

tage udgangspunkt i et traditionelt relægruppeanlæg (af typen 1972), således at der kan etableres enten et sådant eller et andet anlæg med anden teknologi, men med samme logik.

Projektet er som følge af ovenstående tilbageført til fase 1, og resultatet af projektets hidtidige aktiviteter, som er funktionsspecifikationer og grænsefladebeskrivelser, indgår nu som en del af grundlaget for Banestyrelsens fremtidige udbud af sikringsanlæg.

Fredericia Rangerbanegård

Den samlede udgift afholdes i 2002 af Banestyrelsens opsparing. Projektet er optaget i henhold til finansloven for 2000 og skal ses i forlængelse af udbygningen af kombiterminalen i Taulov.

Fjernstyringscentral til S-banen

Som anført på finanslov 2001 blev kontrakten med leverandøren af det nye fjernstyringssystem ophævet 1. december 2000 som følge af leverandørens varsling af yderligere forsinkelser fra november 2002 og frem til februar 2004. Leverandøren anerkender ikke Banestyrelsens ret til at ophæve kontrakten, og der må påregnes et sagsforløb, der kan ende i voldgiftsretten. Et nyt udbud planlægges offentliggjort i april efter Forsyningsvirksomhedsdirektivetets bestemmelser om udbud efter forhandling med forudgående offentliggørelse. Målet er indgåelse af en ny kontrakt ultimo 2001. Afhængigt af udfaldet af ophævelsessagen og det nye udbud kan det blive aktuelt at ændre i budgetteringen.

Nye S-tog, infrastruktur

Med beslutning om indkøb af yderligere 112 nye S-tog til DSB S-tog a/s skal der ske en række tilpasninger af infrastrukturen, så de nye togs egenskaber nyttiggøres bedst muligt. Aktiviteterne bliver planlagt og gennemført i sammenhæng med indsættelsesstrategien for de nye togsæt og vil forløbe i perioden frem til 2005. Der er ved Finansudvalgets godkendelse af DSB's køb af 112 nye S-tog i perioden 1999-2005 (Akt 181 2/4 1997) forudsat, at Banestyrelsens udgift til infrastrukturtilpasninger optages i Banestyrelsens bidrag til de årlige forslag til bevillingslove. Totaludgiften er reguleret svarende til Banestyrelsens nye forventninger. Reguleringen fremgår af nedenstående anlægsskema.

Øget kapacitet København H-Østerport (LOKO)

Med henblik på at forøge kapaciteten på strækningen København H/Nørreport/Østerport gennemføres den såkaldte LOKO-løsning til 600 mio. kr. (PL-1999). Herved forbedres jernbaneløsningsnetets fleksibilitet og robusthed, bl.a. ved at forøge antallet af kanaler mellem Østerport og København H. Projektet omfatter ombygning af nordenden af Hovedbanegården, udbygning af Østerport Station til fire perronspor, vendespor samt opgradering af signalteknikken i det såkaldte Boulevardrør mellem Hovedbanegården og Østerport, hvilket gør det muligt at lade togene køre tættere efter hinanden. Herved skabes tilstrækkelig kapacitet til den planlagte trafik mellem Østerport og København H. Der er opført anlægsskema nedenfor.

Ringbanen

Projektet omfatter etablering af en byringbane omkring København, således at det bliver muligt at rejse på tværs af alle S-togsnettets linjer uden om Københavns centrum, og der bliver gode skiftemuligheder til både andre S-tog, Metro, busser og regionaltog. Ringbanen bliver en S-togslinje og mellem Hellerup og Grøndal vil togene køre på den eksisterende S-togslinje. Fra Grøndal over Flintholm lidt øst for Vanløse Station og frem til Vigerslev vil Ringbanen gøre brug af den nuværende godsbane. Fra Vigerslev skal anlægges et nyt dobbeltspor til Ny Ellebjerg. Projektet omfatter endvidere anlæggelse af nye stationer.

Projektets økonomi er gennemgået, hvilket har givet anledning til en øget totaludgift for projektet. Der er opført anlægsskema nedenfor.