

til opgradering af S-togsnettet. Beløbet skulle, såfremt Ringbanen ikke blev etableret, være afholdt til opgradering af S-togsnettet. Projektets totaludgift er nedskrevet med beløbet.

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 jernbanenettets 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.

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 er en S-togslinje, der kører mellem Hellerup og Grøndal 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 en række nye stationer.

Af anlægsloven, L 261, fremgår det, at 41 mio. kr. (2000-PL), 43,9 mio. kr. (2003-PL), dækkes af pulje til opgradering af S-togsnettet. Beløbet skulle, såfremt Ringbanen ikke blev etableret, være afholdt til opgradering af S-togsnettet. Projektets statsudgift er opskrevet med beløbet.

Odense-Svendborg

Banen mellem Odense og Svendborg har et betydeligt passagerpotentiale, der søges realiseret gennem opgradering af banen og anskaffelse af nyt materiel. Det tilstræbes, at rejsetiden mellem Odense og Svendborg nedsættes med 40 %, og at togfrekvensen forøges. Projektet omfatter udbygning af eksisterende banetekniske anlæg med henblik på hastighedsforøgelse, etablering af nyt spor og perron på Odense Station samt etablering af 1.300 m dobbeltspor fra Odense Station.

Jernbanesikkerhed

Der er i årene 2001-04 afsat knap 100 mio. kr. til forbedring af jernbanesikkerheden. Foruden midlerne på Banestyrelsens anlægskonto afholdes ca. 25 mio. kr. over driftsbevillingen, godt 1 mio. kr. over vedligeholdelsesbevillingen og desuden er ca. 2 mio. kr. bevilget til Jernbanetilsynet.

I 2001 er gennemført et pilotprojekt i ATC-togstop. Det afdækkede flere fejl ved det særlige ATP-balise, som skal nyudvikles af leverandøren (Siemens). Det betyder, at arbejdet på strækningerne Vejle-Struer, Odense-Svendborg og Esbjerg-Holstebro først kan påbegyndes i begyndelsen af 2003. Gennem projektets bearbejdning af programfasen (fase 2) er det konstateret, at omkostningerne til gennemførelse vil blive dyrere end antaget i de indledende faser. Trods for dyrelsen repræsenterer ATC-togstop stadig en væsentlig billigere løsning end traditionel ATC. Udgiften til ATC-togstop udgør nu ca. 1/3-del af prisen for ATC mod oprindeligt antaget 1/4.

I 2002 begynder et treårigt arbejde med at forbedre sikkerheden ved jernbaneoverkørsler, primært ved at nedlægge overkørsler, hvor det kan ske uden omfattende erstatningsanlæg.