolitiske aftaler:

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

- Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet af 17. november 2011 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og De Konservative
- Aftale om Elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.
- Der blev den 1. marts 2012 indgået Rammaaftale om takstnedsættelser og pulje til at forbedre den kollektive trafik mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Dansk Folkeparti og Enhedslisten.
- Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten.
- Aftale om Bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv. af 20. juni 2012 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og det Konservative Folkeparti.
- Aftale om Storstrømsbroen, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.
- Aftale om Linjeføring for Holstebromotorvejen af 25. april 2013 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.
- Aftale om Letbane i hovedstaden, busser og cykler af 19. juni 2013 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti. De besluttede puljeprojekter i forbindelse hermed vil indgå i rapporteringen for 2. halvår 2013.

Orientering for 2. halvår 2012 blev fremsendt til Folketinget i januar 2013.

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

2. Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

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

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

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

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

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

Den centrale reserve er en porteføljereseve, hvorfor et projekt i tilfælde af en væsentlig forordyrelse 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 de fleste baneprojekter) forelægges projektet dog for Finansudvalget, før der kan disponeres.

Der er afsat midler til en styrket vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet fra 2014 i et flerårigt perspektiv, jf. Aftale af 21. marts 2013 om en ny Storstrømsbro, Holstebro-torvejen mv. Udgiften finansieres af uforbrugte midler fra anlægsprojekternes centrale reserver. Tilsvarende afsættes på finanslovsforslaget for 2014 midler til en styrket vedligeholdelse af banenet fra 2015, der på samme måde finansieres af uforbrugte anlægsreserver. Midlerne overføres i takt med, at de centrale reserver frigives, idet indsatsen reduceres, hvis der ikke kan frigives tilstrækkelige midler. Det er målet, at det ordinære vedligeholdelsesbudget på sigt skal kunne dække behovet, så der ikke igen oparbejdes efterslæb.

3. Baneområdet

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

Efter Banedanmarks vurdering har markedet de seneste år, som følge af finanskrisen, været positivt set fra bygherrens synspunkt. Det er på nuværende tidspunkt uklart, om denne tendens vil fortsætte, men der er tilsyneladende ved at ske en tilpasning af markedet med stigende priser til følge.

Det er Banedanmarks opfattelse, at markedet for rådgivning uanset konjunkturer er presset om end marginalt. På markedet for entreprenørydelser oplever Banedanmark konkurrence, om end der også er en tendens til stigende priser, samt at flere undlader at afgive tilbud.

Banedanmark har i TEN-T ansøgningsrunden for 2013-2015 indsendt ansøgning om EU-tilskud til både study (detailprojektering) og works (arbejder) for alle de danske anlægsprojekter, der ligger på EU's fælles prioriterede strækninger.

I afsnit 3.1 gives en status for anlægsprojekter under projektering på baneområdet. I afsnit 3.2 gives en kort status for igangværende forundersøgelser, VVM-undersøgelser og beslutningsgrundlag for baneprojekter. I afsnit 3.3 gives en status for anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse og i afsnit 3.4 gives en status for fornyelsesprojekter under gennemførelse.

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

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

3.1 Projekter under projektering

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

Projektering af jernbaneanlæg ved Femern Bælt

Formål

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

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

Status

På baggrund af akt 149 af 15. juni 2011 har Banedanmark etableret en bygherreorganisation til gennemførelse af detailprojektering og efterfølgende fysisk gennemførelse af projektet.

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

Med Aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der truffet politisk beslutning om at udbygge strækningerne Vordingborg – Storstrømsbroen og Orehoved – Holeby, så persontog kan køre med 200 km/t. Desuden etableres en ny dobbeltsporet betonbro over Masnedsund.

Programfasearbejdet er blevet genoptaget efter den politiske beslutning om en strækningshastighed på 200 km/t. Parallelt hermed er de tekniske forundersøgelser igangsat. Der er foretaget boringer ved Glumsø, i Masnedsund og ved Holeby. Endvidere er der gennemført forlodsovertagelser af en række ejendomme, som skal eksproprieres, når Folketinget har vedtaget en anlægslov.

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

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

- En opgradering af tilslutningsanlæg 48 ved Maribo med ombygning af ramper, rundkørsler i rampekryds og anlæg af samkørselsplads.

I forbindelse med en gennemført budgetanalyse af Banedanmark er der identificeret en række muligheder for at optimere processen omkring udbud og kontraktindgåelser vedrørende Banedanmarks anlægsprojekter.

Banedanmark undersøger, om lignende muligheder for optimering kan opnås for Femern Bælt-banelandanlægget for at klarlægge, om der derved kan frigøres midler inden for de forudsatte rammer, der kan medgå til finansiering af de tre tiltag. Sagen tages op med følgegruppens partier, når Banedanmarks undersøgelser er tilendebragt.

Den budgetmæssige situation

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

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

Banedanmark har i forbindelse med TEN-T ansøgningsrunden for 2013-2015 ansøgt om tilskud til både detailprojektering og de aktiviteter, det er besluttet at fremrykke fra anlægsfasen.

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

Aarhus Letbane

Med Lov om Aarhus Letbane (Lov nr. 432 af 16. maj 2012) oprettede Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S. I selskabet har Aarhus Kommune indskudt 500 mio. kr., Region Midtjylland 78 mio. kr. og staten 600 mio. kr.

Herudover blev der med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 reserveret 100 mio. kr. til at dække nettoomkostningerne ved at elektrificere Grenaabanen, idet forligsparterne hermed vil sikre, at Grenaabanen kan elektrificeres, hvis elektrificeringen ikke fuldt ud kan dækkes af lavere driftsomkostninger.

Etape 1 af Aarhus Letbane sammenbinder den eksisterende Odderbane med Grenaabanen med et 12 km. letbanespor fra Aarhus H til Lystrup i Aarhus N.

Status for projektet er, at Aarhus Letbane er i gang med at gennemføre udbud af anlægsarbejderne og transportpakken. Der udestår nogle drøftelser mellem interessenterne bl.a. om fordeling af omkostninger mellem Aarhus Letbane I/S og det kommende drifts- og infrastrukturselskab, som endnu ikke er stiftet, men som forventes stiftet snarest.

.

3.2 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet

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

Tabel 3.1 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel / Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013
VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især banegodskapaciteten omkring Kastrup	Akt 116 2008/2009	10,0	Ja	9,5
VVM-undersøgelse af letbane i Odense - Statsligt tilskud	Aftale 2. december 2009	4,1	Ja	4,1
VVM for elektrificering af strækningen Esbjerg - Lunderskov	Aftale 7. februar 2012	15,0	Ja	15,0
Beslutningsgrundlag vedrørende opgradering af banen Ringsted - Odense	Akt 116 2008/2009	16,3	Ja	0,2
Beslutningsgrundlag for en Letbane i Ring 3 - Statsligt tilskud	Akt 5 2011/2012	20,0	Ja	13,0
Beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelse ved Esbjerg Havn	FL10	8,1	Ja	4,5
Forundersøgelse af opgradering af strækningen mellem Aarhus og Hobro	Akt 116 2008/2009	10,3	Ja	6,7
Forundersøgelse af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen	Akt 116 2008/2009	5,0	Ja	4,0
Forundersøgelse af banebetjening af Aalborg lufthavn	Aftale 2. december 2009	2,0	Ja	2,0
Forundersøgelse af Letbane/BRT i Aalborg - Statsligt tilskud	Aftale 12. juni 2012			
Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet	Aftale 26. november 2010	4,0	Ja	4,0
Yderligere elektrificering af banenettet	Aftale 26. november 2010	10,3	Ja	10,2
Station i Gødstrup og syd for Hillerød	Aftale 26. november 2010	1,5	Ja	1,2
Station ved Hillerød	Aftale 7. februar 2012	1,7	Ja	0,0
Station ved Gødstrup	Aftale 7. februar 2012	1,5	Ja	0,0
Forundersøgelse af tog til Billund	Aftale 26. november 2010	2,0	Ja	2,0
Ombygning Hillerød station	Aftale 26. november 2010	0,5	Ja	0,4

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

Analyse og VVM-undersøgelse af udvidelse af kapaciteten på Øresundsbanen

Formålet med VVM-undersøgelsen af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især banegodskapaciteten omkring Kastrup, er at fremtidssikre godstogskapaciteten i Øresundskorridoren. Der er afsat 10,0 mio. kr. (2012-priser) til projektet. Hertil kommer 10,0 mio. kr. i TEN-T støtte.

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

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

I 2012 har Banedanmark i henhold til Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 vurderet et nyt løsningsalternativ, den såkaldte retningsdrift, der også vil kunne give forbedret trafikafvikling. Analyserne af retningsdrift granskes af en ekstern rådgiver, og resultatet ventes at foreligge medio 2013.

VVM-undersøgelse af letbane i Odense – statsligt tilskud

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

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

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der afsat yderligere 15 mio. kr. til en optimering og forcering af de kommende undersøgelser herunder gennemførelse af VVM-undersøgelse, således at grundlaget for en beslutning om letbanen kan foreligge hurtigt.

Elektrificering af Esbjerg – Lunderskov

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

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

Der blev afholdt offentlig høring af miljøredegørelsen i marts – april 2013. En endelig version af miljøredegørelsen ventes at forelægge primo juni 2013.

Der er afsat 1.118,0 mio. kr. inkl. reserver (2013-pl) i 2012-2015 til at elektrificere strækningen Esbjerg-Lunderskov. Dertil kommer i alt 15,0 mio. kr. til VVM-analysen af projektet.

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

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

Der er afsat 16,4 mio. kr. (2013-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag.

Projektet skal udvides til også at omfatte muligheder for hastighedsopgradering på Storbæltforbindelsen samt en undersøgelse af opgradering af køreledningsanlægget til en strækningshastighed på 200 km/t.

I foråret 2013 er der gennemført udbud af teknisk rådgivning og påbegyndt en afklaring af, om projektet skal gennemløbe en fuld VVM-proces.

Beslutningsgrundlag for en Letbane i Ring 3 – statsligt tilskud

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

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

Transportministeriet, Region Hovedstaden og de 11 kommuner langs Ring 3 indgik i juni 2011 en samarbejdsaftale om at arbejde videre med anlæg af en letbane. 1. marts 2013 blev udredningen for Letbanen offentliggjort. Den 20. juni 2013 interessenterne aftale om at anlægge en letbane på Ring 3.

VVM-undersøgelse af ny sporforbindelse ved Esbjerg Havn

Med afsæt i Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009 er der udarbejdet beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelser for anlæg af ny sporforbindelse ved Esbjerg Havn.

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

I aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er parterne blevet enige om at afsætte 58,5 mio. kr. til etablering af sporforbindelsen til Esbjerg Havn. Banedanmark igangsætter arbejdet.

Forundersøgelser Aarhus – Hobro: Opgradering af banen til 200 km/t

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

Der arbejdes med udretning af udvalgte skarpe kurver på eksisterende bane, således at hastigheden kan øges på strækningen. Dette indebærer nedlæggelse af samtlige overkørsler og etablering af enten bro eller tunnel som erstatning for disse. Desuden undersøges mulighederne for etablering af en ny bane langs Nordjyske Motorvej mellem Aarhus og Randers, som yderligere vil reducere rejsetiden.

I Randers undersøges endvidere muligheden for en forlægning af stationen, da dette kan være en væsentlig faktor for reduktion af rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg.

Der analyseres ud fra både anlægsomkostninger, rejsetidsreduktion og fremtidige trafikale muligheder samt ikke mindst samfundsøkonomi og betydning for den regionale udvikling.

Der er afsat 10,7 mio. kr. (2013-priser) til forundersøgelsen, som rapporteres ultimo juni 2013.

Forundersøgelser af potentialet for mindre forbedringer på jernbanen

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er det besluttet, at der skal gennemføres forundersøgelser af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen. Undersøgelserne gennemføres i perioden 2009-2013 inden for en økonomisk ramme på 5,2 mio. kr. (2013-priser). På baggrund af de gennemførte forundersøgelser foreslås konkrete projekter.

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

Samlet afrapportering fremsendes i løbet af sommeren 2013.

VVM af en banebetjening af Aalborg Lufthavn – statsligt tilskud

Med afsæt i Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 er der gennemført en forundersøgelse af en fremtidig banebetjening af Aalborg lufthavn. Forundersøgelsen behandler såvel en løsning med en ny linieføring fra den bestående hovedlinie til lufthavnen (stikbaneløsningen), som en løsning, hvor den bestående hovedlinje omlægges til at gå via Aalborg Lufthavn.

Med aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat 276 mio. kr. til etablering af en baneforbindelse til Aalborg lufthavn med udgangspunkt i stikbaneløsningen. Desuden er det besluttet, at der skal gennemføres en VVM-undersøgelse for projektet. VVM-undersøgelsen finansieres inden for de afsatte 276 mio. kr.

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

Forundersøgelse af Letbane/BRT i Aalborg

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

Forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet

Med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 er der afsat 4,2 mio. kr. (2013-priser) til en forundersøgelse af hastighedsopgraderinger i forbindelse med Signalprogrammet.

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

Forundersøgelsen, som er afleveret i januar 2013, har vist endog meget positive samfundsøkonomiske resultater i otte af tolv undersøgte strækninger. Det er besluttet at hastighedsopgradering på strækningen mellem Køge Nord og Næstved undersøges på VVM-niveau i forbindelse med undersøgelsen af elektrificering af strækningen. Der er ikke taget politisk stilling til opgradering af de øvrige strækninger.

Elektrificering af banenettet

Med afsæt i Aftale om en grøn transportpolitik fra 2009 og Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 blev der i 2011 afleveret en samfundsøkonomisk analyse af yderlige-

re elektrificering af banenettet på baggrund af en analyse af materielstrategi samt trafikale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser. Samtidig blev der udarbejdet anlægsoverslag for strækningen Esbjerg – Lunderskov.

Med Aftale om elektrificering mv. af 7. februar 2012 blev det besluttet at elektrificere banen mellem Esbjerg og Lunderskov. Der blev endvidere truffet beslutning om udarbejdelse af begrundede anlægsoverslag for elektrificering af strækningerne Køge Nord – Næstved, Roskilde – Kalundborg, Fredericia – Aarhus og Aarhus – Aalborg/Lindholm. Anlægsoverslagene er under udarbejdelse og ventes at foreligge 2. halvår 2013.

Af aftale af 11. november 2012 mellem regeringen og Enhedslisten om Finansloven for 2013 om grønnere kollektiv transport blev der afsat i alt 650 mio. kr. i perioden 2013 – 2018 til elektrificering af jernbanestrækningen mellem Køge Nord og Næstved. Projektet er omfattet af elektrificeringsloven, der er fremsat 27. februar 2013. Den politiske aftale indebærer, at transportministeren på grundlag af det udarbejdede projekt og den eventuelle VVM-undersøgelse uden yderligere lovgivning kan igangsætte selve udførelsen af elektrificeringen.

I regeringens forslag om en Togfond DK indgår blandt andet elektrificering af strækningerne Fredericia – Aarhus, Aarhus – Aalborg/Lindholm, Aalborg/Lindholm - Frederikshavn, Vejle – Struer og Roskilde – Kalundborg.

På den baggrund er det besluttet også at udarbejde begrundede anlægsoverslag for strækningerne Aalborg/Lindholm – Frederikshavn og Vejle – Struer.

Anlæg af nye stationer ved hhv. Hillerød og Gødstrup

Med Aftale om Elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der afsat 48,4 mio. kr. (2013-priser) til etablering af en station syd for Hillerød ved det planlagte regionshospital i Hillerød og 17,2 mio. kr. (2013-priser) til etablering af en station i Gødstrup, nordvest for Herning, ved det nye regionshospital.

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

Hillerød Kommune har i 2012 anmodet om en fremrykning af stationens åbningstidspunkt, da stationen har stort potentiale som skiftestation mellem S-banen og Frederiksværkbanen. Hillerød Kommune indarbejder deres udgifter til den indledende projektering i deres budget for 2014. Statens midler søges ligeledes fremrykket.

For stationen i Gødstrup pågår en samordning og koordinering med Herning Kommunes vejprojekt og projektet for regionshospitalet. Stationen er af Naturstyrelsen vurderet som værende ikke VVM-pligtig. Stationen forventes detailprojekteret i 2014 – 2015 og

etableret i sommeren 2016 med ibrugtagning i 2016 samtidig med åbningen af hospitalets 1. etape.

Forundersøgelse af tog til Billund

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

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

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

Parterne bag aftaler om en grøn transportpolitik har noteret sig den af Trafikstyrelsen udarbejdede forundersøgelse. Parterne noterer sig endvidere, at projektet inddrages i en samlet baneplan for Østjylland, som vil komme til at indgå i afrapporteringen af de strategiske analyser i efteråret 2013.

Parterne er enige om, at der fortsat bør arbejdes med projektet og har noteret sig, at Trafikstyrelsen vil tage kontakt til de lokale parter for nærmere at afdække de lokale forventninger til projektet, herunder mulighederne for medfinansiering.

Ombygning Hillerød station

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 er der reserveret 15,6 mio. kr. (2013-priser) i statsligt bidrag til en ombygning af Hillerød station.

Der kan gennemføres en ombygning af stationen, som dels betyder, at lokalbanens tog ikke behøver køre på tværs af S-togsporene, og dels kan sikre, at der kan etableres direkte samdrift mellem lokalbanerne. Det vil muliggøre samdrift mellem Lokalbanens sydvestlige linje, Frederiksværksbanen og Lokalbanens nordlige linier. Dermed kan der skabes direkte tog fra bl.a. Helsingør og Helsingør til den nye station syd for Hillerød ved det kommende Regionshospital.

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

3.3 Projekter under gennemførelse

I det følgende gives en status for igangværende anlægsprojekter.

Tabel 3.2. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår
Ny anlægsbudgettering					
Ny bane København - Ringsted ¹⁾	Lov 527 af 26. maj 2010	10.509,0	Ja	654,8	2018
Niveaufri udfletning Ringsted Station	Akt N 2012/2013	-	Ja	-	2018
Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød) ¹⁾	Lov 232 af 17. marts 2010	1.276,7	Ja	584,0	2015
Signalprogrammet ¹⁾	Akt E 2011/2012 Akt J 2010/2011 Akt F 2008/2009 Akt Q 2008/2009 Akt 95 2009/2010 Akt I 2009/2010	-	Ja	2.278,1	2021
Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup - Vojens)	Lov 447 af 23. maj 2012	764,1	Ja	9,2	2015
Hobro - Aalborg	Lov 498 af 22. maj 2013	173,3	Ja	0,0	2015
Tidligere budgetteringsprincip					
Kapacitetsforbedringer vest for	FL04	958,1	Ja	873,7	2013

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

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

Ny bane København - Ringsted

Formål

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

Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Status

Projektet er ved at overgå fra projekteringsfasen til udførelsesfasen. Mere end to tredjedele af de arkæologiske prøvegravninger er gennemført. Langt hovedparten af ledningsaftalerne er på plads, og de fysiske ledningsomlægninger er i fuld gang. Tilsvarende er nedrivninger af bygninger og rydning af bevoksninger i fin fremdrift. De sidste besigtigelser (med undtagelse af Ringsted) foretages i juni 2013, og ekspropriationerne vil for hovedpartens vedkommende være gennemført inden udgangen af 2013.

Projektets tids- og aktivitetsplan for udbud overholdes indtil videre med undtagelse af udbuddet af detailentreprise for Retortvej i Valby, som det har været nødvendigt at udskyde et halvt år som følge af forsinkelser med ledningsomlægninger. Forsinkelsen får ikke konsekvenser for den samlede tidsplan. Der er indgået fire entreprisekontrakter på bro- og konstruktionsarbejder. Enhedspriserne ligger indtil videre under estimaterne fra

programfasens fysikestimat. Hovedparten af anlægsarbejderne udbydes som totalentrepriser. Udbudsmateriale for alle de store entrepriser, med undtagelse af strækningen Køge – Ringsted, vil være udsendt inden udgangen af 1. halvår 2013, og de tilsvarende entreprisekontrakter forventes at være indgået inden udgangen af 2013. Herefter udestår en række mindre entrepriser samt entrepriser for jernbaneteknik.

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

Med fortroligt akt N af 30. maj 2013 har Finansudvalget godkendt igangsættelse af en niveaufri udfletning ved Ringsted Station, som besluttet i aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Projektet integreres i Ny Bane København – Ringsted. Den niveaufri udfletning består af en bro i vestenden af Ringsted Station, hvor sporene fra den nye bane mod Storebælt føres over sporene mod Ringsted-Femern banen. Etableringen af udfletningen vil forbedre rettidigheden og forøge hastigheden igennem stationen. Projektet er et led i realiseringen af 1. etape af den såkaldte timemodel.

Den budgetmæssige situation

Projektets totaludgift udgør 10.509,0 mio. kr. (2013-priser). Med Finansudvalgets tiltrædelse af fortroligt akt N af 30. maj 2013 udvides Banedanmarks bevilling med midler til udførelse af projektet niveaufri udfletning ved Ringsted St.

Dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)

Formål

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

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

Lov om anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen blev vedtaget af Folketinget den 2. marts 2010.

Status

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

Arealerhvervelsen er næsten afsluttet, og facadeisoleringerne (lydreducerende forbedringer) af eksisterende ejendomme er udført.

Alle 12 broer er udført, mens kun ét af de tre erstatningsanlæg blev færdiggjort i 2012. De to andre erstatningsanlæg er forsinket grundet dialog med myndighederne. Erstatningsanlægget i Vipperød forventes nu færdigt inden somerspærningen 2013, der ligger i perioden 18. maj – 1. september 2013, mens erstatningsanlægget i Tølløse forventes

færdigt med udgangen af sommerspærringen 2013. Denne forsinkelse har ikke indflydelse på projektets overordnede tidsplan.

Ca. 85 pct. af jordarbejderne er udført, og arbejdet forløber tilfredsstillende på trods af, at udskiftningen af blødbundsområderne har et større omfang end forventet.

Sporarbejderne på strækningen Lejre – Tølløse er startet i april 2013 og forventes færdigt i løbet af sommerspærringen 2013.

Ombygning af Lejre og Hvalsø Station udføres i sommerspærringen 2013.

Den budgetmæssige situation

Alle entrepriser er indkøbt, og der er foretaget projektgennemgang af de sidste tre entrepriser (spor, sikring og stationer).

Projektet har en bevilget totaludgift på 1.276,7 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Signalprogrammet

Formål

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

Status

S-baneprojektet er sammen med leverandøren i gang med det forberedende arbejde omkring Early Deployment-strækningen (Jægersborg-Hillerød). Leverandøren fastholder, at man trods forsinkelse kan overgå til overvåget prøvedrift på strækningen ved udgangen af 2014. Leverandøren forventer at afslutte udrulningen af CBTC-systemet ultimo 2018. Tidsplanen frem til og med 2014 vurderes at være meget stram, mens tidsplanen efter 2014 og den overvågede prøvedrift vurderes at være robust.

Fjernbaneprojektet har sammen med leverandørerne afsluttet den konceptuelle designfase og er nu i gang med den indledende designfase. Early Deployment-strækningerne (Roskilde – Køge – Næstved samt Langaa – Frederikshavn) overgår til overvåget prøvedrift med passagerer baseret på de nye signaler i 2016. Hele fjernbanen forventes fortsat at være overgået til det nye signalsystem senest i 2021.

Signalprogrammet har indgået kontrakt om bygningen af trafikkontrolcenteret for den østlige del af fjernbanetrafikken samt S-banetrafikken. Trafikkontrolcenteret skal ligge i nærheden af Dybbølsbro station og ventes overdraget til brugerne oktober 2014. Arbejdet med detailplanlægningen af trafikkontrolcenteret for fjernbanetrafikken vest for Lillebæltsbroen pågår.

En kontrakt om fastnetkabler, der skal sikre kommunikationsforbindelsen mellem de faste infrastrukturdele forventes indgået i starten af 2014. En mindre kontrakt på det

system, der sikrer, at det samlede IT-system kan kommunikere sammen, er blevet indgået den 28. februar 2013.

Danske tog, der kører ind i andre lande, skal kunne aflæse signalsystemer, der er anderledes end det danske. Derfor er der behov for udviklingen af et såkaldt STM-oversættelsesmodul, der sikrer, at det pågældende tog kan aflæse de signaler, der ellers ikke umiddelbart kan læses af togets eksisterende modtagerudstyr. Udviklingen af STM-oversættelsesmodulet er afsluttet, hvorefter integration og ibrugtagning pågår. Trafikverket i Sverige venter med at udruste den jernbanestrækning, der støder op til Øresundsbroen, hvorved de svenske udrulningsplaner for denne strækning nu passer med den danske udrulningsplan.

Første etape af GSM-R projektet om etablering af master, strøm og adgangsveje blev afsluttet i januar 2013. Den 11. februar 2013 blev systemet, der muliggør digital GSM-R togradiokommunikation mellem lokomotivfører og trafikkontrolcentre, taget i prøve-drift.

Med Aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat en pulje på 55 mio. kr. til kompensation af jernbanegodsoperatørerne for en del af deres udgifter i forbindelse med indkøb af ERTMS-udstyr. Endvidere er der afsat 1 mio. kr. til en analyse af mulighederne for veteranogdrift efter Signalprogrammets udrulning. Signalprogrammet har iværksat arbejdet med etableringen af puljen samt analysen.

Den budgetmæssige situation

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

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

Både den bevilgede totaludgift og tidsplanen for hhv. S-baneprojektet og fjernbaneprojektet forventes overholdt.

Dobbeltsporet Vamdrup-Vojens

Formål

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

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

Status

Planlægning af udførelsen af projektet blev igangsat i sommeren 2012. Siden da er der foretaget opdatering af det foreliggende projektforslag til programfaseniveau. Stadiplanlægning er foretaget i dialog med operatørerne. Besigtigelsesforretning i forbindelse med arealerhvervelser er gennemført i juni 2013, og ekspropriationsforretningerne er fastlagt til uge 2 – 5, 2014.

Arkæologiske forundersøgelser er påbegyndt marts 2013 og forventes afsluttet ultimo oktober 2013.

Detailprojektering er startet, og der planlægges udsendelse af udbudsmateriale i september 2013, baseret på udbud efter forhandling. Forhandlingsforløb planlægges afsluttet med kontraktindgåelse og opstart på anlægsarbejder marts / april 2014.

Anlægget forventes ibrugtaget ultimo 2015.

Den budgetmæssige situation

Anlægsloven for projektet blev vedtaget i maj 2012 (Lov nr. 447 af 23/05/2012). Projektet har en bevilget totaludgift på 704,7 mio. kr. (2013-priser). Projektets bevilgede totaludgift forventes overholdt.

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. Med Aftale om en Ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev det besluttet at afsætte yderligere 20 mio. kr. (2013-priser) til projektet.

Af de afsatte midler er 173,3 mio. kr. bevilget til den del af projektet, der vedrører nedlæggelse af overkørsler mv. Midlerne til hastighedsopgraderingen bevilges ved særskilt anlægslov.

Opgradering af banen mellem Hobro og Aalborg vil reducere rejsetiden til og fra Nordjylland markant og sikre et løft til den kollektive trafik i hele området. Endvidere vil opgraderingen udgøre et vigtigt bidrag til realiseringen af den såkaldte timemodel mellem Aarhus og Aalborg. Projektet gennemfører ikke selve hastighedsopgraderingen nu, men forbereder den ved at nedlægge overkørsler og stationsovergange i niveau. Når der politisk er truffet beslutning om, hvorvidt hastigheden skal øges til 160 km/t eller 200 km/t, gennemføres de fornødne tilpasninger af spor, broer, dæmninger mm. Det forventes at ske sammen med fornyelse af banen i 2017-2018, forudsat vedtagelse af en ny anlægslov.

Status

I 1. halvår 2013 er der igangsat aktiviteter for at forberede projektet til udførelse. Der er gennemført opmåling og andre tekniske forundersøgelser for at fastlægge det endelige arealbehov i forbindelse med nedlæggelse af overkørslerne i Skørping, Ellidshøj og Svenstrup og ombygning af stationen i Skørping. Aktiviteterne er gennemført for at forberede materiale til de nødvendige ekspropriationer samt for at sikre en mulig gennemførelse af projektet, inden Signalprogrammet udrulles på strækningen.

Den budgetmæssige situation

Ved lov nr. 498 af 22. maj 2013 om nedlæggelse af overkørsler mv. på jernbanestrækningen mellem Hobro-Aalborg blev der bevilget i alt 173,3 mio. kr. (2013-priser).

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Kapacitetsudbygning vest for København (KØR-projektet)

Formål

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

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

Status

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

1. Dobbeltspor København H – Vigerslev

Dobbeltspor København H - Vigerslev blev idriftsat den 9. december 2012 i forbindelse med den årlige ændring af køreplanen. Ombygningen af sikringsanlægget i forbindelse med Godsbanegården blev ibrugtaget i september 2012, og ombygningen af sikringsanlægget i forbindelse med Københavns Hovedbanegård blev udført i oktober 2012.

De afsluttende spor- og kørestrømsarbejder samt sikringsarbejder skal udføres i sporspærringer omkring sommerferien 2013, hvorefter færdiggørelsesarbejder forventes afsluttet i efteråret 2013.

2. Overhalingsspor ved Ringsted

Overhalingssporet ved Ringsted blev ibrugtaget primo 2011. Arbejdet med at udbedre mangelarbejder i forhold til de utætte samlinger i spunsen er afsluttet, og drænedløbet bag spunsen er erstattet af en fastsvejst konstruktion. Herefter udestår enkelte restarbejder.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 958,1 mio. kr. (2013-priser). Projektets bevilgede totaludgift forventes overholdt.

3.4 Fornyelsesprojekter på baneområdet

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

Tabel 3.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår
Ny anlægsbudgettering					
Renovering af Nørreport station (Ny Nørreport)	FL10	(fortroligt)	Ja	-	2014
Ny Metrotrappe	Akt 62 2013	157,1	Ja	0,0	2014
Esbjerg sikringsanlæg og sporformyelse	Akt 61 2008/ 2009	134,0	Nej	137,6	2011
Sporombygning Skanderborg - Herning	Akt 45 2010/2011	278,5	Ja	243,2	2012
Sporformyelse mv. på Østerport station	Akt 113 2010/2011	63,6	Ja	58,4	2012
Sporformyelse Aalborg - Frederikshavn	Akt 73 2011/2012	397,1	Nej	398,8	2012
Sporformyelse mv. Langå - Struer	Akt 15 2011/2012	405,8	Ja	332,5	2012
Sporformyelse Roskilde - Køge - Næstved	Akt F 2012	(fortroligt)	Ja	22,6	
Esbjerg-Skjern-Herning	Akt 67 2012	145,2	Ja	13,8	2014
Sporombygning Lillebæltsbroen	-	57,4	Ja	1,1	2013
Tidligere budgetteringsprincip					
S-togsspor København H - Dybbølsbro (6. hovedspor)	Akt 20 2007/2008 Akt 19 2008/2009	356,4	Nej	355,8	2013
Skærm baseret trafikinformation	Akt 194 2007/2008	49,5	Nej	50,5	2013

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

Renovering af Nørreport station (Ny Nørreport)

Formål

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

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

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

Renoveringen af Nørreport station forventes gennemført inden udgangen af 2014.

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

Status

Arbejderne i marken er igangsat oktober 2011. Renovering af S-banedelen af stationen blev afsluttet planmæssigt i december 2012, og arbejdet med istandsættelse af fjernbanedelen forløber planmæssigt med betonrenovering. Alle øvrige arbejder under jord forventes afsluttet medio 2014.

På oversiden af konstruktionen pågår betonrenovering, membranarbejder, opstilling af cykelstativer, fjernelse af spuns/tilfyldning samt brolægningsarbejder. På stationens tre tage er stål- og betonarbejder afsluttet, bortset fra det store tag over hovedtrappe og bygninger, hvor betonarbejder fortsat er under udførelse. Alle øvrige arbejder over jord forventes afsluttet ultimo 2014.

Den budgetmæssige situation

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

Frederiksborggade Øst - Ny Metrotrappe*Formål*

I aftale om Bedre mobilitet af 26. november 2010 er det besluttet at forlænge den eksisterende transfertunnel på Nørreport Station og etablere adgang via trappe og rulletrappe til transfertunnelen fra 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 afpøtning.

Projektet skal færdiggøres til ibrugtagning ved årsskiftet 2014/15.

Status

Ledningsomlægning blev opstartet den 2. april 2013 og forventes at være til sommerferien 2013, hvorefter etablering af byggegrube påbegyndes. Udgravning over grundvandspejl forventes at være afsluttet ved årsskiftet 2013/14.

Den budgetmæssige situation

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

Esbjerg sikringsanlæg og sporfornyelse*Formål*

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 igangsatte Banedanmark i 2009 fornyelse af spor- og sikringsanlægget inkl. kabelanlæg på Esbjerg station. Endvidere levetidsforlænges og opgraderes sikringsanlægget i forbindelse med sporfornyelsen.

Status

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

Første etape af projektet blev fordyret på grund af meromkostninger til bl.a. jord- og sikringsarbejder, hvorfor projektet blev sat i bero bortset fra mindre nødvendige arbejder på projektets første fase og etablering af ATC, som blev udført i 2010. Banedanmark gennemførte en undersøgelse af mulighederne for at reducere projektet. Undersøgelsen har afklaret, at kun den del af anden etape, der omhandler sikringsanlægget, er nødvendig, og projektet er nu primært begrænset til dette. Projektet var forventet færdiggjort i 2012, men grundet ressourcemangel udføres arbejdet først i juli 2013. Projektet forventes endeligt afsluttet i 3. kvartal 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved akt 61 af 20. maj 2009. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 134,0 mio. kr. (2013-priser). Den bevilligede totaludgift forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Sporombygning Skanderborg - Herning*Formål*

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 udførte Banedanmark i sommeren 2012 fornyelse af spor på strækningen Skanderborg - Herning. Arbejderne blev gennemført for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers ville være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen omfattede store dele af strækningen samt fornyelse af sporskifter og overkørsler. Et antal sidespor, der ikke længere benyttes, er nedlagt for at reducere strækningens fremtidige vedligeholdelsesomkostninger. Desuden medførte sporfornyelsen afledte arbejder inden for afvanding og sikring.

Status

Projektet blev gennemført i perioden april – august 2012. I koordinering med sporombygningen blev der gennemført brofornyelse på en strækning. Der pågår mangeludbedring og opfølgning på kvalitetsdokumentationen.

Herefter udestår kun 1-års justering af projektet, der udføres i oktober 2013.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har den 7. april 2011 godkendt akt 45 om igangsættelsen af sporombygningen på Skanderborg – Herning. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 278,5 mio. kr. (2013-priser). Den bevilligede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelsen på Østerport station

Formål

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

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

Status

Projektet blev udført over to etaper: Første etape (udførelse af afvanding og sporombygning af to spor) blev gennemført og afsluttet i sommeren 2011. Anden etape (sporskifteudveksling samt restarbejder) blev afsluttet i foråret 2012. Slutjustering inkl. 1- års justering af både første og anden etape er afsluttet ultimo maj 2013. Den afsluttende skinneslibning forventes udført ultimo 2013.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt 113 af 26. maj 2011 om igangsættelsen af sporfornyelse mv. på Østerport St. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 63,6 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporombygningen af Aalborg - Frederikshavn

Formål

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

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

Status

Projektet blev udført maj – november 2012 med lukning af strækningen i perioden juni - oktober 2012. Arbejdet på hele strækningen er meldt færdigt som planlagt d. 29. oktober 2012.

Der udstår et årsjustering, som planlægges gennemført i oktober 2013.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt akt 73 af 8. december 2011 om igangsættelsen af sporombygningen på Aalborg – Frederikshavn. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 397,1 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Sporombygningen af Struer - Langå

Formål

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

Sporfornyelsen omfatter store dele af strækningen samt trimning og fornyelse af enkelte sporskifter. Herudover ombygges flere overkørsler. Samtidig udføres hastighedsopgraderingen, der medfører en reduktion af rejsetiden på 4-5 minutter på strækningen.

Der gennemføres en række broprojekter med i alt 26 broer sideløbende med fornyelsesprojektet. Projekterne koordineres både i forhold til udførelse og sporspæringer.

Status

Etape 1 og 2 (Langå – Skive) samt etape 3 og 4 (Skive – Struer) blev rettidigt gennemført, og den samlede strækning blev som planlagt ibrugtaget d. 1. oktober 2012. Projektet er således afsluttet, og 1-årsjustering er planlagt til udførelse i august 2013.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har med akt 15 af 17. november 2011 godkendt igangsættelsen af sporfornyelsen mv. på Langå - Struer. Med aktstykket er der bevilget en totaludgift på 407,4 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

6. hovedspor København – Dybbølsbro

Formål

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

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

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

Status

Størstedelen af arbejderne på projektet er gennemført og afsluttet. Der gennemføres i forbindelse med 6. hovedsporsprojektet en hastighedsopgradering af det eksisterende

spor 4. Der er udarbejdet et samlet screeningsnotat til fastlæggelse af arbejdets omfang. Projektering pågår, og hastighedsopgraderingen forventes gennemført i løbet af 2013.

Den budgetmæssige situation

Med Akt. 19 af 7. maj 2009 er der bevilget en totaludgift på 356,4 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overskredet, men med mindre end de 10 pct., der udgør forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Skærm-baseret trafikinformation

Formål

Som følge af Aftale om trafik for 2007 og Aftale om trafik for 2008 afvikles efterslæbet på trafikinformations-skærme og løbende fornyelse af trafikinformationsudstyret på statens jernbanenet. Antallet af passagerer, der som følge af nedslidte anlæg oplever mangelfuld trafikinformation, skal ved udgangen af 2014 være reduceret til 10.000 passagerer dagligt. Med Finansloven for 2008 blev det forudsat, at efterslæbet på trafikinformation skulle afvikles i 2010.

Status

Målene i Aftale om trafik for hhv. 2007 og 2008 er primært nået i 2010 og starten af 2011. Banedanmark har vurderet, at der var behov for udskiftning af skærme på fire centrale stationer (Fredericia, Østerport, Høje Taastrup og Ringsted). Disse stationer var ikke på den oprindelige liste over stationer, hvis skærme skulle udskiftes som følge af Aftale om trafik for 2007, men udgiften hertil kunne afholdes inden for projektets rammer. Udskiftningen er planmæssigt afsluttet i 1. kvartal 2013.

Den budgetmæssige situation

Med akt 194 af 27. marts 2008 er der bevilget en totaludgift på 49,5 mio. kr. (2013-priser) til de opgaver vedr. skærm-baseret trafikinformation, der følger af Aftale om trafik for 2007. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt. Der er ikke udarbejdet aktstykker til de opgaver, der følger af Aftale om trafik for 2008, da behovet for finansiering lå under forelæggelsesgrænsen for et aktstykke.

Sporfornyelse Roskilde-Køge- Næstved (Lille Syd)

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt sporfornyelse på strækningen Roskilde-Køge-Næstved (Lille Syd). Arbejderne gennemføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelse og reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen omfatter sporombygning af dele af strækningen, inkl. arbejder på Næstved station, samt fornyelse af enkelte sporskifter. Herudover udskiftes nedslidte træsveler og ældre duobloksveller med monobloksveller. Samtidig udføres forskellige jord- og afvandingsarbejder.

I forbindelse med sporombygningen udføres renovering af en række broer. Dette sker i selvstændigt projekt. Spæringsforholdene er koordineret mellem sporprojektet og broprojektet.

Status

Der er indgået kontrakt med totalentreprenør, og arbejdet i marken gik i gang i marts 2013.

Der er etableret spæringer på strækningen i perioden medio marts – ultimo juni 2013 og igen i perioden primo juli – ultimo september 2013.

Arbejderne i den første periode består af afvandingsarbejder, diverse sporarbejder på strækningen Roskilde – Køge, og arbejder på Køge og Næstved stationer. I anden periode gennemføres arbejder på strækningen Køge – Næstved, herunder forberedelse af banen til en senere hastighedsopgradering til 160 km/t.

Den budgetmæssige situation

Med fortroligt akt F af 13. december 2012 har Finansudvalget godkendt igangsættelse af sporfornyelsen af strækningen Roskilde – Køge – Næstved. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse Esbjerg – Skjern – Herning

Formål

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

Sporfornyelsen omfatter hovedsageligt ombygning på stationer med nye spor og sporskifter. Herudover nedlægges et antal sidespor med henblik på at reducere strækningens fremtidige vedligeholdelsesomkostninger. Samtidig ombygges seks overkørsler.

Status

Projektet udføres ultimo maj til medio september 2013. Strækningen Varde – Skjern – Herning er spærret i perioden ultimo maj – medio juli 2013, og strækningen Esbjerg – Varde er spærret i perioden medio juli – medio august 2013. Der er indgået kontrakt med entreprenør.

Der gennemføres en række broprojekter sideløbende med fornyelsesprojektet. Projekterne koordineres både i forhold til udførelse og spæringer.

Den budgetmæssige situation

Med Akt. 67 af 29. november 2012 er der bevilget en totaludgift på 145,2 mio. kr. (2013-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporskifteudveksling mv. på Fredericia station

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 har Banedanmark planlagt udveksling af sporskifter på dele af Fredericia Station. Udvekslingen er nødvendigt for at kunne opretholde det nuværende omfang af togdriften.

Der er planlagt reovering af broer på banestrækningen mellem Middelfart og Fredericia samtidig med sporskifteudvekslingsprojektet. Desuden er der i 2013 planlagt et sporombygningsprojekt på Lillebæltsbroen. De omtalte projekter koordineres med sporskifteudvekslingsprojektet på Fredericia Station i forhold til optimering af udførelsen samt i forhold til minimering af sporspærringerne.

Brofornyelsen og sporombygningen på Lillebæltsbroen er mindre fornyelsesprojekter, hvor totalomkostningen ligger under forelæggelsesgrænsen for Finansudvalget.

Status

Udvekslingen af sporskifter på Fredericia Station udføres i tre etaper fra ultimo juni til ultimo august 2013. Der er afholdt licitation 30. april 2013, og der er indgået kontrakt med entreprenør 24. maj 2013.

Den budgetmæssige situation

Med fortrolig Akt. J af 21. februar 2013 har Finansudvalget godkendt igangsættelse af sporskifteudveksling mv. på Fredericia Station. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporombygning på Lillebæltsbroen

Formål

På baggrund af Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 gennemfører Banedanmark den 29. juni – 18. august 2013 sporfornyelse på Lillebæltsbroen samt fornyer fugtisoleringen på betonbuefagene.

Status

Banedanmark har den 31. maj 2013 indgået aftale med en entreprenør om projektet. Forud for licitationen havde fem prækvalificerede entreprenører ytret ønske om at afgive tilbud på projektet, men ved den afholdte licitation blev der kun modtaget et enkelt bud på entreprisen.

Entreprenørens bud lå væsentligt højere end Banedanmarks bygherreoverslag. Efter drøftelser med entreprenøren er der indgået en aftale, som indebærer, at projektets totaludgift udgør 57,4 mio. kr. inkl. projektreserve. Totaludgiften ligger således tæt på Banedanmarks forelæggelsesgrænse på 60 mio. kr., og gennemførelsen af projektet er – i lighed med større broarbejder i øvrigt – forbundet med en række risici, der vil kunne indebære merudgifter.

Det har været overvejet at udskyde projektet med henblik på et fornyet udbud. Banedanmark vurderer imidlertid, at det vil medføre væsentlige meromkostninger til ved-

ligehold af strækningen, hvis projektet ikke gennemføres nu. Der er herudover afsat de fornødne sporspæringer til gennemførelse af projektet i udvalgte tidsrum i perioden juni-august 2013. En udskydelse af projektet til senere år vil endvidere ud fra et trafikalt synspunkt og Lillebæltsbroens rolle som forbindelsesled mellem Fyn/Sjælland og Jylland være kompliceret og uhensigtsmæssig, bl.a. henset til projekterne i de kommende år vedr. etablering af dobbeltspor på strækningen Vamdrup – Vojens og større sporarbejder på Vestfyn.

Når sporfornyelsen er igangsat, vil det være forbundet med væsentlige merudgifter og yderligere gener for trafikken at reducere projektets omfang. Banedanmark vil imidlertid følge projektets fremdrift tæt, og projektet disponerer med tæt tilsyn og opfølgning samt med assistance til entreprenøren i planlægningsfasen med henblik på at imødegå og begrænse risici.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en totaludgift på 57,4 mio. kr. (2013-pl). Totaludgiften forventes overholdt.

4. Vejområdet

I dette kapitel gennemgås igangværende anlægsprojekter på vejområdet.

Med hensyn til markedssituationen på vejområdet indikerer både prisniveauet for Vejdirektoratets senest gennemførte udbud og antallet af bydende, at konkurrencesituationen pt. er sund. Hvad den nærmeste fremtid angår, vurderer Vejdirektoratet, at det fortsatte lave aktivitetsniveau inden for det private byggeri – og de generelle konjunkturforskel i dansk økonomi – må forventes at kunne holde udbuddet af entreprenørydelser på et konkurrencedygtigt niveau trods et højt aktivitetsniveau på vejområdet og et stigende aktivitetsniveau på baneområdet.

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

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

4.1 Projekter under projektering

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

Femern Bælt, danske landanlæg, vejdelen

Formål

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

Status

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

VVM-undersøgelsen har været i offentlig høring og ekstern kvalitetssikring. Vejdirektoratet har på baggrund heraf færdiggjort et samlet beslutningsgrundlag for projektet og fremsendt en indstilling til brug for en politisk beslutning

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

Den budgetmæssige situation

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

Projektering mv. af ny Storstrømsbro

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

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

Med aftalen var parterne enige om at afsætte 224 mio. kr. til projektering af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen, med en skønnet anlægs-

udgift på i alt 3.991 mio. kr. (inkl. cykel- og gangsti). Vejdirektoratet skulle forestå projektet. Endelig var parterne enige om, at den nye bro anlægges med en kombineret dobbeltrettet gang- og cykelsti inden for en ramme af 100 mio. kr.

Ansøgning til TEN-T støtte er fremsendt, og Vejdirektoratet har påbegyndt forberedelse af projektet.

4.2 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på vejområdet

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

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

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013
VVM af ny forbindelse ved Roskilde Fjord	Aftale af 26. okt. 2006	46,3	Nej	51,2
Transportaftaler under aftaler om en grøn transportpolitik				
VVM af udbygning rute 26, Århus - Viborg	Akt 116 2008/2009	26,7	Ja	22,0
VVM af en forlængelse af motorvejen til Holstebro (Rute 18)	Akt 116 2008/2009 Aftale af 22. okt. 2009 Aftale af 26. nov. 2010	28,7	Ja	18,4
VVM af Skowejen mellem Regstrup og Kalundborg	Akt 116 2008/2009	24,9	Ja	14,7
VVM af Haderup omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	7,0	Ja	0,0
VVM af Ribe omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	8,0	Ja	0,0
Beslutningsgrundlag om Storstrømsbroen	Aftale af 21. marts 2013	224,0	Ja	0,0
Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9	Aftale af 22. okt. 2009	6,0	Ja	4,7
Forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved - Rønnede (rute 54)	Aftale af 22. okt. 2009	2,0	Nej	2,9
Forundersøgelse af strækningen Tønder-Esbjerg (rute 11)	Aftale af 26. nov. 2010	6,0	Ja	3,4
Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst (rute 11)	Aftale af 26. nov. 2010	2,1	Ja	1,8
Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22)	Aftale af 26. nov. 2010	4,0	Ja	0,8
Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing-Herning (rute 15)	Aftale af 26. nov. 2010	4,0	Ja	0,7
Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager	Aftale af 26. nov. 2010	2,0	Ja	0,5
Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn	Aftale af 26. nov. 2010	2,0	Ja	1,9
Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsing Øst til Gilleleje	Aftale af 26. nov. 2010	2,0	Ja	0,7

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

VVM af ny forbindelse ved Roskilde fjord

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

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

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

Efterfølgende er det jf. aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. besluttet "at etablere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på en ny fjordforbindelse, dels ved hjælp af et statsligt bidrag inden for en ramme på 425 mio. kr., der afsættes fra Infrastruktur fonden. Forbindelsen etableres som en sydlig højbro svarende til Vejdirektoratets hovedforslag. Parterne er enige om,

at det er en forudsætning for denne løsningsmodel, at Frederikssund Kommune bidrager med at regulere trafikken på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, således at der skabes det nødvendige trafikale grundlag på en ny sydlig fjordforbindelse.”.

Vejdirektoratet er gået i gang med forberedelsen af projektet, og Transportministeriet vil sammen med Finansministeriet udarbejde forslag til den konkrete organiserings- og finansieringsmodel med henblik på forberedelse af en anlægslov.

VVM af udbygning rute 26, Århus – Viborg

VVM-undersøgelsen har omfattet to strækninger: Viborg V – Rødkærsbro (ca. 11 km) og Søbyvad – Aarhus (ca. 21 km). Der er undersøgt to alternative linjeføringer ved Viborg og tre alternative linjeføringer ved Aarhus samt andre løsningsmuligheder til udbygning af rute 26.

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

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

I forbindelse med høringen af strækningen ved Århus er der fremkommet et forslag til en ændret og mere sydlig linjeføring, hvor rute 26 af hensyn til borgere i Mundelstrup tilsluttes Østjyske Motorvej E45.

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

For så vidt angår linjeføringen ved Viborg har Vejdirektoratet påbegyndt arbejdet med at lægge byggelinjer langs den valgte linjeføring således, at der efterfølgende vil være mulighed for at søge om overtagelse efter de gældende regler herom. Fornyet VVM-høring forud for valg af linjeføring for den østlige del af projektet er igangsat i maj måned 2013.

VVM af Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg

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

undersøgelsen har været i offentlig høring, og Vejdirektoratets indstilling er offentliggjort i efteråret 2012.

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

Vejdirektoratet har påbegyndt arbejdet med at lægge byggelinjer langs den valgte linjeføring. Byggelinjepålægget ventes afsluttet i foråret 2014, hvorefter således, at der efterfølgende vil være mulighed for at søge om overtagelse efter de gældende regler herom..

Forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9

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 E 47. 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 E 47.”

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

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 54 mellem Næstved og Sydmotorvejen ved Rønnede.

Forundersøgelsen omfatter en række forskellige mulige linjeføringer og vejstandarder, hvortil der, som det fremgår af den offentlige debat, knytter sig forskellige lokale interesser og synspunkter.

Parterne er på den baggrund enige om, at sende forundersøgelsen til udtalelse hos de berørte kommuner og relevante myndigheder mv. i området. Det videre arbejde vil inddrage de lokale politiske tilkendegivelser om interesse for at sikre finansieringen af projektet gennem brugerfinansiering. Parterne vil på den baggrund drøfte projektet i efteråret 2013.”

Vejdirektoratet har igangsat indhentning af udtalelser, således at disse kan indhentes medio 2013 med henblik på en drøftelse i efteråret 2013. Der forventes et mindre merforbrug på forundersøgelsen. Merforbruget afholdes indenfor Vejdirektoratets samlede ramme til undersøgelsesprojekter.

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

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 11 mellem Tønder og Esbjerg. Forundersøgelsen omfatter en lang række forskellige løsningsmuligheder på forskellige ambitionsniveauer. Parterne reserverede i forbindelse med beslutningen om forundersøgelsen 40 mio. kr. til en evt. fremtidig VVM-undersøgelse.*

Parterne noterer sig, at forundersøgelsen viser, at strækningen omkring Ribe er den mest belastede på rute 11. Strækningen er præget af sommer- og turisttrafik, som medfører kødannelse i krydsene og forringer fremkommeligheden.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 8 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Ribe."

Parterne er i aftalen endvidere enige om, at VVM-undersøgelsen af Ribe omfartsvej og Haderup omfartsvej (i alt 15 mio. kr.) finansieres af de tidligere reserverede 40 mio. kr. til evt. fremtidig VVM-undersøgelse på rute 11. De resterende midler tilbageføres til transportpuljerne.

Vejdirektoratet starter nu processen omkring en VVM-undersøgelse, hvor der blandt andet vil være fokus på Natur 2000-beskyttede områder i henhold til EU-direktiver. VVM-undersøgelsen forventes afsluttet i 2015.

Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst (rute 11)

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 en omfartsvej ved Brovst.*

Parterne er på baggrund af forundersøgelsen enige om at fravælge den linjeføring, der går syd om Brovst (linjeføring A-vest), med henblik på at arealreservationen på strækningen kan ophæves. Det vil styrke de lokale muligheder for planlægning og udvikling. Arealreservationen syd om Arentsminde og Halvrømmen (svarende til forundersøgelsens variant B) opretholdes."

Vejdirektoratet påbegynder nu det administrative arbejde med henblik på ophævelse af arealreservation af den sydlige linjeføring.

Forundersøgelse af strækningen Slagelse-Næstved (rute 22)

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

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

Undersøgelsen er påbegyndt i 2012 og afrapporteres i efteråret 2013.

Forundersøgelse af strækningen Ringkøbing – Herning (rute 15)

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

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

Undersøgelsen er påbegyndt i 2012.

Forundersøgelse af en omfartsvej ved Mariager

Forundersøgelsen skal afdække mulighederne for etablering af en omfartsvej ved Mariager. Mariagerfjord Kommune planlægger, at omfartsvejen skal forløbe fra vest som en forlængelse af den eksisterende Hobrovej ved Randersvej, herfra syd om Mariager og tilsluttes Havndalvej umiddelbart øst for det lille landsbysamfund Alstrup. Fra den sydøstlige bydel etableres en tilslutning til omfartsvejen. Der er tale om et kommunalt omfartsvejsprojekt mellem to kommunale veje.

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

Undersøgelsen er påbegyndt i 2012.

Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn

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 en forlængelse af Djurslandsmotorvejen, Løgten – Tåstrup.*

Parterne er enige om, at Vejdirektoratet i forlængelse af den afsluttede forundersøgelse for forlængelse af Djurslandsmotorvejen, Løgten – Tåstrup gennemfører en screening af mulighederne for en "pletvis udbygning" af vejen til en 2+1 vej. Resultaterne af screeningen forelægges for forligskredsen i efteråret 2013."

Vejdirektoratet gennemfører nu den nævnte screening.

Forundersøgelse af motortrafikvej fra Helsing Øst til Gilleleje

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

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

Forundersøgelsen er påbegyndt i 2012.

3. Limfjordsforbindelse

I Aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det at *"Parterne noterer sig, at Folketingets Transportudvalg er blevet præsenteret for en teknisk gennemgang af en 3. Limfjordsforbindelse, bl.a. på baggrund af den offentlige høring vedrørende projektet og behovet for afklaring af en række spørgsmål.*

En ny 3. Limfjordsforbindelse er et stort og indgribende projekt, der vil påvirke trafikmønstrene markant. Parterne noterer sig, at der i forbindelse med høringen har været rejst spørgsmål om trafikberegningerne, og er enige om, at der foretages en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med den nye Landstrafikmodel. Dette vil skabe et opdateret grundlag omkring de trafikale konsekvenser af de to linjeføringer."

Vejdirektoratet forventer, at den nævnte opdatering igangsættes i efteråret 2013.

VVM af omfartsvej ved Haderup

I Aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 fremgår det at *"Parterne noterer sig endvidere, at Vejdirektoratet har gennemført en forunder-*

søgelse af mulighederne for at opgradere rute 34/26, Herning – Skive – Hanstholm. Forundersøgelsen omfatter en række forskellige deletaper med forskellige løsningsforslag.

Parterne noterer sig, at forundersøgelsen viser, at der er reduceret fremkommelighed på rute 34, og at specielt den tunge trafik giver genevirkninger for lokalbefolkningen i Haderup. Etableringen af en omfartsvej ved Haderup vil både forbedre fremkommeligheden og aflaste strækningen gennem byen.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 7 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Haderup.”

Vejdirektoratets VVM-undersøgelse forventes afsluttet i 2014.

Forlodsøvertagelser

I Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er det besluttet at afsætte 80 mio. kr. til en pulje til mulige forlodsøvertagelser af ejendomme i forbindelse med en række vejprojekter.

For at skabe klarhed for disse borgere har forligskredsen valgt linjeføring for følgende projekter:

- Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense
- Udbygning af motorvejen ved Kolding
- Rute 23 syd om Regstrup og til Kalundborg (Rute 23)
- Rute 26 ved Viborg

Transportministeriet har stadfæstet optagelse på vejplan, og Vejdirektoratet har på baggrund heraf påbegyndt arbejdet med pålæg af byggelinjer langs de valgte linjeføringer på rute 23, ved Kolding og rute 26 ved Viborg.

Borgere og virksomheder, der i særlig grad er berørt af de valgte linjeføringer, vil herefter kunne søge om at få deres ejendom overtaget mod erstatning, hvis de opfylder de gældende kriterier herfor.

For udbygning af den Fynske Motorvej syd om Odense sker dette ved hjemmel gennem en kommende anlægslov.

Medfinansiering af kommunale ønsker til projekter på statsvejnettet

I aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af den 21. marts 2013 er der besluttet følgende omkring pulje til medfinansiering af kommunale ønsker til projekter på statsvejnettet:

”Parterne noterer sig, at der over de seneste år er en række kommuner, der har udtrykt ønsker om anlæg af vejprojekter i relation til statsvejnettet, i form af for eksempel nye tilslutninger til motorvejsnettet mv. Samtidig har flere kommuner udtrykt vilje til at medfinansiere de pågældende anlæg.

Parterne er enige om at afsætte 100 mio. kr. 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.

Parterne er enige om, at Vejdirektoratet igangsætter en ansøgningsrunde i kommunerne. Vejdirektoratet skal foretage en tværgående vurdering af de indkommende projekter. Parterne er enige om, at kun projekter, der har relevans for trafikudviklingen på statsvejnettet, og har en væsentlig trafikal og samfundsøkonomisk relevans, vil blive prioriteret. På baggrund af kommunale ansøgninger vil Transportministeriet fremlægge forslag til forligskredsen om en konkret udmøntning af puljen i 2013.”

Vejdirektoratet har udarbejdet oplæg omkring administration og prioritering m.m. af puljen, der er sendt til forligsparterne. Vejdirektoratet forventer at igangsætte høring blandt kommunerne i sommeren 2013 med henblik på ansøgninger til puljen, og vil frem til efteråret 2013 behandle ansøgningerne med henblik på en politisk drøftelse i forligskredsen.

4.3 Anlægsprojekter på vejområdet

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

Tabel 4.2. Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår
Holbæk – Vig, rute 21, etape 2 & 3	FL2000 Akt 90 2008/2009	1.697,0	Ja	633,7	2013
Fløng – Roskilde V ²⁾	FL2006 Akt 98 2008/2009	2.203,6	Ja	1.353,8	2012
Riis – Ølholm - Vejle	FL2004 Akt 95 2008/2009	1.943,3	Ja	1.000,8	2013
Bording – Funder ²⁾	FL2004	1.078,1	Ja	703,6	2012
Frederikssundmotorvejens 1. etape ²⁾	FL2004	1.695,2	Ja	1.391,0	2012
Funder – Låsby (Slikeborgmotorvejen)	Anlægslov af 6. maj 2009	6.625,6	Ja	1.266,7	2016
Sunds omfartsvej	FL2007 Akt 100 2008/2009	237,7	Ja	89,0	2012
Slagelse omfartsvej 1. og 2. etape	FL2007 Akt 96 2008/2009	624,6	Ja	384,9	2013
Bredsten–Vandel	FL2007 Akt 94 2008/2009	546,7	Ja	312,3	2012
Klipleve–Sønderborg	Akt 99 2008/2009 Akt 84 2009/2010	586,8	Ja	328,1	2012
Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn	Akt 111 2008/2009	152,2	Ja	62,8	2012
Opgradering til Kalundborg Havn (Elverdam - Regstrup, Skowejen), etape 1 ²⁾	Akt 113 2008/2009	206,8	Ja	152,5	2013
Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3	Akt 114 2008/2009	151,3	Ja	107,9	2012
Motorring 4-Tværnevej N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape)	Anlægslov L1506 af 27. december 2009	1.247,4	Ja	196,4	2015
Skærup-Vejle N. (Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord)	Anlægslov L523 af 26. maj 2010	1.471,0	Ja	401,4	2013
Middelfart-Nørre Aaby (Udbygning af motorvejen på Vestfyn 1. etape)	Anlægslov L524 af 26. maj 2010	1.206,6	Ja	162,4	2015
Øverødvej-Hørsholm S. (Udbygning af Helsingørmotorvejen 1. etape)	Anlægslov L528 af 26. maj 2010	1.451,2	Ja	166,1	2016
Udbygning af Brande omfartsvej til motorvej	Anlægslov L525 af 26. maj 2010	465,6	Ja	84,4	2014
Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	Anlægslov L526 af 26. maj 2010	340,7	Ja	50,5	2014
Greve S. - Køge S. (Udbygning af Køge Bugt Motorvejen 1. og 2. etape)	Anlægslov L1533 af 21. december 2010 Akt 83 2012/2013	2.446,4	Ja	166,4	1. etape: 2015. 2. etape: 2018.
Udbygning af Motorring 4 omkring København	Anlægslov L1535 af 21. december 2010	351,9	Ja	79,8	2014
Nordlig omfartsvej ved Næstved	Anlægslov L459 af 18. maj 2011	729,2	Ja	14,2	2016
Omfartsvej ved Nykøbing Falster ²⁾	Anlægslov L458 af 18. maj 2011	267,5	Ja	94,9	2014

tabellen fortsætter på følgende side

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår
Holstebromotorvejen	Akt 85 2012/2013.	3.855,0	Ja	-	2018
Tilslutningsanlæg ved Odense	Akt 81 2012/2013.	205,9	Ja	-	2016

1) Bevillingen er ikke reguleret for besparelser

2) Projektet har et træk på den centrale reserve (jf. tabel 3.1).

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

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

En lang vinter har imidlertid givet udfordringer i forhold til at fastholde et forventet åbningstidspunkt ultimo september 2013. Vejdirektoratet forhandler pt. med de relevante entreprenører med hensyn til gennemførelse af de sidste aktiviteter. Alternativt forventes projektet at åbne ultimo 2013.

Anlægsarbejderne har i det store hele forløbet planmæssigt, og alle broer og tunneler er færdiggjort i efteråret 2012. Jord-, afvandings- og belægningsentrepriser pågår. Beplantnings-, tavle- og belysningsentrepriser er udbudt og kontraheret i foråret 2013.

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

VVM-undersøgelsen af Hønsinge omfartsvej er i gang, idet projektet af Naturstyrelsen blev vurderet VVM-pligtigt. Dette vil have tidsmæssige konsekvenser for åbning af Hønsinge Omfartsvej. Anlægsarbejdet forventes at pågå i perioden 2014-2015, og omfartsvejen kan derfor ikke åbne i 2014 som forudsat i akt 170 af 2. august 2011.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.697,0 mio. kr., som forventes overholdt.

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

Fløng – Roskilde V

Formål

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

Status

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

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 2.203,6 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 665,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastruktur fonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Riis – Ølholm – Vejle

Formål

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

Status

Det samlede projekt forløber som planlagt.

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

Delstrækningen Ølholm – Vejle forventes åbnet for trafik i efteråret 2013. Alle broer og tunneler er færdiggjort i efteråret 2012, mens jord- og belægningsentrepriserne pågår. Alle entrepriser er kontraheret.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.943,3 mio. kr., som forventes overholdt.

Bording – Funder

Formål

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

Status

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

Færdiggørelsesarbejder samt salg af overskudsarealer, overdragelse af kommuneveje samt behandling af klager vedrørende støj m.v. efter åbning pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.078,1 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 125,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Frederikssundmotorvejens 1. etape

Formål

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

Status

Den oprindelige tidsplan var, at projektet skulle være færdigt i 2013. Imidlertid åbnede motorvejen for trafik allerede i ultimo 2011, mens der i 2012 har pågået en række arbejder i forbindelse med blandt andet tilslutninger til Jyllingevej og Ring 3. Alle entreprisarbejder er afsluttet i sommeren 2012, hvor den sidste frakørselsrampe samt strækningen Motorring 4 - Ring 3 åbnede i fuld bredde.

Herefter udestår færdiggørelsesarbejder, herunder justeringer som følge af trafiksikkerhedsrevision samt køb af fire ha. erstatningsskov.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1,695,2 mio. kr., som forventes overholdt.

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

På finansloven for 2013 er et yderligere mindreforbrug på 5,0 mio. kr. tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Funder – Låsby (Silkeborgmotorvejen)

Formål

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

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

Status

Projektet forløber som planlagt.

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

Ekspropriationer blev afsluttet i efteråret 2012.

Anlægsarbejdet er påbegyndt og har god fremdrift.

Projektet har foreløbigt kontraheret 13 af 14 bygværksentrepriser, mens den resterende broentreprise udbydes i efteråret 2013. To af de i alt seks store jord- og belægningsentrepriser er udbudt og kontraheret. De øvrige fire forventes udbudt i 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 6.625,6 mio. kr., som forventes overholdt.

Sunds omfartsvej

Formål

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

Status

Omfartsvejen åbnede i oktober 2012.

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

Mindre færdiggørelsesarbejder pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 237,7 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 25,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Slagelse omfartsvej 1. og 2. etape

Formål

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

Der sker en tæt udførelsesmæssig koordinering mellem de to etaper.

Status

På grund af den lange vinterperiode pågår der drøftelser med entreprenøren på den sydlige entrepris om at indhente den tabte tid.

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

Der har dog undervejs i projektførelsen været en række udfordringer med hensyn til jordbundsforhold og jordhåndtering, hvilket har givet anledning til en del merarbejder. På nuværende tidspunkt er de største risici i projektet således knyttet til krav rejst af entreprenørerne, og de største af disse krav omhandler netop jordbundsforholdene og jordhåndteringen. Med henblik på at minimere udgifterne hertil har Vejdirektoratet tilknyttet ekspertbistand. Anlægsarbejdet pågår på hele strækningen, og alle entrepriser er kontraheret.

Den budgetmæssige situation

Det samlede projekt har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 624,6 mio. kr., som forventes overholdt. Projektet er dog fortsat under skærpet bevågenhed som følge af fortsat store risici i projektet.

Bredsten-Vandel

Formål

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

Status

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

På nuværende tidspunkt pågår beplantningsaktiviteter samt mangeludbedring vedrørende jord- og belægningsentreprisen.

Projektet har undervejs været ramt af konkurser hos underentreprenører, således at en ny (tredje) entreprenør færdiggjorde arbejdet. Den garantistillelse, som den oprindelige entreprenør stillede i forbindelse med kontraktindgåelsen, er udbetalt til Vejdirektoratet til dækning af tab i forbindelse med konkursen.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 546,7 mio. kr., som forventes overholdt.

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 65,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastrukturonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Kliplev-Sønderborg*Formål*

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

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

Status

Projektet blev officielt åbnet den 31. marts 2012, halvandet år tidligere end forudsat.

Vejdirektoratet og KMG har i fællesskab planlagt overgangen til driftsfasen. Vejdirektoratet tilbageholder pt. 27 mio. kr. af anlægsbetalingen til KMG, indtil mangelarbejder er udført, og indtil forholdet til lodsejerne er tilfredsstillende afklaret, og al dokumentation er modtaget fra KMG.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 586,8 mio. kr. (ekskl. betalingen til KMG), som forventes overholdt.

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

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 60,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen. Et eventuelt yderligere mindreforbrug afhænger af udfaldet af ovennævnte claims og ekspropriationserstatninger og opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn

Formål

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

Status

Projektet åbnede 21. juni 2012.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 152,2 mio. kr., som forventes overholdt.

EU har den 29. oktober 2009 bekræftet at ville støtte projektet med 20 pct. af de faktiske udgifter. Den statslige udgift til projektet reduceres svarende til den opnåede EU-støtte..

På finansloven for 2013 er der indarbejdet et mindreforbrug på 20,0 mio. kr., som er tilbageført til Infrastrukturfonden fra projektbevillingen. Der forventes yderligere mindreforbrug på projektet, der opgøres som led i projektets regnskabsmæssige afslutning.

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

Formål

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

Status

Projektet omhandler opgraderingsarbejder inden for en samlet ramme på 206,8 mio. kr. (2013-priser), jf. Akt. 113 af 3. marts 2009.

Den langstrakte vinter har presset tidsplanen og der pågår drøftelser med entreprenøren om at få indhentet den tabte tid, men overordnet forløber projektet planmæssigt og forventes åbnet medio 2013.

Der er i projektet foretaget en række tilvalg, bl.a. opsættes variable tavler i T-kryds samt asfalt på nødspor. Flere forbedringstiltag forventes indarbejdet, efterhånden som projektøkonomien muliggør det.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 206,8 mio. kr., inkl. tilførsel af central reserve. Totaludgiften forventes overholdt.

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

Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3

Formål

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

Status

Rampen åbnede i sommeren 2012.

Der udestår kun mindre afsluttende arbejder, som gennemføres i sommeren 2013, samt afklaring af erstatningsspørgsmål i forhold til en større ledningsejer.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 151,3 mio. kr., som forventes overholdt.

Motorring 4 – Tværvæg N. (Frederikssundmotorvejens 2. etape)

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2015.

Ekspropriationer er gennemført. Projektet er udbudt i to totalentrepriser, som er kontraheret, og to hovedentrepriser, hvoraf den ene er kontraheret. Forberedende aktiviteter, herunder ledningsomlægninger og arkæologiske undersøgelser, er tæt på at være afsluttet.

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

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

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

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

Vejdirektoratet vurderer nu, at beplantningen kan finansieres inden for projektbevillingen, hvorfor Vejdirektoratet igangsætter forberedelsen heraf.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.247,4 mio. kr., som forventes overholdt.

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

Formål

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

Status

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

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

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

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

Der er en verserende sag i Klagenævnet for udbud vedr. entreprisen for vind- og støjskærmen på Vejlefjordbroen. Klagen har ikke fået opsættende virkning, hvorfor dette ikke får indflydelse på den samlede tidsplan for projektet.

Anlægsarbejdet forløber tilfredsstillende.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.471,0 mio. kr., som forventes overholdt.

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

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2015.

Ekspropriationer er afsluttet i efteråret 2012, mens broentrepriserne pågår. Jord- og belægningsentreprisen er kontraheret primo 2013. ITS-systemet er taget i brug.

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

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

Licitationsresultatet for jord- og belægningsentreprisen har vist sig at være gunstigt, og Vejdirektoratet vil derfor etablere støjskærmene ved rastepladserne inden for projektets budgetmæssige rammer.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.206,6 mio. kr., som forventes overholdt.

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

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2016.

Ekspropriationerne blev afsluttet i primo 2013, omlægning af vandforsyningsledninger er påbegyndt i sommer 2012, mens trafikinformationssystemet kom i drift primo 2012. Arkæologiske undersøgelser er afsluttet i marts 2013.

De to hovedentrepriser er kontraheret og igangsat primo 2013.

I løbet af 2013 udbydes ligeledes støjskærmene.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.451,2 mio. kr., som forventes overholdt.

Udbygning af Brande omfartsvej til motorvej*Formål*

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

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2014.

De sidste ekspropriationer er gennemført i sommeren 2012.

Alle entrepriser er nu kontraheret og igangsat.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 465,6 mio. kr., som forventes overholdt.

Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)*Formål*

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

Status

Projektet forløber planmæssigt og forventes åbnet i 2014.

Ekspropriationer er gennemført i efteråret 2012.

Totalentreprisen er ligeledes kontraheret og igangsat i efteråret 2012.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 340,7 mio. kr., som forventes overholdt.

Greve S. – Køge (Udbygning af Køge Bugt Motorvejen 1. & 2. etape)

Formål

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

Status

Strækningen fra Greve S. til Solrød S. (1. etape) forventes på basis af afholdt licitation, hvor entreprenørerne kunne vælge mellem to mulige tidsplaner, åbnet i 2015, et år tidligere end oprindeligt planlagt.

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 var der enighed om at afsætte midler til 2. etape af projektet, fra Solrød S. til Køge.

Strækningen fra Solrød S. til Køge (2. etape) er således igangsat med akt 83 af 17. april 2013 og forventes åbnet i 2018.

Den fælles detailbesigtigelse med Banedanmark på 1. etape er afsluttet. Der pågår fortsat tæt samarbejde med Banedanmark om bl.a. udbudsmateriale og sikring af grænseflader til Banedanmarks aktiviteter. Ekspropriation for hele strækningen mellem Greve S. og Solrød S. er gennemført i foråret 2013, mens restende ekspropriationer ved tilslutningsanlæg afholdes august 2013.

Arbejderne på 1. etape er udbudt som tre strækningsopdelte hovedentrepriser samt en række fagentrepriser. Der er indgået kontrakt for de to største hovedentrepriser, og kontrakterne har medført, at anlægsperioden afkortes med 1 år og åbningsåret ændres til 2015. Der resterer udbud af en række fagentrepriser på 1. etape.

På 2. etape er de projektforberejdede aktiviteter igangsat.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 1.785,4 mio. kr. for 1. etape fra Greve S til Solrød S. Med akt 83 af 17. april 2013 er der afsat yderligere midler for også at kunne udføre 2. etape fra Solrød S til Køge. Totaludgiften for det samlede projekt fra Greve S. til Køge udgør herefter 2.446,4 mio.kr., som forventes overholdt.

Udbygning af Motorring 4 omkring København

Formål

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

Status

Projektet forventes at åbne i 2014 og forløber planmæssigt.

Ekspropriation er gennemført i foråret 2012.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 351,9 mio. kr., som forventes overholdt.

Nordlig omfartsvej ved Næstved

Formål

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

Status

Projektet forløber planmæssigt, og der forventes åbning i 2016.

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

Projekteringen pågår. Højbroen over Susåen samt to underføringer øst herfor påregnes gennemført i totalentreprise, mens de øvrige anlæg tænkes gennemført i fire hovedentrepriser. Disse udbud forventes gennemført i 2013 og 2014.

Ekspropriationer påregnes gennemført i 2. halvår 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en bevilget totaludgift på 729,2 mio. kr., som forventes overholdt.

Omfartsvej ved Nykøbing Falster

Formål

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

Status

Projektet forventes åbnet ultimo 2014.

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

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

Ekspropriationsforretning blev afholdt i 2012. En enkelt ejendom er behandlet ved tak-sation. Arbejdet med etablering af erstatningsvandhuller, ledningsomlægninger samt de tre sidste arkæologiske udgravninger er afsluttet.

Totalentreprise og hovedentreprise er kontraheret og igangsat.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2013 en totaludgift på 267,5 mio. kr.

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

Vejdirektoratet vurderer, at det på det foreliggende grundlag er muligt at færdiggøre anlægsprojektet inden for den bevilgede totaludgift. Der vurderes dog fortsat at være risici forbundet med projektet, herunder risiko for ekstraarbejder samt krav fra entreprenørs side.

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

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 regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti anføres følgende:

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

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

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

Status

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

Projektet er igangsat ved akt 85 af 22. april 2013, for så vidt angår projektforberedende aktiviteter, herunder etablering af projektorganisation, projektering og forberedelse af EU-rådgiverudbud, afholdelse af møder med lodsejere, kommuner og øvrige interessenter samt detailprojekteringen af såvel veje som broer frem mod linjebesigtigelsen. Der udarbejdes anlægslov for projektet. Anlægsloven forventes fremsat i efteråret 2013.

Den budgetmæssige situation

Anlægsoverslaget for den samlede løsning er 3.855 mio. kr. (2013-priser).

Projektet er igangsat ved akt 85 af 22. april 2013 med en foreløbig bevilling på 50,0 mio. kr. inkl. bidrag til den centrale reserve. Når anlægsloven er vedtaget, optages den endelige totaludgift på efterfølgende finanslov.

Tilslutningsanlæg ved Odense

Formål

Vejdirektoratet har udarbejdet en VVM-undersøgelse af udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense fra 4 til 6 spor. I projektet indgår et nyt tilslutningsanlæg 50, der skal forbinde det kommende Odense Universitetshospital med motorvejen.

Med aftalen om Bedre mobilitet af 26. november 2010 afsatte forligskredsen bag en grøn transportpolitik 45 mio. kr. til tilslutningsanlægget som vil sikre en effektiv adgang fra motorvejen til sygehuset.

Parterne konstaterede, at hvis anlægget af det nye tilslutningsanlæg så vidt muligt færdiggøres, inden sygehusbyggeriet går i gang, vil det være til stor gavn for sygehusbygge-

riet og aflaste de lokale veje i området for den tunge trafik, der vil være i forbindelse med opførelsen af sygehuset. Region Syddanmark forventer byggestart i efteråret 2015.

Parterne blev derfor med aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. marts 2013 enige om at afsætte yderligere 161 mio. kr. til anlæg af tilslutningsanlægget, som udformes som et såkaldt trompetanlæg, som er billigere end et alternativ S-anlæg, og som ifølge Vejdirektoratet afvikler trafikken bedst. Parterne ønsker, at tilslutningsanlægget etableres, så det kan være til mest mulig gavn for arbejdet med opførelse af det nye sygehus.

Status

Projektet forventes at åbne primo 2016.

Vejdirektoratet påbegynder pt. de forberedende arbejder, herunder udarbejdelse af et udkast til anlægslov for hele strækningen Syd om Odense, hvor tilslutningsanlægget ved Odense indgår som en første etape.

Der forventes fremsat forslag til anlægslov for udvidelse af hele strækningen syd om Odense i efteråret 2013.

Den budgetmæssige situation

Projektet har med akt 81 af 15. april 2013 en totaludgift på 205,9 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

4.4 Drift og vedligeholdelse (efterslæbsindhentning mv.)

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

Tabel 4.3. Efterslæbsindhentning på optimal vedligeholdelse i 2010 priser

Indhentet efterslæb i 2010 priser								
Mio kr.	2010		2011		2012		2010-2012	
	Mål - Indhentet efterslæb	Faktisk - Indhentet efterslæb	Mål - Indhentet efterslæb	Faktisk - Indhentet efterslæb	Mål - Indhentet efterslæb	Faktisk - Indhentet efterslæb	Mål - Indhentet efterslæb	Faktisk - Indhentet efterslæb
Belægninger	500	500	300	275	250	300	1.050	1.075
Små bygværker	200	250	200	200	275	275	675	725
Store bygværker	0	0	0	-75	25	75	25	0
I alt	700	750	500	400	550	650	1.750	1.800

Mål for indhentningen af efterslæb i perioden 2010 til 2012 er 1.750 mio. kr., da den faktiske indhentning i perioden er 1.800. mio. kr. er målet samlet set nået.

I 2012 indhentede Vejdirektoratet 100 mio. kr. ekstra i efterslæb set i forhold til målet. Den øgede efterslæbsindhentning på store bygværker i 2012 skyldes primært igangsættelsen af reparationsarbejderne på Mønbroen.

I forbindelse med Vejdirektoratets årsrapport for 2012 har departementet og Vejdirektoratet drøftet metoden for opgørelsen af efterslæbet. På baggrund af drøftelserne er opgørelsesmetoden blevet korrigeret. Der er tale om en teknisk tilpasning af metoden for prisopregningen. Tabellen ovenfor er tilpasset med den nye opgørelsesmetode. Det har med baggrund i den korrigerede opgørelsesmetode vist sig, at Vejdirektoratet ikke (som hidtil rapporteret i tidligere udgaver af Anlægsstatus) opfyldte målet for efterslæbsindhentningen i 2011.

Vejdirektoratet forventer at indhente det samlede mål for efterslæbsindhentningen i den nuværende aftaleperiode 2010 – 2013.

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

Med aftalen blev der desuden sat 252 mio. kr. af Aggersund-, Sallingsund-, Limfjords- og Svendborgsundbroen. Formålet med projekterne er at skibsstødsikre broerne, således at sejladsen i Limfjorden og Svendborgsund fremover kan undgå sikkerhedsrestriktioner til gavn for havnene i de to farvande. Projekterne er pt. i undersøgelses- og forberedelsesfasen.

4.5 Kapitalbevarende aktiviteter (større bygværker)

Langelandsbroen

Formål

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

Status

Skaderne på bropillerne har været mere arbejdskrævende end forventet, og det har derfor medført mange etapedelinger af betonreparationen. På nuværende tidspunkt er reparationsarbejdet afsluttet på 14 bropiller, og der arbejdes i øjeblikket på seks piller, hvoraf de fem er næsten færdigrepareret. Reparationen afsluttes som planlagt i 2013.

Den budgetmæssige situation

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

Mønbroen

Formål

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

Status

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

Entreprisen vedrørende oversiden af Mønbroen er opdelt i fire etaper, hvor arbejdet med udskiftning af kantbjælker, rækværk, belægning samt fugtisolering fortsat pågår på første etape. Arbejdet følger tidsplanen og forventes afsluttet i 2016.

Den budgetmæssige situation

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

5. Puljeprojekter under Transportministeriet

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

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

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

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

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

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Niveaufri skæring Taulov	FL06	41,0	Ja	39,2	2013	Banedanmark
Øster Doense	Akt 162 2005/2006	40,1	Ja	36,4	2013	Banedanmark
Modulvogntogsforsøg, anlæg	FL07/FL08	126,1	Ja	113,5	2016	Vejdirektoratet
En grøn transportpolitik						
Pulje til stationsmoderniseringer						
Enghave station	FL10	90,4	Ja	0,0	-	Reservation
Etablering af gangtunnel på Hvalsø station	Aftale af 2. dec. 2009	3,4	Ja	0,0	2015	Reservation
Ny perron i Sønderborg ved Sønderborg st.	Aftale af 26. nov. 2010	5,0	Ja	1,1	2013	Banedanmark
Nordhavn station	Aftale af 26. nov. 2010	78,7	Ja	1,8	2014	Banedanmark
Langeskov station	Aftale af 26. nov. 2010	54,3	Ja	5,3	2014	Banedanmark
Pulje til nye teknologiske muligheder						
ITS-udviklingsforum	FL10	5,0	Ja	2,1	2014	Vejdirektoratet
Kørsel i nødspor i myldretiden, Værløse-Skovbrynet	FL10	26,8	Ja	9,9	2013	Vejdirektoratet
Udvidelse af ITS-systemer på Helsingørmotorvej	FL10	29,3	Ja	20,8	2014	Vejdirektoratet
Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro	Aftale af 26. nov. 2010	20,1	Ja	9,3	2013	Banedanmark
Drift af igangsatte ITS-systemer	Aftale af 26. nov. 2010	70,1	Ja	28,6	2014	Vejdirektoratet
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse						
Forbedring af indkørselsforhold for tog, Aalborg-Lindholm, Holstebro og Struer	Akt 116 2008/2009	7,8	Ja	0,3	2013	Banedanmark
Optimering af automatisk togkontrolsystem (HKT) på S-banen	FL10	10,2	Ja	8,5	2012	Banedanmark
ATC- linieledere på fjernbanen	FL10	3,5	Ja	1,8	2012	Banedanmark

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Reservation af ramme til forbedring af vejnettet mv. som led i Ringkøbing-Skjern Kommunes projekt "Søvejen mod vest"	FL10 Aftale af 26. nov. 2010	3,8	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Sideanlæg langs motorveje	FL10	48,9	Ja	18,0	2010-2013	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	FL10	264,9	Ja	59,6	-	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	FL10	130,6	Ja	74,9	-	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statslig bidrag	FL10	35,7	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Udvidelse af rundkørsel til E45 ved Kolding	Aftale af 26. nov. 2010	39,1	Ja	11,7	2013	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	Aftale af 26. nov. 2010	60,6	Ja	16,4	-	Vejdirektoratet
Reservation til nyt tilslutningsanlæg ved Odense	Aftale af 26. nov. 2010	45,0	Ja	0,0	-	Reservation
Nyt tilslutningsanlæg i Favrskov Kommune	Aftale af 26. nov. 2010	22,6	Ja	9,9	2013	Vejdirektoratet
Tilslutningsvej v Aulbyvej, Middelfart Kommune	FL 12	10,3	Ja	0,0	-	Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik						
Anlæg af cykelsti på Møn mellem Dr. Alexandrines Bro og Koster	Aftale af 26. nov. 2010	21,1	Ja	13,9	2013	Vejdirektoratet
Anlæg af cykelsti i Damhus ved Ribe, Esbjerg Kommune	Aftale af 26. nov. 2010	2,2	Ja	0,6	2013	Vejdirektoratet
Anlæg af cykelsti ved Djurs Sommerland	Aftale af 5. maj 2011	5,3	Ja	2,2	2013	Vejdirektoratet
Anlæg af cykelsti ved Fuglebjerg	Aftale af 5. maj 2011	7,1	Ja	0,2	2013	Vejdirektoratet
Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn	Aftale af 5. maj 2011	16,5	Ja	1,3	2014	Vejdirektoratet
Anlæg af cykelsti ved Tange Sø	Aftale af 5. maj 2011	13,9	Ja	0,8	2013	Vejdirektoratet
Cykelsti korskroen, Esbjerg Kommune	Aftale af 20. juni 2012	3,4	Ja	0,2	2013	Vejdirektoratet
Cykelsti i Faaborg, Faaborg-Midtfyn Kommune	Aftale af 20. juni 2012	3,4	Ja	0,3	2013	Vejdirektoratet
Cykelsti Velhustedvej-Kibæk, Herning Kommune	Aftale af 20. juni 2012	5,6	Ja	0,2	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti ved Ugerløse, Holbæk Kommune	Aftale af 20. juni 2012	5,1	Ja	0,2	2014	Vejdirektoratet

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Cykelsti syd for Udby, Middelfart Kommune	Aftale af 20. juni 2012	2,7	Ja	0,1	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti mellem Auning og Gl. Estrup, Norddjurs Kommune	Aftale af 20. juni 2012	9,0	Ja	0,4	2014	Vejdirektoratet
Cykelsti Lumsås-GL.Ebbeløkkevej Øst, Odsherred Kommune	Aftale af 20. juni 2012	6,4	Ja	0,1	2014	Vejdirektoratet
Stikrydsning og kanalisering ved Bjerreby, Tåsinge, Svendborg Kommune	Aftale af 20. juni 2012	3,7	Ja	0,2	2013	Vejdirektoratet
Cykelsti ved Karlskov, Vejle Kommune	Aftale af 20. juni 2012	5,3	Ja	0,6	2014	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafiksikkerhed						
E-call	Akt 115 2008/2009	10,3	Ja	0,6	2013	Trafikstyrelsen
Pilotprojekt om brug af sensortechnologi til overvågning	FL10	3,2	Ja	1,6	2013	Banedanmark
Simulator til lokoføreuddannelsen	FL10	12,7	Ja	0,0	-	Trafikstyrelsen
Udvidet ulykkesstatistik	FL10	16,0	Ja	14,0	2013	Vejdirektoratet
Indsats mod særligt farlige vejstrækninger - "grå strækninger"	Aftale af 26. nov. 2010	25,4	Ja	15,9	2013	Vejdirektoratet
Årets trafiksikkerhedsby 2011	Aftale af 26. nov. 2010	20,0	Ja	3,8	-	Vejdirektoratet
Årets trafiksikkerhedsby 2012	Aftale af 5. maj 2011	20,0	Ja	2,2	-	Vejdirektoratet
Forbedring af sikkerhed i overkørsler	Aftale af 5. maj 2011	27,3	Ja	18,3	2013	Banedanmark
Kampagne mod højresvingsulykker	Aftale af 21. marts 2013	3,0	Ja	0,0	2013	Trafikstyrelsen
Pulje til fremme af godstrafik på jernbane						
Hirtshals, bidrag	FL10	10,0	Ja	0,0	-	Reservation
Statsligt bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn	FL10	100,0	Ja	0,0	2012	Reservation
Pulje til støjbekæmpelse						
Skinneslibning	Akt 116 2008/2009	16,0	Ja	10,7	2015	Banedanmark
Støjreduktion ved Lindholm station i Nørresundby ¹⁾	Akt 116 2008/2009	14,7	Ja	1,7	2013	Banedanmark

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Støjsisolering af stærkt støjbelastede boliger	Akt 116 2008/2009 Aftale af 5. maj 2011	22,9	Ja	13,4	2010-2014	Vejdirektoratet
Udvikling af nye metoder til støjbekæmpelse	Akt 116 2008/2009	10,2	Ja	6,0	2009-2014	Vejdirektoratet
Støjpartnerskab mellem Banedanmark og private boligejere langs sidebanerne	FL10	8,7	Ja	0,6	2013	Banedanmark
Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel	Aftale af 26. nov. 2010	7,3	Ja	1,9	2013	Banedanmark
Støjskærm på M3 ved Vestvolden i Rødovre Kommune	Aftale af 26. nov. 2010	10,2	Ja	1,4	2013	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Vejdammen	Aftale af 5. maj 2011	28,0	Ja	0,1	2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød	Aftale af 5. maj 2011	7,6	Ja	0,0	2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Hillerødmotorvejen ved Skovdigebroen	Aftale af 5. maj 2011	15,8	Ja	1,7	2013	Vejdirektoratet
Øget skinneslibning med henblik på reduktion af støjen fra togtrafikken på regional- og lokalbaner	Aftale af 5. maj 2011	6,2	Ja	0,7	2014	Banedanmark
Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 21. marts 2013	10,5	Ja	0,0	2014	Banedanmark
Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser						
Landstrafikmodellen	FL10	61,2	Ja	37,0	2014	Transportministeriet
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet	FL10	25,6	Ja	15,2	2013	Transportministeriet
Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland	FL10	25,6	Ja	12,3	2013	Transportministeriet
Pulje til øget antal buspassagerer						
Istandsættelse af busstoppesteder	Aftale af 5. maj 2011	15,0	Ja	7,3	-	Vejdirektoratet
Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik						
Pulje til Tilgængelighed på stationer	FL13	25,0	Ja	0,0	2013	Banedanmark

Tabellen fortsættes på følgende side...

Tabel 5.1. Puljeprojekter under Transportministeriet (fortsat)

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Pulje til Kollektiv Trafik	FL13	104,0	Ja	0,7		Banedanmark

1) Der udføres en VVM-undersøgelse af projektet

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

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

- ITS-udviklingsforum forventes at fortsætte i 2014
- Færdiggørelse af Anlæg af cykelsti på Møn mellem Dr. Alexandrines Bro og Koster er sket i 2013 på grund af vintervejr.
- Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn bliver udskudt grundet en ny vurdering, der har flyttet stien til den vestlige side af landevejen.
- Projektet ”Indsats mod særligt farlige vejstrækninger – grå strækninger”. Projektet omhandler to mindre anlægsarbejder på landevejen mellem Næstved og Slagelse ved Fuglebjerg. Åbningsåret er justeret til 2014 for at få en optimal gennemførelse set i forhold med projektet ”Anlæg af cykelsti ved Fuglebjerg”, som bør anlægges først, og som afsluttes i 2013.
- Projekterne ”Støjskærm ved Vejdammen” og ”Støjskærm ved Ubberød” har anlægsmæssige sammenhænge med udvidelsen af Helsingørmotorvejens 1. etape. (Øverødvej – Hørsholm S), som forventes åbnet i 2016. For at sikre en optimal udførelse afsluttes de to støjskærme derfor i 2016 og ikke 2014, som tidligere oplyst.
- Anlæg af Cykelsti i Damhus ved Ribe. Projektet er fordyret som følge af merudgifter i forbindelse med ekspropriation og nødvendige projektændringer. Finansiering er underafklaring.
- Landstrafikmodellen foreligger nu i en første version, som er under validering. Valideringsfasen har været – og er fortsat – nødvendig for at skabe tryghed omkring modellens resultater, før der foretages officielle og offentlig tilgængelige beregninger.

Afsluttede puljep projekter siden sidste anlægsstatus:

Intelligent styring på Helsingørmotorvejen

Ramme til øget vejkapacitet på Rønne Havn

Anlæg af cykelsti mellem Viborg og Foulum

Udvikling af cykelinfrastruktur på rute 38 mellem Rønne og Nexø

Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Gentofte

Støjskærm ved Hillerødmotorvejen ved Gladsaxe

Statsligt bidrag til støjskærm ved Nyborg

Tabel 5.2 Økonomioversigt over Kystdirektoratets igangværende puljeprojekter under Havnepakke II

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår/ afslutning	Bevillingsansvarlig
Hanstholm Havn – ramme til udvidelse af havnearlæg - tilskud	Aftale af 26. november 2010	30,0	Ja	23,6	-	Kystdirektoratet
Thyborøn Havn - uddybning - tilskud	Aftale af 26. november 2010	35,0	Ja	5,7	-	Kystdirektoratet
Hasle Havn - ramme til omstilling af havnekapacitet - tilskud	Aftale af 26. november 2010	9,0	Ja	6,0	-	Kystdirektoratet
Hvide Sande Havn - medfinansiering af anlæg af ny søndre ydermole - tilskud ¹⁾	Aftale af 26. november 2010	36,0	Ja	32,4	2013	Kystdirektoratet

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

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

Tilskudsprojekterne i Thyborøn (mere sikre moler) og Hammer Havn samt projektet vedr. Løkken og Nr. Vorupør læmole er afsluttet. Derudover er forundersøgelsen af udvidelse af sejlrenden i Thyborøn Havn og projektet til forbedret adgang via udvidelse af vanddybden i Thorsminde Havn afsluttet. Ny søndre ydermole Hvide Sande Havn er afsluttet i 2. kvartal 2013.

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

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår/ afslutning	Bevillingsansvarlig
Investeringer i infrastrukturen på Bornholms Lufthavn	Aftale 26. nov. 2010	15,0	Ja	6,7	-	Trafikstyrelsen

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

(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt (Ultimo 2012)	Resterende pulje (2012-priser)	Ansvarlig institution
Pulje til bedre fremkommelighed for busser	Akt 183 2008/2009 FL10 Aftale 26. november 2010	2009-2013	496,5	93,6	Trafikstyrelsen
Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer 1)	Akt 183 2008/2009 FL10 Aftale 26. november 2010	2009-2011	230,8	0,0	Trafikstyrelsen
Pulje til mere cykeltrafik, Ramme til udmøntning 2)	Akt 183 2008/2009 FL10 Aftale 26. november 2010 Aftale 5. maj 2011 Aftale 20. juni 2012	2009-2014	673,3	315,8	Vejdirektoratet
Medfinansiering af supercykelstier i de større byer	Aftale 12. juni 2012 Akt 118 2011/2012	2012 3) -		189,0	Vejdirektoratet
Pulje til veteranog	Aftale af 21. marts 2013	2013	0,0	4,7	Trafikstyrelsen

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

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

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

6. Kyst- og havneområdet

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

Tabel 6.1 Økonomioversigt over anlægsprojekter på kystområdet

(mio. kr. 2013-priser)	Hjemmel	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2013	Åbningsår
Færgelejer ved Bøjden og Fynshav 1)	FL10	20,3	Ja	15,8	-

Færgelejer ved Bøjden og Fynshav

Formål

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

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

Status

Hovedreparationerne af de to færgehavne er afsluttet bortset fra de afsluttende arbejder med lukning af de gamle færgelejer. Færgedriften har været i fornyet udbud og det vil være muligt for den nye operatør at anvende sakselejet på betingelser, som er beskrevet i udbuddet. Dette betyder, at Kystdirektoratet kan endeligt afslutte arbejder, som henhører til projektbevillingen. Dette vil ske i 2. kvartal 2013.

Den budgetmæssige situation

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

Den nye totaludgift på 20,3 mio. kr. overholdes.

Moler i Hanstholm Havn

Formål

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

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

Status

Projektet er afsluttet ved udgangen af 2012.

Den budgetmæssige situation

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

7. Femern Bælt – Kyst til kyst forbindelsen

Formål

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

Status

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

Materialet til brug for den danske myndighedsgodkendelse er under færdiggørelse. Det er forventningen, at VVM-redegørelsen vil kunne offentliggøres inden udgangen af juni 2013, således at Transportministeriet vil kunne sende den i høring inden sommerferien.

Arbejdet med den tyske myndighedsgodkendelse er vidt fremskredent, men der er endnu udeståender. Der foregår intensive drøftelser og løbende dialog med inddragelse af både danske og tyske myndigheder, for så vidt angår spørgsmål, som kræver en fælles stillingtagen.

Myndighedsgodkendelsesprocessen er udfordrende og kompleks henset til projektets størrelse og grænseoverskridende karakter.

Prækvalifikationen i forhold til de store anlægskontrakter blev afsluttet i maj 2013. Femern A/S modtog anmodninger fra 24 virksomheder om at blive godkendt til at byde på en eller flere af de fire store kontrakter på Femern Bælt-forbindelsen. De 24 virksomheder fordelte sig på ni forskellige joint ventures. Femern A/S vurderer, at resultatet er tilfredsstillende. Samtlige ansøgere på de fire kontrakter har scoret højt på de kriterier, der var opsat for at blive prækvalificeret og alle inviteres derfor til at deltage i den kommende tilbudsfasen. Listen med prækvalificerede entreprenører blev godkendt på bestyrelsesmødet den 24. maj 2013 og blev offentliggjort den 27. maj 2013. Selve udbudsprocessen forventes igangsat i 2013.

Femern A/S fik j. fortrolig akt. K den 20. marts 2013 Folketingets tilslutning til at fremrykke visse aktiviteter, inden Folketinget vedtager en anlægslov. Fremrykning af aktiviteter vil kunne bidrage til at gøre den samlede tidsplan for Femern Bælt-projektet mere robust. Det vil endvidere kunne bidrage til økonomisk aktivitet og arbejdspladser på Lolland, og det vil kunne bidrage til, at selskabet får større sikkerhed for at kunne udnytte den TEN-T-støtte, der er tildelt projektet i indeværende støtteperiode frem til 2015.

For at blive fremrykket skal aktiviteterne kunne gennemføres uafhængigt af den overordnede VVM-proces og uden at komme i konflikt med de miljøretnlige regler. Endvidere skal eventuelle myndighedsgodkendelser for de fremrykkede aktiviteter kunne tilvejebringes i overensstemmelse med almindeligt gældende regler, eksempelvis i form af godkendelser fra Lolland Kommune.

Et forslag til anlægslov forventes at kunne fremsættes i Folketinget i slutningen af 2014. Selve anlægsarbejdet forventes påbegyndt i sommeren 2015. Anlægsperioden er beregnet til 6½ år.

Den budgetmæssige situation

Femern A/S har foretaget en nærmere gennemgang af, i hvilken udstrækning den reviderede tidsplan fra april 2012 har betydning for den tildelte støtte fra EU's TEN-T-program til Femern Bælt-forbindelsen. Den ændrede tidsplan medfører, at Femern A/S forventer, at visse af de støttede anlægsaktiviteter først gennemføres efter 2015. Selskabet forventer derfor færre støtteberettigede udgifter i anlægsfasen i indeværende støtteperiode frem til udgangen af 2015. Ved en støttesats på knap 24 pct. til de støtteberettigede anlægsudgifter betyder det, at den samlede TEN-T-støtte frem til udgangen af 2015 reduceres med godt 552 mio. kr. fra 1.993 mio. kr. til 1.440 mio. kr. 19. november 2012 har Kommissionen formelt fremsendt meddelelse om den ændrede støtte til projektet frem til udgangen af 2015.

Folketingets Finansudvalg tiltrådte d. 20. marts 2013 fortroligt akt. K vedr. fremrykning af aktiviteter mv. Derved blev budgettet for projektering af kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt udvidet, så det er muligt at fremrykke en række aktiviteter på kyst til kyst-forbindelsen samt sikre selskabets drift i 2015.

Udgifterne til fremrykkede aktiviteter på kyst til kyst-forbindelsen samt sikring af den fortsatte drift af Femern A/S i 2015 finansieres på samme måde som selskabets hidtidige aktiviteter. Det vil sige via lånoptagelse med statsgaranti eller genudlån i Nationalbanken samt TEN-T-støtte til aktiviteterne fra EU. Da der er tale om aktiviteter, der allerede indgår i anlægsskønnet for kyst til kyst-forbindelsen, forventes et uændret anlægsskøn.

8. Metroen

Baggrund

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

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



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

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

Økonomi

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

Der er ingen ændringer til det samlede godkendte anlægsbudget som udgør i alt 21,3 mia. kr. (2010-priser) og holder sig inden for den usikkerhedsmargin, som er indeholdt i lovforarbejderne. Ifølge det gældende langtidsbudget forventes Metroselskabet at være gældfrit i 2060.

Pr. 28. februar 2013 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 7,1 mia.kr.(løbende priser).

Udvidet arbejdstid

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

Metroselskabet I/S har den 29. april 2013 fremsendt deres forslag til, hvordan ejernes beslutning fra 2010 om, at der under byggeriet af Cityringen kan iværksættes udvidet arbejdstid, konkret skal udmøntes.

Det fremgår af det indsendte forslag, at Metroselskabet I/S vil:

- udføre døgnarbejde på én byggeplads – Marmorkirken,
- påbegynde døgnarbejde tidligere på den kommende tunnelarbejdsplads i Øster Søgade,
- udvide arbejdstiden generelt på de øvrige byggepladser til kl. 7-22 på hverdage samt i mindre omfang også omfatte weekendarbejde, når arbejdet ”går under jorden”, hvor støjniveauet for konkrete aktiviteter er lavere, og
- udvide arbejdstiden på 3 byggepladser – Trianglen, Rådhuspladsen og Gammel Strand – så der kan gennemføres anlægsaktiviteter til etablering af vægge til stationsboksene i tidsrummet 7-22.

Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Transportministeriet har i fællesskab fortolket Metroselskabets forslag op imod VVM-redegørelsen og VVM-godkendelsen. Det er vurderingen, at forslaget om ændret arbejdstid kan rummes inden for den godkendte VVM-redegørelse, idet det fremgår af Metroselskabets ansøgning og indsendte materiale, at de samlede støjgener ikke bliver værre.

Status og hovedtidsplan

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

Anlæggelsen af Cityringen omfatter 22 byggepladser, hvoraf 17 er kommende Metrostationer på Cityringen. De resterende 5 byggepladser er dels 3 skakte dels 2 byggepladser ved det kommende kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC). Det ene område omkring selve kontrol- og vedligeholdelsescenteret er overdraget til Ansaldo STS. Det andet område i CMC byggepladsen, ved starten af de borede tunneler i retning mod Sønder Boulevard, er overdraget til CMT.

Det forberedende arbejder ved og på byggepladserne ved de kommende stationer er færdiggjort. Arbejdet med at flytte byens forsyningsnet af el, vand, gas, internet, kloakker m.m. er således afsluttet, og områderne er klargjorte til udgravning af stationsboksene. 20 byggepladser er overdraget til anlægsentreprenøren Copenhagen Metro Team (CMT) og 1 byggeplads til Ansaldo STS. På størsteparten af disse er udførelsen af stationsvægge, enten i form af slidsevægge eller sekantpæle, påbegyndt.

På tunnelboremaskinen der skal igangsætte tunnelboringerne pågår slutmontagen. Den første boremaskine er ankommet til København. I anlægsfasen er der 3 byggepladser, hvor tunnelboringerne skal påbegyndes og hvor fra alt materiale til og fra tunnelboringen finder sted. Disse pladser er Nørrebroparken, Øster Søgade/Sortedamssøen og Otto Busses Vej.

I beslutningsgrundlaget var forudsat en besparelse som følge af en lempelse af kommunernes generelle tidsrestriktioner på fire af byggepladserne efter entreprenørens eget valg, således at den tilladte grænse for støj og vibrationerne fra disse fire pladser kan blive ens døgnet rundt svarende til de påbudte krav i dagtimerne. Projektet er nu på det stadie, hvor det er muligt for Metroselskabet og dets entreprenør at pege præcist på, hvordan ejerbeslutningen om at muliggøre døgnarbejde kan udnyttes mest optimalt til at sikre projektets samlede tidsplan og budget. Derfor har Metroselskabets bestyrelse indstillet et forslag til udmøntning af beslutningen til Selskabets ejere.

Hovedtidsplanen med idriftsættelse af Cityringen i december 2018 følges.

Den overordnede tidsplan ser således ud:

Undersøgelser

2007–2009Geologiske
undersøgelser**2009–2014**Arkæologiske
undersøgelser

Anlægsarbejde

2007–2010

Planlægning

2010–2011

Ledningsomlægninger

2011–2017Etablering af tunneller
og stationer**2017–2018**

Test

2018

Drift

Tidslinje for den kommende Metrolinje

Følgende aktiviteter pågår:

- På Nørrebroparken er udgravningen af tunnelskakten færdig og bundpladen er færdigstøbt.
- Opførelsen af Kontrol- og Driftscenteret ved Otto Busses vej er så langt, at der blev afholdt rejsegilde torsdag den 14. marts.
- Arbejdet med at lave de afstivende vægge på skaktbyggepladsen på Sønder Boulevard påbegyndes i slutningen af juni. Sønder Boulevard er Cityringens eneste skaktbyggeplads. Her bygges et afgreningskammer.
- På flere af byggepladserne er udførelsen af stationsvægge til stationsboksene færdiggjort og man er påbegyndt støbning af toppen af stationsboksene. Dette medvirker blandt andet til, at den efterfølgende etablering af metrostationerne, gennemføres med lavere støjniveau.
- På størsteparten af byggepladserne er udførelsen af stationsvægge, enten i form af slidsevægge eller sekantpæle, påbegyndt.
- 2013 bliver året, hvor de første boremaskiner vil påbegynde udboringen til tunnelrørene. Boremaskinerne vil starte fra Nørrebroparken og bore i retning mod Frederiksberg samt fra Otto Busses Vej i retning mod Københavns Hovedbanegård.

- De fire boremaskiner skal have navne. Metroselskabet har igangsat en konkurrence, hvor passagerne kan indsende forslag og være med til dåben.
- Udbudsprocessen for stationsapteringen vil blive igangsat i 2013 og forventes afsluttet ved årets udgang. Stationsapteringen består primært af levering og montering af overflader som f.eks. vægbeklædninger, lofter og ovenlys.

Nordhavnen

Partierne i forligskredsen bag aftalerne om "En grøn transportpolitik" (regeringen, V, DF, LA og K) indgik en politisk aftale d. 20. juni 2012 om anlæg af Metro til Nordhavnen. Parterne er enige om at afsætte et statsligt bidrag på 328 mio. kr. til metrolinjen til Nordhavnen.

Finansudvalget tilsluttede sig den 16. august 2012 aktstykke 115 om finansiering af det statslige bidrag til metroafgreningen fra Cityringen til Nordhavnen.

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

Arbejdet med etableringen af tunnel og stationsbyggeriet ventes sendt i udbud i løbet af første halv år 2013.

Perrondøre

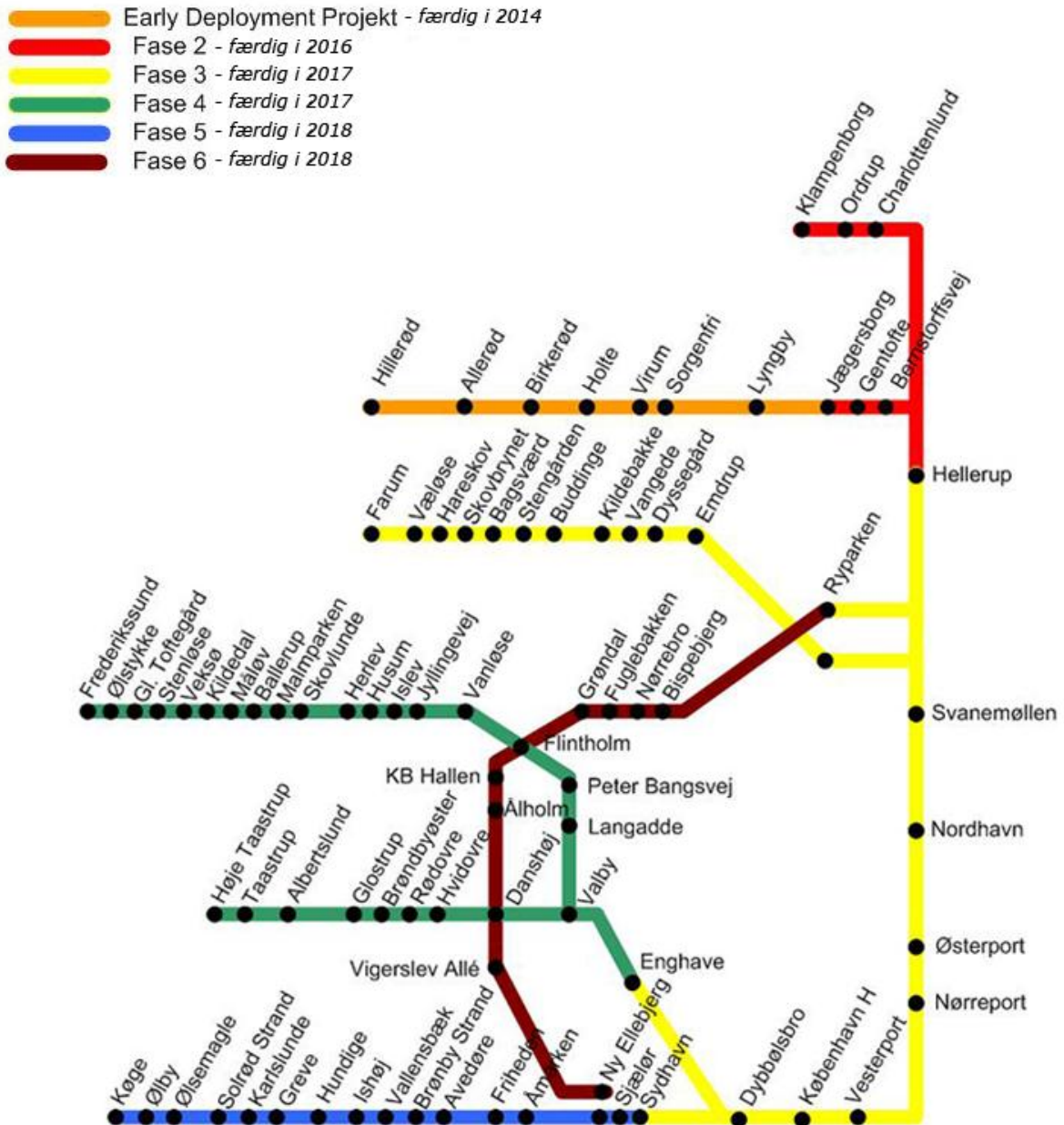
Med politisk aftale af 12. juni 2012 "Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik" mellem regeringen, DF og EL, blev der afsat 200 mio. kr. til opgradering af den eksisterende metro. Som en del af opgraderingen opsættes perrondøre, som det kendes fra de underjordiske stationer, på de tog der ligger over jorden. Perrondørene forventes at være implementeret 2-3 år fra beslutningen.

Etableringen af automatiske perrondøre tager længere tid end oprindeligt planlagt. Dette skyldes, at stationerne på den eksisterende Metro blev designet med henblik på etablering af automatiske perrondøre i forbindelse med anlæggelsen af Metroen. Nye undersøgelser har vist, at den daværende konstruktion på væsentlige punkter adskiller sig fra den konstruktion, der i dag er krævet for etableringen af automatiske perrondøre. Det betyder, at perronerne i højere grad end først antaget skal rekonstrueres. Desuden er leveringstiden for de automatiske perrondøre er på nuværende tidspunkt 12 måneder, hvilket er længere end tidligere meddelt fra leverandøren. Perrondørene forventes dog fortsat at være implementeret inden for den fastsatte tidsramme.

Bilag 2: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på fjernbanen.



Bilag 3: Udrulningsplaner for Signalprogrammet på S-banen.



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



