

Status for anlægs- og byggeprojekter

Transport- og Bygningsministeriet

1. halvår 2016



Status for anlægs- og byggeprojekter

Transport- og Bygningsministeriet

1. halvår 2016

Indhold

1.	INDLEDNING	8
2.	STATUS FOR TRÆK PÅ DEN CENTRALE ANLÆGSRESERVE.....	10
3.	JERNBANER.....	11
3.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet.....	12
3.1.1.	Undersøgelser i regi af Infrastruktur fonden / grøn transportpolitik.....	13
	<i>Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense ...</i>	<i>13</i>
	<i>VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn</i>	<i>13</i>
	<i>Anlæg af nye stationer i Favrholt (syd for Hillerød)</i>	<i>14</i>
	<i>Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg</i>	<i>15</i>
	<i>Niveaufri udflætning Ringsted Øst.....</i>	<i>15</i>
3.1.2.	Undersøgelser i regi af Togfonden DK	16
	<i>VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg</i>	<i>16</i>
	<i>VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro</i>	<i>16</i>
	<i>VVM-analyse af fornyelse, opgradering og elektrificering af Nordvestbanen</i>	<i>17</i>
	<i>VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn.....</i>	<i>18</i>
	<i>VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer</i>	<i>18</i>
	<i>VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus.....</i>	<i>18</i>
	<i>VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn.....</i>	<i>18</i>
	<i>VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord</i>	<i>19</i>
	<i>VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør</i>	<i>19</i>
	<i>VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger.....</i>	<i>20</i>
	<i>VVM-analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg</i>	<i>20</i>
	<i>VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund</i>	<i>20</i>
	<i>VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet</i>	<i>21</i>
	<i>VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor</i>	<i>21</i>
	<i>Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg.....</i>	<i>21</i>
	<i>Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland</i>	<i>21</i>
	<i>Analyse til fremme af gods på bane.....</i>	<i>22</i>
3.1.3.	Undersøgelser i regi af bedre og billigere kollektiv trafik	23
	<i>Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa.....</i>	<i>23</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup Stationer</i>	<i>24</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen</i>	<i>24</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for vendespor ved Enghave Station</i>	<i>24</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for station i Jerne.....</i>	<i>25</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev Station.....</i>	<i>25</i>
	<i>Forundersøgelse af mulighed for en ny S-togsstation i Vingø</i>	<i>26</i>
	<i>Ny station ved Kalundborg Øst</i>	<i>26</i>
	<i>Opgradering af overkørsel i Silkeborg</i>	<i>26</i>
3.2	Projekter under gennemførelse	28
	<i>Opgradering af Hobro-Aalborg</i>	<i>29</i>
	<i>Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov</i>	<i>30</i>

	<i>Ny bane København-Ringsted</i>	30
	<i>Signalprogrammet</i>	32
	<i>Fordelingsstation Vestfyn</i>	35
	<i>Elektrificering hhv. hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved</i>	36
	<i>Elektrificering af Fredericia - Aalborg</i>	37
	<i>Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg</i>	38
	<i>Yderligere udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal</i>	38
3.3	Fornyelsesprojekter på baneområdet.....	39
	<i>Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe</i>	39
	<i>Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup</i>	40
	<i>Sporombygning af Køge Bugt-banen</i>	40
	<i>Sporfornyelsesprojekt Nyborg-Odense</i>	41
3.4	Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet	43
4.	VEJE	44
4.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet	45
	<i>VVM af omfartsvej ved Haderup</i>	45
	<i>VVM af Ribe Omfartsvej</i>	45
	<i>VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede</i>	46
	<i>Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej ved Auning</i>	47
4.2	Anlægsprojekter på vejområdet.....	48
3.1.4.	Igangværende projekter.....	48
	<i>Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3</i>	48
	<i>Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)</i>	49
	<i>Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape)</i>	49
	<i>Nordlig omfartsvej ved Næstved</i>	50
	<i>Tilslutningsanlæg 50 ved Odense</i>	50
	<i>Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)</i>	51
	<i>Greve S - Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape)</i>	52
	<i>Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)</i>	53
	<i>Kronprinsesse Marys Bro (Roskilde Fjord-forbindelsen)</i>	54
	<i>Storstrømsbroen</i>	55
3.1.5.	Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder	56
4.3	Større bygværker	57
	<i>Skibsstødssikring</i>	57
	<i>Mønbroen</i>	58
	<i>Spunsvæggen på Lyngbyvej</i>	58
4.4	Efterslæbsnedbringelse mv.....	60
5.	BYGNINGER	62
	<i>Nybyggeri til det tekniske fakultet, Syddansk Universitet</i>	63
	<i>Om- og nybygning af laboratorier i Esbjerg, Aalborg Universitet</i>	63
	<i>Opførelse af ny laboratoriebygning på Panum (Mærsk Bygningen), Københavns Universitet</i>	64
	<i>Renovering af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet</i>	65
	<i>Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet</i>	66
	<i>Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet</i>	66
	<i>Pharma Science Building, Københavns Universitet</i>	67

	<i>Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet</i>	68
	<i>KUA3, Københavns Universitet</i>	69
	<i>Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset, Aarhus Universitet</i>	70
	<i>Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet</i>	70
	<i>Genopretning af Københavns Politigård</i>	71
	<i>Køb og ombygning af Augustenborg</i>	71
	<i>OPP-projekter</i>	72
6.	LETBANER	73
	<i>Aarhus Letbane</i>	73
	<i>Odense Letbane</i>	76
	<i>Letbane på Ring 3</i>	77
	<i>Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet</i>	78
7.	FEMERN BÆLT	79
	<i>Kyst til kyst-forbindelsen</i>	79
	<i>Danske jernbaneanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen</i>	82
8.	METROEN	85
	<i>Cityringen</i>	85
	<i>Nordhavnsmetroen</i>	91
	<i>Sydhavnsmetroen</i>	93
9.	PULJEPROJEKTER PÅ TRANSPORTOMRÅDET	95
	<i>Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik</i>	96
	<i>Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik</i>	101
	<i>Puljeprojekter finansieret af Togfonden DK</i>	103
	<i>Pulje til overkørsler</i>	104
10.	BILAG	105
	<i>Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet</i>	105
	<i>Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet</i>	106

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transport- og Bygningsudvalg om status og udvikling i anlægsprojekter under Transport- og Bygningsministeriet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 31. marts 2016. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, finanslovsaftaler, samt enkelte tidligere igangsatte projekter.

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

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

Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK	28. maj 2014	Togfonden DK
Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler	12. juni 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Trafikaftale 2014 – Udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden	24. juni 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af pulje til cykelstier og cykelparkering	10. december 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder	22. maj 2015	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om udmøntning af pulje til fremme af cykling	26. maj 2015	Grøn transportpolitik
Aftale om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen	4. marts 2016	Femern-forligskreds ^b

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

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

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

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

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

Orienteringen for 2. halvår 2015 blev fremsendt til Folketinget i januar 2016.

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 2016, punkt 2.8.3.1, at Transport- og Bygningsministeriet i Anlægsstatus giver en status for udmøntningen af den centrale anlægsreserve. I tabellen nedenfor gives et overblik over udmøntningen af den centrale reserve. Ved nye ændringer redegøres konkret for baggrunden for udmøntningen.

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

(mio. kr. 2016-priser)	Oprindelig reserve	Tidligere udmøntet reserve	Udmøntning siden forrige anlægsstatus	Resterende reserve
Projekt				
Opgradering Hobro-Aalborg	26,9	63,6	0,0	-36,7
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved	6,9	6,6	0,0	0,3

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

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

For projekter omfattet af Ny Anlægsbudgettering afsættes reserver (korrektionsstillæg) svarende til 30 pct. af projektets basisoverslag med henblik på at finansiere de fordyrelser, 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 Transport- og Bygningsministeriets departement og Finansministeriet efter nærmere fastsatte regler. Projektets totaludgift er således basisoverslaget tillagt 10 og 20 pct.-reserverne.

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

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

3. Jernbaner

Dette kapitel indeholder en oversigt over alle igangværende større anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet¹.

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

For en oversigt over puljeprojekter under Trafik- og Byggestyrelsen og Banedanmark, se kapitel 9. Puljeprojekter på transportområdet.

Boks 1. Markedssituationen på jernbaneområdet

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

Boks 2. TEN-støtte på jernbaneområdet

I slutningen af 2012 og i 2013 blev en række af Banedanmarks projekter tildelt EU-støtte. De individuelle støttebeløb fremgår under de enkelte projekter. Samlet blev der tildelt ca. 627 mio. kr. til Banedanmarks projekter. Yderligere er der i foråret 2014 givet tilsagn om støtte til tre nye projekter. Samlet blev der i 2014 tildelt ca. 145 mio. kr., heraf ca. 112 mio. kr. til forberedende undersøgelser af den nye Storstrømsbro i regi af Vejdirektoratet.

I 2015 har Signalprogrammet fået tildelt i alt ca. 141 mio. kr. i støtte til to projekter under Signalprogrammet. Udbetalingen af støtte sker løbende i rater i perioden 2013-2016/17 i henhold til projekternes fremdrift og under forudsætning af, at de forudsatte støtteberettigede udgifter afholdes.

Europa-Kommissionen har fredag d. 17. juni 2016 annonceret, at Banedanmark får tildelt yderligere EU-støtte på ca. 135 mio. kr. til udrulning af Signalprogrammet på strækningen fra Lillebælt ned til den dansk-tyske grænse ved Padborg.

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

3.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet

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

Table 3.1 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel / Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2016
Infrastrukturfonden				
Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense	akt. 116 2008/2009	19,2	Ja	16,5
VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn	Aftale 21. marts 2013	8,1	Ja	6,6
Anlæg af ny station ved i Favholm (syd for Hillerød)	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	1,4	Ja	0,4
Anlæg af ny station ved Gødstrup	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	2,5	Ja	0,9
Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg	Aftale 21. marts 2013	6,0	Ja	5,9
Niveaufri udfletning Ringsted Øst	Aftale 24. juni 2014	15,1	Ja	12,5
Togfonden DK				
VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg	akt. 74 af 27. februar 2014	71,1	Ja	0,0
VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro	akt. 124 af 19. juni 2014	54,6	Ja	21,8
VVM-analyse af fornyelse, opgradering og elektrificering af Nordvestbanen	Aftale af 14. januar 2014	17,2 ³⁾	Ja	0,0
VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn	Aftale af 14. januar 2014	20,4	Ja	0,0
VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer	Aftale af 14. januar 2014	32,5	Ja	0,0
VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus	Aftale af 14. januar 2014	63,0	Ja	11,2
VVM-analyse af en ny bane over Vestfyn ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	67,3	Ja	28,2
VVM-analyse af en ny bro over Vejle Fjord ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	91,6	Ja	76,1
VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør	akt. 124 af 19. juni 2014	3,6	Ja	2,8
VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	26,2	Ja	2,3
VVM-analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg	Aftale af 14. januar 2014	5,4	Ja	0,0
VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund	akt. 124 af 19. juni 2014	14,5	Ja	8,3
VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,0
VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,9
Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	4,0	Ja	3,4
VVM Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland	Aftale af 14. januar 2014	3,6	Ja	1,2
Analyse til fremme af gods på bane ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	2,0	Ja	2,0
Bedre og billigere kollektiv trafik				
Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa	Aftale af 12. juni 2014	1,5	Ja	0,9
Beslutningsgrundlag for Glostrup St. og Ørestad st.	Aftale af 12. juni 2014	13,2	Ja	4,2
Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen	Aftale af 12. juni 2014	15,0	Ja	4,8
Beslutningsgrundlag for vendespor ved Enghave st.	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	2,6
Beslutningsgrundlag for station i Jerne	Aftale af 12. juni 2014	1,0	Ja	0,1
Beslutningsgrundlag for Esbjerg nærbane ²⁾	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,7
Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev st.	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	1,8
Forundersøgelse af mulighed for ny S-togsstation i Vinge	Aftale af 12. juni 2014	5,1	Ja	5,0
Ny station ved Kalundborg Øst	Aftale af 22. maj 2015	1,3	Ja	0,0
Opgradering af overkørsel i Silkeborg	Aftale af 22. maj 2015	0,5	Ja	0,0

- 1) Gennemføres af Vejdirektoratet
- 2) Gennemføres af Trafikstyrelsen
- 3) Beløbet angår alene elektrificeringsdelen af projektet
- 4) Der er disponeret 4,7 mio. kr. mellem VVM-midler til Ny bane over Vestfyn og VVM-midler til bro over Vejle Fjord

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

3.1.1. Undersøgelser i regi af Infrastrukturfonden / grøn transportpolitik

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

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

Der er med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, samt efterfølgende justeringer, afsat 19,4 mio. kr. (2016-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag. Der blev derudover reserveret 0,7 mia. kr. (2016-priser) til de efterfølgende anlægsarbejder. Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev det besluttet, at 360,3 mio. kr. (2016-priser) af de reserverede midler skulle anvendes til anlæg af en niveaufri udfletning ved Ringsted Station, jf. afsnittet for Ny bane København-Ringsted i kapitel 3.2.

Banedanmark har arbejdet med en række alternative muligheder for hastighedsopgradering af banen. I marts 2016 er der foretaget testkørsler af det eksisterende kørestrømsanlæg på Storebæltsforbindelsen for at verificere, at anlægget kan anvendes uændret til kørsel med 200 km/t. Afrapportering af testkørslerne forventes at foreligge medio august 2016.

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

VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev der afsat 287,5 mio. kr. (2016-priser) til etablering af en baneforbindelse til Aalborg lufthavn. Heraf er der til VVM-undersøgelsen af projektet afsat 8,2 mio. kr. (2016-

priser). Der er tildelt 0,5 mio. EUR i TEN-T midler til VVM-undersøgelsen i oktober 2014.

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

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

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

Et høringsnotat er offentliggjort i oktober 2015 med henblik på fremsættelse af forslag til anlægslov i efteråret 2016. Ibrugtagning af den nye bane forudsætter, at den er udrustet med det signalsystem, der i de kommende år udrulles på fjernbanen i Danmark. Forsinkelser i udrulningen af Signalprogrammet på fjernbanen (se afsnittet om Signalprogrammet under afsnit 3.2) kan få betydning for tidspunktet for idriftsættelsen af luft-havnsbanen.

Anlæg af nye stationer i Favrholt (syd for Hillerød)

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der afsat 48,8 mio. kr. (2016-priser) til etablering af en station i Favrholt (syd for Hillerød) ved det planlagte regionshospital i Hillerød.

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

De anslåede udgifter til etablering af Favrholt station, beløber sig til 115,0 mio. kr. eksklusiv stiforbindelse mellem station og hospital. Staten finansierer 48,8 mio. kr. (2016-priser) til undersøgelser og anlægsprojekt. Lokaltog, Hillerød Kommune og Region Hovedstaden vil skulle afholde de resterende udgifter.

Naturstyrelsen har meddelt, at anlæg af en ny station i Favrholt ikke er VVM-pligtig.

I de lokale parter og statens fælles videre arbejde med Favrholt St. tages der udgangspunkt i en variant, som ikke inkluderer anlæg til håndtering af ekstra tog, der vender i Favrholt fra de nordlige lokalbanelinjer. De lokale parter undersøger parallelt en udvikelse af stationen med henblik på at kunne håndtere vendende tog. Den nye station i Favrholt planlægges åbnet i 2020.

Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg

Med afsæt i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er der tidligere gennemført en VVM-undersøgelse af en hastighedsopgradering af strækningen til 160 km/t inkl. nedlæggelse af de sidste overkørsler. Forligskredsen bag aftalen om en grøn transportpolitik har besluttet at foretage en supplerende VVM-vurdering af en opgradering fra 160 km/t til maksimalt 200 km/t. Der er i denne forligskreds reserveret 74,3 mio. kr. (2016-priser) til opgraderingen.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der i forligskredsen bag Togfonden DK besluttet at afsætte yderligere 111,6 mio. kr. (2016-priser) til opgraderingen fra 160 km/t til 200 km/t mellem Hobro og Aalborg. Projektet indgår endvidere som en del af opgraderingen og forberedelse til elektrificering mellem Fredericia-Aalborg, som indgår i Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014.

I de politiske aftaler har det tidligere været forudsat, at beslutningsgrundlaget for yderligere opgradering af hastigheden skulle afleveres ved udgangen af 2015. I lyset af forsinkelsen af Signalprogrammets udrulning på fjernbanen (se kapitel 3.2) er afleveringen af beslutningsgrundlaget udskudt til ultimo august 2016.

Koordinering af udførelsen af de mange projekter på strækningen betyder, at hastighedsopgraderingen vil blive udsat et år til 2019-2020. Det er fortsat målet, at anlægsarbejderne kan gennemføres i tæt koordinering med fornyelsesarbejderne på strækningen. Det forudsætter dog, at den videre projektering af opgraderingen kan igangsættes i efteråret 2016.

Det kan oplyses, at der forventes en fordyrelse på opgraderingsprojektet til 160 km/t, hvorfor projektet anlægsoverslag er under konsolidering af Banedanmark. Dette arbejde forventes færdiggjort i august 2016. For så vidt angår opgraderingsprojektet til 200 km/t vurderes der at være tale om en så væsentlig fordyrelse, at projektet er sat i bero.

Niveaufri udfletning Ringsted Øst

Med Trafikaftale 2014— udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 blev der afsat 15,2 mio. kr. (2016-priser) til udarbejdelse af en supplerende VVM, der belyser en østlig placering af en niveaufri udfletning ved Ringsted station.

Den supplerende VVM-undersøgelse blev færdiggjort i foråret 2016. Der henvises i øvrigt til afsnittet om den nye bane København-Ringsted nedenfor.

3.1.2. Undersøgelser i regi af Togfonden DK

Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK blev indgået d. 14. januar 2014 mellem Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Dansk Folkeparti og Enhedslisten.

Regeringen har jf. regeringsgrundlaget tilkendegivet, at den vil foretage et serviceeftersyn af Togfonden DK og om nødvendigt tilpasse udrulningen af Togfonden. Regeringens oplæg drøftes med partierne.

VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 74 af 27. februar 2014 er der afsat 71,1 mio. kr. (2016-priser) til projektering af de forberedende arbejder, herunder en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen mellem Fredericia og Aalborg.

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

Beslutningsgrundlag for elektrificering på strækningen Aarhus-Aalborg (Lindholm) afleveres ultimo 2016 sammen med beslutningsgrundlag for elektrificering af Aarhus H. Beslutningsgrundlag for elektrificering af strækningen Fredericia-Aarhus afleveres medio 2017. VVM-processerne koordineres med hastighedsopgraderingerne af Fredericia-Aalborg.

Som del af VVM-processen er der gennemført idéfasehøringer for elektrificering af begge strækninger i 2015. Høringsnotat for disse høringer blev offentliggjort i januar 2016.

Der planlægges gennemført offentlig høring om VVM-undersøgelse af elektrificering Aarhus-Lindholm (inkl. Aarhus H) i august-september 2016, mens tilsvarende høring for strækningen Fredericia-Aarhus gennemføres primo 2017.

VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 54,6 mio. kr. (2016-priser) til at gennemføre en VVM-proces og udarbejde beslutningsgrundlag for en hastighedsopgradering af eksisterende jernbanestrækninger Fredericia-Vejle, Vejle-Horsens-Hovedgård samt kapacitetsudbygning omkring Aarhus H. Dertil opgraderes strækningen Aarhus-Hobro.

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

Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningen Aarhus-Hobro afleveres februar 2017 sammen med beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelse af Aarhus H. Det var oprindeligt forudsat til at blive afleveret ultimo 2016. Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningen Fredericia-Aarhus afleveres medio 2017. VVM-processerne koordineres med elektrificeringen af Fredericia-Aalborg.

Som en del af VVM-processen er der gennemført idéfasehøringer for opgradering af begge strækninger i 2015. Høringsnotat for disse høringer blev offentliggjort i januar 2016.

Der planlægges gennemført offentlig høring om VVM-undersøgelse af opgradering Aarhus-Lindholm (inkl. Aarhus H) i august-september 2016, mens tilsvarende høring for strækningen Fredericia-Aarhus gennemføres primo 2017.

Beslutningsgrundlaget for opgradering koordineres med beslutningsgrundlaget for elektrificeringen i Østjylland i forbindelse med VVM-analyserne. I lyset af usikkerheden vedr. finansieringen i Togfonden DK arbejdes der med en udførelsesplan for elektrificeringen, der ikke er koordineret med opgradering og fornyelsesarbejder. Hermed kan projekterne besluttes uafhængig af hinanden. Dette medfører dog et mindre ekstraarbejde i forbindelse med beslutningsgrundlagene, hvorfor der forventes en mindre forsinkelse på afslutningstidspunktet for VVM-analysen af strækningen Aalborg-Hobro-Aarhus H.

VVM-analyse af fornyelse, opgradering og elektrificering af Nordvestbanen

Med den politiske aftale om Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at gennemføre en elektrificering af strækningen mellem Roskilde-Kalundborg og en opgradering af hastigheden fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t mellem Holbæk og Kalundborg. Derudover udrulles Signalprogrammet på strækningen, ligesom der er planlagt gennemførelse af fornyelsesarbejder. Der er tale om gensidigt afhængige projekter, som betyder, at Banedanmarks tidsplan bliver optimeret i arbejdet med VVM-beslutningsgrundlaget.

Beslutningsgrundlaget udarbejdes i perioden 2016-2017 indenfor en samlet økonomisk ramme på 19,4 mio. kr. (2016-priser).

På grund af udskydelsen af Ringsted-Femern banen (jf. kapitel 7) er projektet vedr. fornyelse, opgradering og elektrificering af Nordvestbanen fremrykket for at sikre en stabil udnyttelse af ressourcer i Elektrificeringsprogrammet.

Arbejdet med beslutningsgrundlag for projektet er igangsat, og der er gennemført udbud af rådgiverydelser. Der undersøges to alternativer, dels hvor banen elektrificeres, dels hvor banen både elektrificeres og opgraderes.

VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 20,4 mio. kr. (2016-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen Aalborg-Frederikshavn. Undersøgelsen er ikke pt. igangsat.

VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 32,5 mio. kr. (2016-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen Vejle-Struer. Undersøgelsen er ikke pt. igangsat.

VVM-analyse af en ny bane Hovedgaard-Aarhus

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 3,4 mia. kr. (2016-priser) til at anlægge en ny 23 km lang højhastighedsbane fra Hovedgård nord for Horsens til Hasselager syd for Aarhus. Der er afsat i alt 63,0 mio. kr. (2016-priser) fra 2015-17 til at gennemføre en VVM-proces og udarbejde beslutningsgrundlag for projektet, som sammen med de øvrige projekter i Togfonden DK muliggør en gennemførelse af kapacitets- og rettidighedsfremmende initiativer.

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

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

Høringsnotat fra idéfasehøringen er udsendt ved årsskiftet 2015/16. Som et resultat af idéfasen er de oprindelige forslag til linjeføringer blevet justeret, og der undersøges endvidere en alternativ linjeføring med mulighed for at etablere en station ved Solbjerg samt en alternativ linjeføring ved Hovedgaard.

VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn

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

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

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

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

VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord

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

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

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

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

VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der samlet afsat 117,1 mio. kr. (2016-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre en hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør. Heraf er der givet 3,6 mio. kr. (2016-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag (VVM-undersøgelse).

De tekniske undersøgelser i forbindelse med VVM-arbejdet viser, at anlægsoverslaget markant vil overstige de afsatte 115,9 mio. kr. Transport- og Bygningsudvalget er i november 2015 orienteret om, at VVM-projektet sættes i bero.

VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 1102,4 mio. kr. (2016-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre hastighedsopgradering af en række regionale banestrækninger, som efter indførelsen af det nye signalsystem kan opgraderes til højere hastigheder.

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

I perioden 2014-2015 er der indenfor en økonomisk ramme på 2,5 mio. kr. skabt et samlet overblik over en mulig tidsplan for opgradering af strækningerne, koordineret med andre anlægsarbejder som f.eks. sporfornyelser. Med afsæt i denne koordinering samt en gennemført trafikalk analyse af strækningerne er der udarbejdet opdaterede anlægsoverslag for opgradering af de enkelte strækninger.

Overblikket over strækningerne og deres gennemførelse blev færdiggjort ultimo 2015. Undersøgelsen indikerede, at der fortsat vil være væsentlige rejsetidsbesparelser på de fleste af strækningerne, men også at opgraderingerne vil være væsentligt dyrere end tidligere antaget. Undersøgelsen indikerede endvidere, at rejsetidsbesparelser, anlægsudgifter og tidsplan i vidt omfang afhænger af en række forudsætninger, som kan ændre sig. Der foretages derfor yderligere konsolideringer i forbindelse med det videre arbejde med beslutningsgrundlag for de enkelte strækninger.

VVM-analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 5,4 mio. kr. (2016-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af perroner mv. på Ny Ellebjerg Station. Undersøgelsen igangsættes i 2020.

VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund

Med Aftale om Togfonden DK fra 14. januar 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af en ny jernbaneforbindelse til Billund Lufthavn. Med Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet, at den nye baneforbindelse til Billund skal være en jernbane fra Jelling til Billund, alternativt fra Gadbjerg til Billund. Der er afsat 771,9 mio. kr. (2016-priser) til projektet, heraf 14,5 mio. kr. til gennemførelse af VVM-analysen, som udarbejdes i 2014-2017.

Med VVM-undersøgelsen afdækkes muligheder for at etablere en enkeltsporet jernbane til Billund Lufthavn med forlængelse til Billund by/Legoland og med tilslutning til den eksisterende Vejle-Herning-bane ved Jelling eller ved Gadbjerg.

Som en del af VVM-undersøgelsen afdækkes behovet for en evt. kapacitetsudvidelse mellem Vejle og Jelling. Der foretages desuden supplerende VVM-undersøgelser af stationen ved Billund Lufthavn, herunder af en nedgravet stationsløsning.

VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at afsætte 51,2 mio. kr. (2016-priser) til at undersøge og udbygge kapaciteten på strækningen Herning-Holstebro mhp. at skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro. VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020.

VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 blev det besluttet at etablere en station ved det kommende regionalhospital ved Gødstrup, der er udskudt fra 2016 til 2019. Stationen skulle umiddelbart kun have ét spor, men Banedanmark har vurderet, at etableringen af et ekstra spor, som vil forbedre mulighederne for trafikering af stationen, vil koste 42 mio. kr., hvis det etableres efter Signalprogrammets udrulning på strækningen i 2019. Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det derfor besluttet at afsætte 43,0 mio. kr. (2016-priser) til dette formål. VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020-2021.

Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 samt Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet at igangsætte en forundersøgelse af en ny bane mellem Aarhus-Galten-Silkeborg, herunder belysning af synergieffekter med fjerntogstrafikken og Aarhus Letbane. Der er afsat 4,0 mio. kr. (2016-priser) til forundersøgelsen. Parterne vil senest i 2024 skulle tage beslutning om projektet, herunder igangsættelse af en evt. VVM-undersøgelse.

Forundersøgelsen gennemgår i øjeblikket ekstern kvalitetssikring.

Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland

I forbindelse med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der afsat en ramme på 111,7 mio. kr. (2016-priser) til forbedring af gods

og passagerkapaciteten i Nordjylland, idet nærmere analyser skulle vise den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede udmøntning.

Af ovennævnte 111,7 mio. kr. er der afsat 41 mio. kr. som statsligt tilskud til Nordjyske Jernbaner i 2015-2016 til bl.a. en ny krydsningsstation på Hirtshalsbanen og til en ombygning af Hirtshals Station. Projekterne er nødvendige for, at man lokalt kan udvide togbetjeningen markant med nye direkte forbindelse til Aalborg og Skørping.

Derudover er der afsat 67,2 mio. kr. til en yderligere forbedring af kapaciteten på strækningen mellem Hjørring og Aalborg, som er nødvendig for en ønskelig robusthed og regularitet i trafikafviklingen, herunder af landsdelstrafikken og godstrafikken. Banedemark er i gang med kapacitetsanalyserne, der skal anvise de bedst mulige løsninger til forbedring af kapaciteten. Analyserne gennemføres i tæt samarbejde med Nordjyske Jernbaner (Region Nordjylland).

Resultatet af kapacitetsanalyserne og anlægsoverslag for de mest interessante forslag vil blive præsenteret i et beslutningsgrundlag, som vil udgøre grundlaget for prioritering af de resterende midler. Beslutningsgrundlaget udarbejdes indenfor en økonomisk ramme på 3,6 mio. kr., som afholdes af de afsatte 111,7 mio. kr. Beslutningsgrundlaget forventes at foreligge ultimo 2016 under forudsætning af, at anlæggene ikke findes VVM-pligtige.

Analyse til fremme af gods på bane

I Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der afsat 2,0 mio. kr. (2015-priser) til en analyse af fremme af gods på bane. Analysen havde til formål at undersøge, om der er yderligere flaskehalse for banegodstrafikken og herunder vurdere potentialet for mere gods på banen, samt hvordan dette potentiale i givet fald kan indfris. Analysen omfatter samtlige banestrækninger. Rapporten blev offentliggjort i januar 2016. Transportbranchen blev løbende inddraget i analysen.

3.1.3. Undersøgelser i regi af bedre og billigere kollektiv trafik

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

Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa

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

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

Opgraderingen koordineres med planlagt fornyelse af jernbanestrækningen mellem Aarhus og Grenaa. Arbejdet tilstræbes endvidere koordineret med Aarhus Letbanes anlægsarbejder for elektrificering, tilpasning af perroner, udskiftning af sikringsanlæg mv. Der er den 10. marts 2016 indgået en samarbejdsaftale mellem Aarhus Letbane og Banedanmark om parternes tilpasninger og anlægsarbejder på Grenaa-banen. Med aftalen kan arbejdet omkring hastighedsopgraderingen gennemføres uden at påvirke tidsplanen for åbningen, når letbanedriften, der ifølge Aarhus Letbanes planer forventes igangsat i løbet af 2017. Hastigheden kan først i fuldt omfang sættes op forventeligt i 2018, når også sikringen eller nedlæggelsen af usikrede overkørsler på strækningen er gennemført. Arbejderne med overkørslerne på strækningen finansieres af rådighedspuljen til overkørsler, jf. kapitel 9.

Der er afsat 54,2 mio. kr. (2016-priser) til projektet, herudover 1,5 mio. kr. (2016-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlaget, som forventes færdigt ultimo august 2016. Med beslutningsgrundlaget undersøges foruden hastighedsopgraderingen af den fulde strækning mellem Ryomgård og Grenaa ligeledes to alternative løsninger for hastighedsopgraderingen af strækningen med henblik på at anvise den bedst mulige anvendelse af de afsatte midler til projektet. Alle tre løsninger vil mindske rejsetiden mellem Grenaa og Aarhus og omfatter desuden et krydsningsspor i Trustrup, hvormed der vil kunne køres halvtimesdrift på Grenaabanen.

Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup Stationer

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

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

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

Kapaciteten på Glostrup station udvides til fire spor samt etablering af nye perroner. Der etableres en forplads på den sydlige side af stationen med fodgængertunnel fra Letbanens kommende forplads til en ny kommunal forplads fra den sydlige side. Arbejdet med de tekniske undersøgelser og prissætning af udbygningerne pågår. Der gennemføres desuden trafikale analyser for at vurdere, i hvilket omfang projekterne kan medvirke til gennemførelsen af Ring Syd-projektet.

Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup stationer forventes afleveret ultimo 2016.

Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at afsætte 15,0 mio. kr. (2016-priser) til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen. Den højeste tilladte hastighed på S-banen er i dag 120 km/t, men på flere strækninger i S-togsnettet er hastigheden nedsat af forskellige årsager.

Projektet skaber grundlaget for at kunne opgradere hastigheden til 120 km/t efter ud-rulning af Signalprogrammet på S-banen. Det sker ved – i videst muligt omfang – at fjerne sporstykker med lokale hastighedsnedsættelser, således at køretiden kan nedbringes.

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

Beslutningsgrundlag for vendespor ved Enghave Station

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at afsætte 4,0 mio. kr. (2016-priser) til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for etable-

ring af et nyt vendespor ved Enghave Station. Der kan indføres reel 10 minutters drift på Frederikssundbanen med hurtige tog til Frederikssund, hvis der etableres et vendespor ved Enghave st. og indføres en ekstra linje, som vender et sted på strækningen vest for København H.

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

Projektet er kendt ikke VVM-pligtigt. Beslutningsgrundlaget for projektet omfatter teknisk projektering for udarbejdelse af anlægsoverslag på fase 2-niveau. I samarbejde med DSB gennemføres trafikmodelberegninger af trafikken på Frederikssundsfingeren som grundlag for samfundsøkonomiske beregninger. Beslutningsgrundlag forventes afleveret ultimo 2016. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojektet.

Beslutningsgrundlag for station i Jerne

Der er afsat 1,0 mio. kr. til at udarbejde et beslutningsgrundlag for etablering af en ny station i Jerne, inkl. et anlægsoverslag på fase 2 niveau. Der er afsat 26,7 mio. kr. til den nye station i Jerne.

Naturstyrelsen har afgjort, at anlæg af stationen ikke er VVM-pligtigt. Derfor er projektet nu overdraget fra Trafik- og Byggestyrelsen til Banedanmark for teknisk projektering og udarbejdelse af anlægsoverslag på fase 2-niveau.

Der er afholdt opstartsmøde med Esbjerg Kommune, som skal stå for etablering af forplads ved stationen. Beslutningsgrundlag forventes afleveret ultimo 2016.

Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev Station

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12.juni 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af en flytning af Herlev station. Der er afsat 4,0 mio. kr. (2016-priser) til undersøgelserne. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojektet.

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

Kapacitetsmæssig og teknisk vurdering af projektet har peget på en alternativ udformning med transversaler i begge ender af perron og uden vendespor. Det giver mulighed for at vende tog ved perron og samtidig lede de øvrige tog via den anden perron. Løsningen er accepteret af både DSB og Banedanmarks driftsansvarlige.

Hovedstadens Letbane har i grundlaget for udbud af anlægsarbejdet for Letbane Ring 3 indarbejdet et projektforslag om at etablere trappe og elevator midt på Ring 3-broen som en kommende direkte adgang til den nye S-togsperron. Arbejdet med adgangsforhold fra eksisterende tunnel pågår.

Beslutningsgrundlaget forventes afsluttet ultimo 2016.

Forundersøgelse af mulighed for en ny S-togsstation i Vinge

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

Banedanmark skal i den forbindelse bistå de lokale parter og varetage projekteringsledelsen i forbindelse med udarbejdelse af beslutningsgrundlag for Vinge station. Der skal som første skridt indgås en samarbejdsaftale for at klarlægge roller og ansvar i arbejdet.

Ny station ved Kalundborg Øst

Der er med Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder afsat 16,2 mio. kr. (2016-priser) til en ny station ved Kalundborg Øst. Heraf er afsat 1,3 mio. kr. (2016-priser) til en undersøgelse af projektet.

Undersøgelserne er igangsat i februar 2016, og et beslutningsgrundlag for projektet forventes at foreligge ultimo 2016.

Kalundborg Kommune og Banedanmark har i fællesskab udarbejdet en VVM-screening for stationsprojektet. Naturstyrelsen har på baggrund heraf erklæret, at projektet ikke er VVM-pligtigt.

Stationen ventes detailprojekteret og udført i 2017-2018.

Opgradering af overkørsel i Silkeborg

Der er med Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015 afsat 0,5 mio. kr. (2016-priser) til en forundersøgelse af en opgradering af overkørslen i Silkeborg. Undersøgelsen gennemføres i 1. halvår 2016 med forventet aflevering af beslutningsgrundlag ultimo august 2016.

Forundersøgelsen skal dels undersøge mulighederne for at optimere den eksisterende overkørsel for vejtrafikken, dels undersøge mulighederne for en niveaufri løsning.

De indledende undersøgelser har vist, at den eksisterende overkørsel gennemgik en ombygning i 2013, og at der ikke er yderligere muligheder for optimering af overkørslen med det nuværende signalsystem. Som konsekvens heraf undersøges det i stedet, hvilke ændringer Signalprogrammet medfører for vejtrafikken gennem overkørslen.

Undersøgelse af mulighederne for en niveaufri løsning sker ved en granskning af en tidligere undersøgelse udarbejdet på vegne af Silkeborg Kommune.

3.2 Projekter under gennemførelse

I det følgende gives en status for igangværende anlægsprojekter.

Tabel 3.2. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel / Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2016	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Hobro-Aalborg ²⁾	Lov 498 af 22. maj 2013 Akt. 106 af 26. marts 2015	212,4	Ja	180,8	100,0%	2015
Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov	Lov 609 af 12. juni 2013 / FL13	1.014,5	Ja	494,7	100,0%	2016
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	Lov 527 af 26. maj 2010	11.714,2 ³⁾	Ja	5.584,0	0,0%	2018
Signalprogrammet ¹⁾	Akt. E af 8. dec. 2011 Akt. J af 19. maj 2011 Akt. 194 af 27. marts 2008 Akt. 154 af 18. juni 2009 Akt. 95 af 11. februar 2010 Akt. 69 af 3. juni 2010	19.281,2	Ja	6.341,8	4,3%	2021/2023
Ny station ved Gødstrup	Aftale af 7. feb. 2012	16,5	Ja	0,0	0,0%	2018
Øvrige projekter						
Fordelingsstation Vestfyn	FL07	32,2	Nej	0,0	0,0%	2018
Elektrificering Køge Nord - Næstved	FL13 / Lov 609 af 12. juni 2013	651,9	Ja	275,1	27,8%	2018
Togfonden DK						
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved ²⁾	Akt. 124 af 19. juni 2014	44,5	Ja	31,4	0,0%	2016
Elektrificering af Fredericia - Aalborg	FL15 / Lov 609 af 12. juni 2013	4.633,7	Ja	58,0	0,0%	2023
Niveaufriudfletning ved Ny Ellebjerg	Lov 543 af 29. april 2015	367,8	Ja	2,3	76,1%	2019
Kollektiv trafik						
Yderligere udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 12. juni 2014 / FL15	8,1	Nej	3,5	0,0%	2016

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

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

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

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

Opgradering af Hobro-Aalborg

Formål

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

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

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

Status

Arbejder vedrørende Skørping erstatningsanlæg og station er afsluttet, dog udestår matrikulær berigtigelse og enkelte mindre restarbejder. I Ellidshøj er erstatningsanlægget stort set færdigt, men ibrugtagning afventer overdragelse til vejmyndighed, der har bedt sig, at vendepladsen ved overkørslen overdrages sammen med erstatningsvejen. Endvidere skal der udarbejdes en udledningsansøgning vedr. afvandingen ved anlægget. Erstatningsanlægget i Svenstrup har været forsinket på grund af et kompliceret stilladsprojekt og vejrlig, men er færdiggjort og ibrugtaget ultimo maj 2016. Samtidigt er overkørslerne blevet sikringsteknisk nedlagt ultimo maj 2016, hvilket er senere end oprindeligt planlagt. Forsinkelsen skyldes dels forsinkelsen af stilladsprojektet i Svenstrup, dels at en udsættelse af nedlæggelsen kunne optimere gennemførelsen af projektet og bedre projektets økonomi. Udskydelsen af den sikringstekniske nedlæggelse af overkørslerne er aftalt med Signalprogrammet. Endelig er erstatningsnatur under udførelse.

Den budgetmæssige situation

Projektet havde på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 174,4 mio. kr. (2016-priser). Dertil bidrager Rebild Kommune med 3,0 mio. kr. til gennemførelse af projektet. Bevillingen blev med akt 106 af 26. marts 2015 forhøjet til i alt 213,6 mio. kr. (2016-priser). Merbevillingen skyldes primært for lavt budgetterede bygherreomkostninger i det oprindelige budget, ekstraordinære krav fremsat ved ekspropriationsforretning samt kommunale krav til projektet.

Den nye, bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov

Formål

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

Status

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

De nødvendige sporspærringer i forbindelse med forberedelsesarbejderne og udrulningen af elektrificeringen frem til færdiggørelsen i 2016 er aftalt i dialog med jernbanevirksomhederne. Første spadestik til elektrificeringen af strækningen blev afholdt den 25. februar 2016. Der har været mindre forsinkelser i opstarten af projektet, som betyder, at tidsplanen pt. er stram i forhold til at nå det aftalte færdiggørelsestidspunkt. Banedanmark er i tæt dialog med entreprenøren i forhold til at sikre overholdelse af tidsplanen.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en totaludgift på 1.014,5 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

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

Projektet blev i 2013 tildelt 86,1 mio. kr. i EU-støtte. På grund af udskydelsen til 2016 kan der dog kun opnås 32,7 mio.kr. i EU-støtte.

Ny bane København-Ringsted

Formål

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

Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Status

Projektet er nået til udførelsesfasen, og alle større entreprisekontrakter er indgået med undtagelse af jernbanetekniske kontrakter. Der udestår således på udbudssiden næsten udelukkende jernbaneteknik i form af signaler og kørestrøm, der håndteres af henholds-

vis Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet. Seneste udbud vedrørte leverance af skinner, hvor kontrakten nu er tildelt den vindende tilbudsgiver.

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

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

Projektets fremdrift er således tilfredsstillende, og tidsplanen forventes overholdt. Det bemærkes dog, at udrulningen af det nye signalsystem ERTMS på den nye bane kan blive forsinket som følge af, at idriftsættelsen af ERTMS på strækningen Roskilde-Køge-Næstved er blevet udskudt i forhold til den oprindelige tidsplan. Da elektrificeringen af banen først kan finde sted efter udrulningen af det nye signalsystem, kan også elektrificeringen blive forsinket som følge af den forsinkede udrulning. Banedanmark har nedsat en task force sammen med leverandøren af ERTMS for at analysere og håndtere grænsefladen og de tidsmæssige afhængigheder til København-Ringsted med henblik på at undgå en forsinkelse.

Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg

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

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

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

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

Forberedende arbejder i form af planlægning af ledningsomlægninger, ekspropriationer og opmåling pågår. Udbudsmateriale for projektets totalentreprise er udsendt i maj 2016.

Den niveaufri udflætning ved Ny Ellebjerg forventes ibrugtaget i 2019.

Niveaufri udflætning Ringsted Station

Med fortroligt akt N af 30. maj 2013 blev arbejdet med en niveaufri udflætning vest for Ringsted Station igangsat. Projektet blev integreret i Ny Bane København-Ringsted. Med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 blev der imidlertid igangsat en supplerende VVM-undersøgelse af en niveaufri udflætning øst for Ringsted Station, som nu er afsluttet. Det er på baggrund af undersøgelserne besluttet, at Banedanmark anlægger den løsning, der er fastsat i anlægsloven for den nye bane København-Ringsted, med en udflætning i niveau inklusiv visse optimeringer, der sigter på at øge gennemkørselshastigheden i Ringsted og dermed giver en tidsgevinst for de rejsende.

Anlægget forventes færdigudført til åbning af den nye bane København-Ringsted i 2018.

Den budgetmæssige situation

Ny bane København Ringsteds totaludgift udgør 11.714,2 mio. kr. (2016-priser) ekskl. Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg jf. nedenfor. De hidtil kontraherede kontrakter er indgået til væsentligt lavere priser end forudsat i anlægslovens budget, og pt. forventes et væsentligt mindreforbrug i projektet. Der tilbageføres derfor 658,5 mio. kr. fra projektet til Infrastrukturfonden. Heraf stammer en del fra, at der ikke gennemføres en niveaufri udflætning ved Ringsted Station, men i stedet gennemføres den løsning, der er forudsat i anlægsloven for den nye bane København-Ringsted, jf. ovenfor.

Der er i forbindelse med TEN-T ansøgningsrunden for 2013-2015 givet foreløbigt tilsagn fra Europa-Kommissionen om støtte til projektets detailprojektering på 227,9 mio. kr.

Niveaufri udflætning Ny Ellebjergs totaludgift udgør 367,8 mio. kr. (2016-priser). Der er risiko for merudgifter som følge af omlægning af et tunnellagt vandløb samt udmåling af ekspropriationserstatninger. Projektets økonomi afklares i forbindelse med modtagelse af tilbud på anlægsarbejderne.

Signalprogrammet

Formål

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

Status

S-banens nye signalsystem blev taget i brug på Early Deployment strækningen Jægersborg-Hillerød den 29. februar 2016. Ibrugttagningen skete efter en mere omfattende og tidskrævende afprøvning af og godkendelsesproces for S-banens nye signalsystem på strækningen Jægersborg-Hillerød end forventet. For så vidt angår godkendelsesprocessen for det nye signalsystem er det første gang, hvor den nye CSM-RA forordning (Common Safety Method) er blevet udmøntet i praksis for et så stort projekt som Signalprogrammet.

Efter en indkøringsfase i fem uger, hvor trafikken mellem Køge og Hillerød blev afviklet efter en udvidet weekendkøreplan, overgik trafikken den 4. april 2016 til normal køreplan. Idriftsættelsen af det nye signalsystem er overordnet set forløbet tilfredsstillende, og rettidigheden har udviklet sig positivt gennem perioden, om end en detekteret fejl i kommunikationen mellem systemet og materiellet har nødvendiggjort en periode med reduceret køreplan fra ultimo april 2016 til primo juni svarende til den udvidet weekendkøreplan, som blev indført ved ibrugtagningen af det nye signalsystem på S-banen. Fejlen er udbedret, og den normale køreplan blev genoptaget den 6. juni 2016.

Efter udbud af kontrakterne på udrulningen af Signalprogrammet på S-banen og fjernbanen blev der indgået kontrakt med leverandørerne om, at de nye signalsystemer skulle udrulles efter den tidsplan, som leverandørerne havde budt ind med, hvilket var hurtigere end forudsat i beslutningsgrundlaget for Signalprogrammet. På baggrund af de foreløbige erfaringer fra udrulningen på Early Deployment-strækningerne på både S-banen og fjernbanen har Signalprogrammet sammen med leverandørerne gennemført en analyse af udrulningsplanerne. De viser, at leverandørerne har haft svært ved at overholde deres leveranceplaner, og at der er behov for mere tid til test- og godkendelsesprocesser. Leverandørerne har derfor i samarbejde med Signalprogrammet arbejdet på en revision af tidsplanerne siden efteråret 2015.

Som lovet i notat til Transport- og Bygningsudvalget sendt 6. oktober 2015 har Banedanmark sammen med Siemens i 1. halvår 2016 udarbejdet en revideret udrulningsplan for S-banens nye signalsystem. Udrulningen forventes nu afsluttet i 2021, dvs. op til et år efter det forudsatte i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009.

På fjernbanen er udrulningen af det nye signalsystem ERMTS i gang. På Early Deployment strækningen Roskilde-Køge-Næstved planlægges med en idriftsættelse for den nordlige del i 2. kvartal 2018 og for den sydlige del senest i februar 2019. Denne forsinkelse kan påvirke udrulningen af ERTMS på den nye bane mellem København-Ringsted. Banen er forudsat at stå færdig ultimo 2018 inkl. udrustning med ERTMS. Banedanmark har nedsat en task force sammen med leverandøren for at analysere og håndtere grænsefladen og de tidsmæssige afhængigheder til København-Ringsted med henblik på at undgå en forsinkelse.

På Early Deployment strækningen Frederikshavn-Hobro forventes overgang til overvåget prøvedrift ultimo 2018 på strækningen Frederikshavn-Lindholm og i 2. kvartal 2019 på strækningen Lindholm-Hobro.

Også for Signalprogrammets fjernbaneprojekter har Banedanmark i samarbejde med leverandørerne som lovet i notat af 2. oktober 2015 gennemgået planerne for udrulningen af det nye signalsystem på fjernbanen. Det forventes nu, at udrulningen på fjernbanen vil være afsluttet i 2023, dvs. to år efter det forudsatte i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009. De reviderede tidsplaner tager for Fjernbanens vedkommende udgangspunkt i det udspil om projekter i Togfonden DK, som regeringen har præsenteret for forligskredsen.

Som følge af den igangværende revision af tidsplanerne udgår kortbilagene om udrulningen af Signalprogrammet på hhv. fjernbanen og S-banen af denne anlægsstatus. Nye kortbilag vil indgå i næste anlægsstatus.

Replanlægningen er udarbejdet af Signalprogrammets leverandører og er således et udtryk for deres udrulningsplan. Banedanmark vil konsekvensvurdere udrulningsplanen, herunder med inddragelse af jernbanegodsvirksomhederne. Det bemærkes, at ovenstående forventede færdiggørelsestidspunkter skal betragtes som foreløbige; de endelige tidspunkter fastlægges først endeligt, når der er indgået nye kontrakter med leverandørerne om den reviderede udrulningsplan, og når afhængigheder til de øvrige projekter i Banedanmarks portefølje er færdiganalyseret.

Udviklingen af den såkaldte ERTMS niveau 2, baseline 3 er en forudsætning for udrulningen af Signalprogrammet, da den definerer de tekniske specifikationer for den ERTMS-version, der tages i brug i Danmark.

En særlig udfordring har været specifikationen for transmission af togkontroldata over GSM-R radiosystemet (ETCS over GPRS – forkortet EoG). Denne transmission er nødvendig for at kunne befærde jernbaneknudepunkter med høj trafikintensitet som f.eks. Københavns Hovedbanegård.

Transport- og Bygningsministeriet, Trafik- og Byggestyrelsen og Banedanmark har i fællesskab løst udfordringerne omkring specifikationen gennem gentagne drøftelser med Det Europæiske Jernbaneagentur og EU-Kommissionen. Der er fundet en kompromisløsning, hvorefter Danmark i en periode anvender de i Signalprogrammet forudsatte EoG-principper for kommunikation ved trafikknudepunkter og først senere overgår til de EoG-principper, som er indeholdt i baseline 3.5.0., der blev vedtaget i februar 2016.

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

Den budgetmæssige situation

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

Der er efterfølgende med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 tilbageført midler til Infrastruktur-fonden for i alt 4,1 mia. kr. frem til 2020. Besparelserne følger af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet. Projektets totaludgift udgør 19.281,2 mio. kr. (2016-priser). Som følge af den igangværende genplanlægning af Signalprogrammets udrulningsplaner kan det ikke udelukkes, at programmet bliver dyrere end, hvad der var forudsat i de indgåede kontrakter. Signalprogrammet er i for-

handlinger med leverandøren herom, men det er stadig forventningen, at totalbevillingen bliver overholdt.

Signalprogrammet har fået tilsagn om EU-midler til medfinansiering af dels udrustning og serieinstallation af en række tog til kørsel, dels Early Deployment-strækningen Langå-Frederikshavn og udrulning af ERTMS på Ny bane København – Ringsted. På nuværende tidspunkt har Signalprogrammet fået tildelt en samlet EU-støtte på ca. 259,5 mio. kr. Europa-Kommissionen har fredag d. 17. juni 2016 annonceret, at Banedanmark får tildelt yderligere EU-støtte på ca. 135 mio. kr. til udrulning af Signalprogrammet på strækningen fra Lillebælt ned til den dansk-tyske grænse ved Padborg. Tildelingen er et resultat af den seneste ansøgningsrunde om EU-midler til transportprojekter fra puljen ”Connecting Europe Facility (CEF)”.

Ny station ved Gødstrup

Formål

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 blev der afsat 16,5 mio. kr. til etablering af en station i Gødstrup, nordvest for Herning, ved det nye regionshospital. Stationsprojektet samordnes med projektet for det planlagte regionshospital, inden detailprojekteringen kan påbegyndes.

Status

Stationen i Gødstrup var oprindeligt planlagt åbnet samtidig med hospitalets 1. etape i 2016. Hospitalets åbning er nu udsat til 2019, hvorfor Herning Kommune udskyder etableringen af stationsforplads og adgangsveje til stationen (projekter, som kommunen står for) til ultimo 2017 / primo 2018.

Da Herning Kommune, DSB og Banedanmark skønner, at det vil være en fordel for det samlede projekt, at stationsprojektet følger tidsplanen for de øvrige projekter omkring hospitalet, agter Banedanmark at sætte anlægget af stationen i bero, således at anlæg af en ny station ved Gødstrup Sygehus udskydes til et tidspunkt i 2017 eller 2018. Udbud af rådgiverydelser udsendes i juni 2016.

I Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 indgår etablering af et ekstra spor ved Gødstrup efter Signalprogrammets udrulning (dvs. efter 2020), som vil forbedre mulighederne for trafikering af Gødstrup station. Der er afsat 43 mio. kr. (2016-priser) til projektet.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 16,5 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Fordelingsstation Vestfyn

Formål

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

Status

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

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

Den budgetmæssige situation

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

Den bevilgede totaludgift forventes ikke overholdt.

Elektrificering hhv. hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved

Formål

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

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

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

Status

Inden udrulningen af elektrificeringen udføres de forberedende arbejder, som i hovedtræk omhandler udskiftning af lave vejbroer for at give plads til køreledningsanlægget, etablering af beskyttelses- og potentialudligning (jording) af broer, stationsområder, hegn mv. samt rydning af beplantning langs med banen. Ekspropriationskommissionen har gennemført ekspropriationer for arealerhvervelsen til broerne. 10 broer på stræk-

ningen er udskiftet til nye moderne broer med to vognbaner, mens to broer bliver revet ned umiddelbart før udrulningen af elektrificeringen i 2018.

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

De store arbejder såsom udskiftning af broer blev gennemført i en lang lukning af banen fra medio august til ultimo oktober 2015.

Den budgetmæssige situation

Elektrificeringen af strækningen Køge Nord-Næstved har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 651,9 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Hastighedsopgraderingen af strækningen Køge Nord-Næstved har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 44,5 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt. Som følge af merudgifter blev projektet dog tidligere tilført 6,6 mio. kr. af dets eget bidrag til den centrale anlægsreserve. Merudgifterne skyldes, at der på dele af strækningen er identificeret et behov for større ballastmængder end forudsat for at kunne idriftsætte banen til 160 km/t. Når der opgraderes til 160 km/t, skal alle normkrav til ballasttykkelser m.v. for større ombygninger overholdes, hvorfor en opgradering af ballasten er blevet nødvendig.

Elektrificering af Fredericia - Aalborg

Formål

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

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

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

Status

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

Den budgetmæssige situation

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

Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg

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

Yderligere udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal

Formål

Der blev med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 reserveret 8,1 mio. kr. (2016-priser) som et muligt bidrag til en yderligere udvidelse af kapaciteten på kombiterminalen i Padborg, såfremt der kan findes en hensigtsmæssig løsning.

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

Status

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

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

I forbindelse med udgravningen stødte entreprenøren på en usædvanlig stor mængde store sten, ligesom der blev truffet blødbund. De forventede ekstraudgifter blev skønnet til 1,7 mio. kr. Henset til projektets meget fremskredne stadie på dette tidspunkt blev der fundet en løsning, hvor den forudsatte udvidelse gennemføres som planlagt. Merudgifterne på 1,7 mio. kr. afholdes af Banedanmarks rådighedspulje for funktionalitetsfremmende foranstaltninger.

Projektet har ligget stille hen over vinteren på grund af vejrliget, men er blevet genoptaget primo april 2016. Der udlægges stabilt grus, udføres vanding og belysning, hvorefter belægningen færdiggøres. Projektet forventes afsluttet medio juni 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 8,3 mio. kr. (2016-priser), som ikke kan overholdes. Merudgifterne afholdes af Banedanmarks rådighedspulje for funktionalitetsfremmende foranstaltninger.

3.3 Fornyelsesprojekter på baneområdet

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

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

Tabel 3.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2016	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe	Akt. 62 af 7. februar 2013	159,5	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	0,0 ¹⁾	2015
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020					
Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund - Høje Taastrup	Akt. N af 12. maj 2015	(fortroligt)	Ja	39,9	2016
Sporombygning af Køge Bugt-banen	Akt. R af 3. september 2015	(fortroligt)	Ja	244,5	2017
Sporfornyelsesprojekt Nyborg - Odense	Akt. Q af 3. september 2015	(fortroligt)	Ja	67,4	2018

1) Banedanmarks udgifter til projektet refunderes fuldt ud af DSB og Metroselskabet, hvorfor forbruget er angivet som 0,0 mio. kr. Projektets faktiske udgifter pr. 31.03.2016 var 154,1 mio. kr.

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

Frederiksborggade Øst – Ny Metrotrappe

Formål

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

Status

Trappen blev åbnet rettidigt for offentligheden d. 21. december 2015, og slutregning fra entreprenøren er modtaget. Der udestår reetablering af flisebelægningen i Frederiksborggade, der ikke kunne gennemføres i forbindelse med afleveringen pga. vejrliget. Fjernelse af sporafstivningen i spor 1 blev gennemført i påsken 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet er tiltrådt af Finansudvalget ved akt. 62 af 7. april 2013. Projektet har en forventet totaludgift på 159,5 mio. kr. (2016-priser), som finansieres af DSB og Metroselskabet. Metrotrappen udføres af Banedanmark.

Projektets totaludgift forventes ikke overholdt, men overskridelsen af bevillingen vil være mindre end projektets forelæggelsesgrænse. Årsagen til fordyrelsen er primært erstatningssager som følge af en tidligere forsinkelse i projektet.

Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup

Formål

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

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

Status

I aktstykket for projektet var det forudsat, at projektet ville blive gennemført fra primo august 2015 til ultimo januar 2016. Projektet er imidlertid blevet forsinket af flere forhold, og det nye køreledningsanlæg ibrugtages først primo juni 2016. Forsinkelsen skyldes, at tidsplanen for projektet og antallet af sporspærringer blev udvidet efter et dialogmøde med entreprenørerne. Disse justeringer påvirkede udbuddet af projektet og den efterfølgende kontraktindgåelse.

Projektudførelsen blev indledt ultimo september 2015 og er efterfølgende blevet yderligere forsinket: Entreprenøren har været ramt af ressourcemangel og har derfor både planlægningsmæssigt og udførelsesmæssigt ikke udnyttet de tildelte natlige sporspærringer optimalt. Dertil kommer, at enkelte af de bestilte sporspærringer og kørestrømsafbrydelser er blevet aflyst af Banedanmark typisk på grund af pludseligt opståede problemer i anlægget eller på grund af særlige behov fra jernbanevirksomhedernes side.

Den budgetmæssige situation

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

Sporombygning af Køge Bugt-banen

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporombygning af strækningen Hundige-Køge samt fornyelse af køreledningsanlægget fra Skelbæk til Køge. Arbejderne udføres i 2016/2017 for at opretholde det nuværen-

de trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

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

Status

Projektet er på vej ind i udførelsesfasen. Der er indgået kontrakt med hovedentreprenør om udførelse af spor-, sikrings- og kørestrømsarbejderne. Ligeledes er der indgået kontrakt med totalentreprenør om udførelse af broarbejderne. Projektet følger tidsplanen.

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

Den budgetmæssige situation

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

Sporfornyelsesprojekt Nyborg-Odense

Formål

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

Status

Projektet var planlagt udført fra ultimo april 2016 til august 2016. I forbindelse med Kristi Himmelfartsdag og pinsen 2016 blev strækningen totalspærret. Beklageligvis opstod der under begge totalspærringer så væsentlige, uforudsete forsinkelser i udførelsen af det planlagte arbejde, at der først kunne åbnes for togtrafik på strækningen tre dage efter det planlagte genåbningstidspunkt efter Kristi Himmelfartsferien og fire dage efter den planlagte genåbning efter pinsen.

Under den første totalspærring blev arbejdet forsinket, da entreprenøren stødte på en nedlagt gangtunnel i Odense, og på grund af fund af større mængder blød bund end forventet, samt forsinkelser i udførelsen af svejsearbejder, udskiftning af sporskifter og sporjustering. I løbet af den anden totalspærring opstod der problemer med arbejderne på Ullerslev, Marslev og Odense stationer, samt på strækningen Ullerslev-Marslev.

På baggrund af forsinkelserne afholdt Banedanmark den 20. maj et møde med entreprenøren Strukton Rail. Banedanmark bad i den forbindelse entreprenøren om at fremvise en ny revideret plan for gennemførelse af arbejdet. Mandag den 23. maj 2016 valgte Banedanmark at opsiges kontrakten med entreprenøren, da Banedanmark ikke var betrykket ved den reviderede plan fra entreprenøren.

Banedanmark vil nu revurdere de planlagte arbejder på Fyn og med egne medarbejdere sørge for at gennemføre en række arbejder, så strækningen kan levetidsforlænges i ca. 3 år. Disse arbejder kommer til at ske i de sporspæringer, der allerede er planlagt hen over sommeren, og derfor vil togene køre efter den køreplan, der i forvejen var planlagt frem til den 7. august 2016.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. Q af 3. september 2015 om igangsættelsen af sporfornyelsesprojektet Nyborg-Odense. Projektet bliver jf. det foregående ikke gennemført som forudsat.

3.4 Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet

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

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

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

Anm.: Primo 2015 udgjorde opsparingen på konto § 28.63.05 (fornyelse og vedligehold) 540,1 mio. kr. Rækken "Forudsat" er baseret på finansloven for 2016. Rækken for "Prognose" er baseret på Banedanmarks vedligeholdelsesbudget for 2016 og Banedanmarks fornyelsesplan 2016-2018.

Formål

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

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

Status

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

4. Veje

I dette kapitel gennemgås undersøgelser og igangværende anlægsprojekter på vejområdet.

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

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

Boks 4. Markedssituationen på vejområdet

Markedssituationen vurderes på vejområdet at være kendetegnet ved en fortsat gunstig konkurrencesituation, hvilket såvel prisniveauet for Vejdirektoratets senest gennemførte udbud som antallet af bydende underbygger. Vejdirektoratet følger udviklingen i aktivitetsniveauet på anlægsområdet for at vurdere, om der er udsigt til en reduceret konkurrenceintensitet, da en sådan kan have en uønsket effekt på prisniveauet.

4.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet

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

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

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2016
Infrastrukturfonden¹				
VVM af Haderup Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	7,1	Ja	5,6
VVM af Ribe Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	8,0	Nej	10,8
VVM af Næstved-Rønnede	Aftale af 24. juni 2014	14,9	Ja	9,3
Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej v. Auning	Aftale af 24. juni 2014	3,0	Ja	1,0

1) Der er tidligere gennemført en forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9. Projektet er afsluttet og fremgår derfor ikke af tabellen, men der er i forligskredsen reserveret 10 mio. kr. til en evt. kommende VVM-undersøgelse af strækningen, jf. Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010.

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

VVM af omfartsvej ved Haderup

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

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

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

VVM af Ribe Omfartsvej

I Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 fremgår det, at: "Parterne noterer sig, at der er gennemført en forundersøgelse af

rute 11 mellem E20 Esbjergmotorvejen og grænsen, samt rute 24 mellem Ribe og Gredstedbro. Forundersøgelsen viste, at der med jævne mellemrum er trængsel på rute 11 ved Ribe. En omfartsvej vil medføre væsentlige tidsbesparelser, og projektet har et højt samfundsøkonomisk afkast og vil medvirke til fremme af vækst og produktivitet i området.

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

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

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

Vejdirektoratet har på baggrund af den offentlige høring færdiggjort det samlede beslutningsgrundlag for projektet. Indstillingen for projektet er fremsendt til forligskredsen bag projektet i marts 2016.

VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede

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

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

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

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

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

Det indledende borgermøde blev afholdt ultimo 2014. Høringsnotat fra idéfasen er offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside.

I forbindelse med arbejdet på rute 54 har Vejdirektoratet gennemført en miljøscreening af anlæg af nordvendte ramper ved afkørsel 36 ved Ulse på Sydmotorvejen. Screeningen er fremsendt til Naturstyrelsen, som har afgjort, at anlæg af ramperne ikke er VVM-pligtige. Denne afgørelse er dog påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet, som i øjeblikket behandler klagen.

Forundersøgelse af tilslutning af omfartsvej ved Auning

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

Vejdirektoratet har færdiggjort forundersøgelsen i april 2016, og den er offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside og fremsendt til forligskredsen.

4.2 Anlægsprojekter på vejområdet

3.1.4. Igangværende projekter

Nedenfor gives en status på igangværende anlægsprojekter på vejområdet. Næste afsnit indeholder en oversigt over projekter, som er åbnet for trafik, og hvor kun mindre færdiggørelsesarbejder udestår. Bilag 4 indeholder en oversigt over den geografiske placering af igangværende større anlægsprojekter på statsvejnettet. Alle Vejdirektoratets igangværende anlægsprojekter er finansieret af Infrastrukturfonden.

Tabel 4.2.1 Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total- udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2016	Disponeret projektreserve	Abningsår
Infrastrukturfonden						
Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3	FL2000 Akt. 90 2008/2009	1.365,7	Ja	964,6	0%	2013 (Hønsinge omfartsvej: 2017)
Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)	Anlægslov af 6. maj 2009	6.628,2	Ja	3.393,5	0%	2016
Øverødvej-Hørsholm S. (Helsingørmotorvejen 1. etape)	Anlægslov L528 af 26. maj 2010	1.451,4	Ja	767,0	0%	2016
Nordlig Omfartsvej ved Næstved	Anlægslov L459 af 18. maj 2011	730,5	Ja	479,4	99%	2016
Tilslutningsanlæg 50 ved Odense	Akt. 81 2012/2013	205,9	Ja	119,8	89%	2016
Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)	Akt. 85 2012/2013	3.846,2	Ja	981,2	2%	Sydlig del: 2017 Nordlig del: 2018
Greve S.-Køge S. (udbygning af Køge Bugt- motorvejen, 1. og 2. etape)	Anlægslov L1533 af 21. december 2010 Akt. 83 2012/2013	2.429,8	Ja	1.306,4	3%	1. etape: 2015 2. etape: 2018
Udbygning af strækning i forlængelse af Djurslandsmotorvejen	Akt 48 af 4. december 2014	55,8	Ja	4,2	0%	2016
Rundkørselsforhold ved Viborg	FL2015	23,4	Ja	0,9	0%	2016
Syd om Regstrup (Skowejen, 2. etape)	Anlægslov L526 af 29. april 2015	444,9	Ja	11,0	10%	2019
Kronprinsesse Marys Bro (Roskilde Fjord- forbindelsen)	Anlægslov L21 af 18. december 2014	2013,6 ¹⁾	Ja	122,1	74%	2019
Storstrømsbroen	Anlægslov L175 af 26. maj 2015	4170,3	Ja	68,7	59%	2024

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

1) Projektets samlede anlægsoverslag. Det statslige bidrag til projektet udgør 645,0 mio. kr. for selve anlægsprojektet samt 2,8 mio. kr. til forberedelse af projektet.

Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3

Formål

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

Status

Motortrafikvejen åbnede for trafik den 29. november 2013.

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

Besigtigelse og ekspropriation i forbindelse med omfartsvejen forventes gennemført frem til sommeren 2016, hvorefter anlægsarbejderne forventes at kunne starte primo september 2016 og med forventet åbning af omfartsvejen medio 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 1.365,7 mio. kr. (2016-priser). Der er ved bevillingsafregningerne for 2013 og 2014 tilbageført i alt 350,0 mio. kr. af projektets oprindelige totaludgift til Infrastruktur fonden, og der tilbageføres en yderligere billiggørelse på 47,8 mio. kr.

Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)

Formål

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

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

Status

Delstrækningen mellem Hårup og Låsby åbnede den 1. december 2014 – ca. 10 måneder før tid. På den resterende strækning forløber arbejdet som planlagt. Anlægsarbejdet med etablering af en nedgravet motorvej gennem Silkeborg by har god fremdrift. Det er offentligt gjort, at strækningen Funder-Hårup åbnes 11. september 2016.

Alle udbud er nu gennemført. Der forestår opgaver vedrørende salg af restarealer, og der udestår nærhedssager efter vejåbningen.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 6.628,2 mio. kr. (2016-priser). Der forventes en billiggørelse på ca. 1,5 mia. kr. Billiggørelsen skyldes en række forhold, herunder gunstige markedsforhold samt god projektstyring.

Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape)

Formål

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

Status

Projektet forløber som planlagt, men selve vejanlægget blev stort set afsluttet allerede i 2015. Færdiggørelse af støjskærme og broer gennemføres i løbet af foråret 2016 og udlægning af slidlag gennemføres i sommerferien 2016, så projektet som helhed åbner i 2016 som planlagt.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 1.451,4 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt. Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet, og der tilbageføres 200,8 mio. kr. til Infrastruktur fonden.

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 slutningen af 2016.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 730,5 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Tilslutningsanlæg 50 ved Odense*Formål*

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

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

Status

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

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 205,9 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)

Formål

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

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

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

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

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

Status

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

Ekspropriationer er afsluttet i foråret 2016.

Der var første spadestik i marts 2015. De syv totalentrepriser samt tre af de fire hovedentrepriser er kontraheret. Den sidste forventes kontraheret i sommeren 2016. Mindre fagentrepriser udbydes fra efterår 2015 og frem.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 3.846,2 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

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

Formål

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

Status

Strækningen fra Greve S til Solrød S (1. etape) åbnede 31. august 2015, godt og vel et år tidligere end oprindeligt planlagt. For strækningen fra Solrød S til Køge (2. etape), som blev igangsat med akt. 83 af 17. april 2013, forventes ibrugtagning af 4 smalle spor i hver retning i 2016. Strækningen og dermed det samlede projekt forventes færdigt i 2017, hvor de store slidlagsarbejder udføres i sommerferien. Dette er også godt et år tidligere end oprindeligt planlagt.

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

Arbejderne på 1. etape blev udbudt som tre strækningsopdelte hovedentrepriser, og kontrakterne medførte, at anlægsperioden blev afkortet med godt ét år. 2. etape udbydes som to strækningsopdelte hovedentrepriser, som begge er kontraheret og igangsat. Derudover udbydes en række fagentrepriser, herunder bl.a. belægning af 2. etape i foråret 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 2.429,8 mio. kr. (2016-priser). Der forventes en mindre billiggørelse af projektet, og der tilbageføres 25,0 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

Udbygning af strækningen i forlængelse af Djurslandsmotorvejen

Formål

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

Status

Projekteringsarbejdet er afsluttet og opgaven er udbudt som planlagt. Anlægsarbejdet er igangsat, og udbygningen til 2+1 vej forventes nu gennemført med en forventet åbning for trafik i alle spor i efteråret 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 55,8 mio.kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Rundkørselsforhold ved Viborg

Formål

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

Status

Projektet er udbudt som totalentreprise, og der blev indgået kontrakt i april. Anlægsarbejderne afsluttes i 2016 som planlagt.

Den budgetmæssige situation

Projektet har en bevilget totaludgift på 23,4 mio.kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)

Formål

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

Status

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

Detailprojektering pågår, og linjebesigtigelse fandt sted i december 2015. Arkæologiske undersøgelser er igangsat i april 2016. Ekspropriationer forventes gennemført 1. kvartal 2017, og anlægsarbejderne forventes udbudt i totalentreprise 4. kvartal 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 444,9 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Kronprinsesse Marys Bro (Roskilde Fjord-forbindelsen)

Formål

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

Status

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

I november 2015 er nedsat en bestyrelse for den selvstændige offentlige virksomhed ”Fjordforbindelsen Frederikssund”, hvis formål er at etablere anlægget, herunder optage lån og i forlængelse heraf opkræve betaling for passage af biler til brug for tilbagebetaling af lånet, samt at etablere, drive og vedligeholde et betalingsanlæg, jf. anlægsloven. Vejdirektoratet forestår opførelsen af de fysiske anlæg i fjordforbindelsen på vegne af den selvstændige offentlige virksomhed og er forretningsfører for virksomheden. Staten bidrager samlet med 645,0 mio. kr. til finansieringen, herunder forberedelsen af projektet. Derudover bidrog staten med 2,8 mio. kr. til projektets forberedelse.

Detailprojektering, arealerhvervelse, arkæologiske undersøgelser er igangsat og forløber planmæssigt.

Detailbesigtigelse af strækningen øst for fjorden, samt på vestsiden af fjorden fra kyst til Tørslevvej (inkl. sommerhusområdet i Tørslev Hage) er afholdt i oktober 2015. Ekspropriation af disse områder er planlagt til sommeren 2016. For den vestlige del af projektet (Tørslevvej-Skibbyvej) er detailbesigtigelse afholdt i foråret 2016 og ekspropriation er planlagt til i 4. kvartal 2016.

Entreprisearbejderne udbydes i en større totalentreprise samt to mindre hovedentrepriser. En af de mindre hovedentrepriser, strækningen fra Frederikssundsvej til fjorden, er udbudt, kontraheret og igangsat. Den anden hovedentreprise, tilslutningen af Frederikssundsvej, planlægges udbudt ultimo 2017. Udbudsprocessen for den store totalentreprise, omfattende Højbroen og motortrafikvejen fra Skibbyvej til Marbæk, ventes afsluttet i sommeren 2016. Derudover udbydes særskilte entrepriser for betalingsanlæg og skilte mv.

Fjordforbindelsen skal åbne for trafik ultimo 2019, og tidsplanen er stram. Udsendelsen af udbudsmateriale afventede nedsættelsen af bestyrelsen og blev således rykket til primo december 2015. Der er herefter, i dialog med de bydende, blevet afdækket, at entreprenørerne vurderer, at arbejdet kan gennemføres inden udgangen af 2019.

Den budgetmæssige situation

Projektets samlede anlægsoverslag inklusive udgifter til forberedelse samt etablering af betalingsanlægget udgør ca. 2,0 mia. kr. (2016-priser). Der er på finansloven bevilget 645,0 mio. kr. i statsligt bidrag til selve anlægsprojektet foruden 2,8 mio.kr. givet til forberedelse af projektet. Den resterende udgift til projektet finansieres af den selvstændige offentlige virksomhed "Fjordforbindelsen Frederikssund" ved låneoptag og tilbagebetales efterfølgende via brugerbetaling på den nye forbindelse. Planlægning og analyse af låneoptagelse pågår.

Projektøkonomien vurderes at holde sig indenfor bestyrelsens samlede anlægsbudget. Licitationsresultat for hovedentreprisen forventes august/september 2016, hvor større viden om den økonomiske situation er tilvejebragt.

Storstrømsbroen

Formål

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

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

Status

Anlægslov er vedtaget 26. maj 2015.

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

Af finansloven for 2016 fremgår det, at Storstrømsbroen forventes åbnet i 2024.

Projektets udformning på Falster (brolængde/dæmningslængde samt eventuelle strandenge) afventer større viden om projektets totaludgifter gennem dialog med entreprenører i tilbudsfasen (konkurrencepræget dialog).

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 4.170,3 mio.kr. (2016-priser). Projektøkonomien vurderes at være stram. Detailprojekteringen har givet anledning til en række merudgifter, bl.a. til arkæologi, sikring af konstruktionen mod

skibsstød og islast samt til fundering. Der arbejdes videre i projektet med at finde optimeringer. Totaludgiften forventes overholdt.

3.1.5. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

Tabel 4.2.2 Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel / Aftale	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2016	Disponeret projektereserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Middelfart-Nørre Aaby (Udbygning af motorvejen på Vestfyn 1. etape)	Anlægslov L524 af 26. maj 2010	914,3	Ja	603,2	0%	2014
Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	Anlægslov L526 af 26. maj 2010	303,0	Ja	206,2	0%	2014
Udbygning af Motorring 4 (Taastrup - Frederikssundmotorvej)	Anlægslov L1535 af 21. december 2010	272,4	Ja	217,6	0%	2014
Motorring 4-Tværvæg N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape)	Anlægslov L1506 af 27. december 2009	1.290,4	Ja	781,1	0%	2015
Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse	Akt 48 af 4. december 2014	38,6	Ja	13,5	0%	2015

Projekterne i tabellen er åbnet, men endnu ikke regnskabsmæssigt afsluttede. Projekterne færdiggøres med mindreforbrug i forhold til projektbevillingerne.

For projektet Middelfart-Nørre Aaby er der tidligere tilbageført ca. 300 mio. kr. til Infrastrukturfonden, og der tilbageføres yderligere 95,6 mio. kr.

For projektet Sdr. Borup-Assentoft er der tidligere tilbageført ca. 40 mio. kr. til Infrastrukturfonden, og der tilbageføres yderligere 23,9 mio. kr.

For projektet Udbygning af Motorring 4 er der tidligere tilbageført ca. 25 mio. kr. (2016-priser) til Infrastrukturfonden, og der tilbageføres yderligere 44,6 mio. kr.

For projektet Motorring 4-Tværvæg N. er der et væsentligt mindreforbrug, og der tilbageføres 267,8 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

For projektet Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse tilbageføres et mindreforbrug på 4,8 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

4.3 Større bygværker

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

Tabel 4.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2016	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Skibsstødsikring	Akt 41 af 19. dec. 2013 Akt 59 af 29. okt. 2015	253,2	Ja	99,6	2015/2016
Finansloven					
Mønbroen	Akt 68 af 21. nov. 2011	124,6	Ja	87,8	2016
Spunsvæggen på Lyngbyvej	Akt 67 af 22. aug. 2013	163,0	Ja	64,9	2017

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

Skibsstødsikring

Formål

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

Status

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

Med akt 59 af 29. oktober 2015 fik Vejdirektoratet hjemmel til at igangsætte arbejdet på Sallingssund- og Aggersundbroen, idet totaludgifterne for disse to projekter var over forelæggelsesgrænsen på 60 mio. kr.

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

Skibsstødsikringsprojektet på Limfjordsbroen er afsluttet som planlagt i august 2015.

Arbejderne ved Svendborgsundbroen omhandler etablering af undersøiske rev på begge sider af broen. Første etape med opbygning af revene er afsluttet som planlagt. Der udestår afsluttende arbejder af ca. en måneds varighed, som forventes gennemført i efteråret 2016. Projektet forventes afsluttet i 2016.

Arbejderne ved Aggersundbroen er i gang. Projektet forventes afsluttet i 2016.

Anlægsarbejderne på Sallingsundbroen pågår, og projektet forventes afsluttet i 2016.

Den budgetmæssige situation

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat 253,2 mio. kr. (2016-priser). til at skibsstødsikre broerne, og de samlede budget

forventes overholdt. Også de med akt 59 af 29. oktober 2015 særskilt bevilgede totaludgifter for de enkelte projekter forventes overholdt.

Mønbroen

Formål

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

Status

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

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

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

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

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. 68 af 21. november 2011 har projektet en bevilget totaludgift på 124,6 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Spunsvæggen på Lyngbyvej

Formål

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

Status

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

Det samlede forstærkningsprojekt vil forløbe i fire etaper: Én hvert år i perioden 2014-17. Første års etape (vestlig side nær Kildegårdsplads) er afsluttet ultimo oktober 2014, og andet års etape (østlig side nær Kildegårds plads) er afsluttet primo oktober 2015. Tredje års etape (vestlig side ved Tuborgvej) opstartes ultimo april 2016 og forventes at løbe til oktober 2016. Samlet udførelse og slutafregning forventes at være afsluttet ved udgangen af 2017.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. 67 af 22. august 2013 har projektet en bevilget totaludgift på 163,0 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

4.4 Efterslæbsnedbringelse mv.

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

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

Det samlede efterslæb blev i 2015 nedbragt svarende til 123 mio. kr. (2010-priser). Det var 24 mio. kr. under årets måltal, men inden for den aftalte udsvingsgrænse for målopfyldelse jf. Vejdirektoratets Mål- og resultatplan for 2015.

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

Nedbragt efterslæb i 2010-priser (akkumuleret)										
Mio kr.	2014		2015		2016		2017		2014-2017	
	Mål	Faktisk	Mål	Faktisk	Mål	Faktisk	Mål	Faktisk	Mål	Faktisk
	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb
Belægninger	66	49	124	55	124	0	124	0	124	
Små byg-værker	67	74	134	169	201	0	268	0	268	
Store byg-værker	22	30	44	52	66	0	88	0	88	
I alt	155	153	302	276	391	0	480	0	480	

Anm.: Beregningsteknisk opgørelse angivet i 2010-priser (jf. forudsætningsindeks, finansloven) med angivelse af måltal for aftaleperioden 2014-2017 hhv. faktisk nedbragt efterslæb i 2014 og 2015. Måltallene er baseret på midtvejsanalysen fra 2012.

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

Imidlertid har det opgjorte efterslæb på belægninger vist sig at være mindre end forudsat (i alt 55 mio. kr. ved indgangen til 2014). Primo 2015 resterede der derfor kun ca. 6 mio. kr. i efterslæb. Det er nu nedbragt, og der er ikke noget tilbageværende efterslæb på belægninger. Dette forhold betyder, at den forudsatte nedbringelse af efterslæb på belægninger på 58 mio. kr. i 2015 ikke har været mulig.

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

Opgørelse over bevilling og forbrug

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

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

	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Økonomisk optimal strategi fra Midtvejsanalyse (forudsatte 2010-priser) ¹⁾	762,2	699,6	609,3	585,6	2.656,8
Bevilling (forudsatte 2010-priser) ²⁾	757,6	630,3	604,5	580,8	2.573,2
Faktisk forbrug omregnet til 2010-priser (realiserede priser) ³⁾	609,2	728,6	-	-	1337,8
Bevilling (løbende priser) ⁴⁾	779,5	646,4	610,6	586,7	2.623,2
Faktisk forbrug/prognose (løbende priser) ⁵⁾	644,5	751,0	618,9	596,4	2.610,8

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

2) Omregnet til 2010-priser pba. ØAV's forudsætningsindeks for vejanlægsudgifter.

3) Omregnet til 2010-priser pba. ØAV's fastprisindeks for vejanlægsudgifter.

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

5) Faktisk forbrug opgjort af Vejdirektoratet på baggrund af regnskabstal. Det fremadrettede forventede forbrugsafløb i 2016-2017 er baseret på en foreløbig vurdering.

Forbruget i 2015 var noget over årets bevilling, hvilket bl.a. skyldes, at en del aktiviteter blev udskudt fra 2014 til 2015 som en del af den løbende indsats for en økonomisk optimal tilrettelæggelse af indsatsen, jf. også Anlægsstatus for 1. halvår 2015. Ligeledes blev den ovennævnte bevillingsreduktion til Gl. Lillebæltsbro effektueret i 2015. Dette modsvares af et relativt tilsvarende mindre forbrug i 2014. For den samlede 4-årige bevillingsperiode forventes det, at aktiviteterne til vedligehold af vejnettet vil kunne udføres indenfor den afsatte bevilling.

Med hensyn til sammenhæng mellem forbrug og efterslæbsnedbringelse bemærkes det, at en stor del af bevillingen til vedligehold af statsvejnettet omhandler den løbende kapitalbevarelse udover den målrettede efterslæbsnedbringelse, og der er derfor ikke en entydig sammenhæng mellem forbrug og efterslæbsnedbringelse.

Der pågår en analyse med henblik på et beslutningsgrundlag for tilrettelæggelsen af vedligeholdelsesindsatsen fra 2018 og frem.

5. Bygninger

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

Boks 5. Markedssituationen på bygningsområdet

Ifølge de seneste tal, som Bygningsstyrelsen har indhentet fra markedet for store byggeprojekter (over 50 mio. kr.), er værdien af planlagte udbud, med start inden udgangen af 2016, steget fra 59 mia. kr. i december 2015 til ca. 71 mia. kr. i foråret 2016. Bygningsstyrelsens kontakter blandt entreprenører og rådgivere bekræfter opfattelsen af, at der er stigende kapacitetsproblemer på markedet for store private og offentlige byggeprojekter:

- Blandt materialeleverandørerne opleves længere leveringstider. Som konsekvens heraf ses en tendens blandt entreprenører til i stigende grad at indhente tilbud fra udenlandske materialeleverandører.
- Blandt entreprenører medfører den øgede aktivitet at virksomhederne er mere selektive ift., hvad der bydes på.
- For udenlandske entreprenører og materialeleverandører er der fortsat væsentlige barrierer ved danske branchestandarder og offentlig regulering. Dette kan være hindrende for at få øget konkurrence på store byggeprojekter.
- Markedet for rådgivning er tæt på mætningspunktet, hvilket kan medføre stigende priser og yderligere mangel på kompetencer på centrale områder, der efterspørges af bygherrer.
- Bygningsstyrelsen vurderer, at udbudslovens udvidede muligheder for dialog med tilbudsgivere kan bidrage til en øget interesse for offentlige byggeprojekter. Dette vil dog ikke løse det grundlæggende problem relateret til kapacitetsudfordringer.

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

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

(mio. kr.)	Kunde	Aktstykke / hjemmel	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Forbrug pr. 31.03.2016	Ibrugtagningsår
Bygningsstyrelsens projekter						
Nybyggeri til det tekniske fakultet	Syddansk Universitet	Akt. 133 af 26. maj 2011	497,0	Ja	428,6	2015
Om- og nybygning af laboratorier i Esbjerg	Aalborg Universitet	Akt. 129 af 22. aug. 2013	136,2	Ja	117,8	2016
Opførelse af nye laboratoriebygninger på Panum (Mærsk-bygningen)	Københavns Universitet	Akt. 83 af 31. maj 2012 Akt. 45 af 11. dec. 2014 Akt. A af 29. okt. 2015	(fortroligt)	Ja	1.265,5	2016
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	Akt. 38 af 4. dec. 2014	299,9	Ja	45,0	2016
Copenhagen Plant Science Center 1	Københavns Universitet	Akt. 47 af 13. dec. 2012	250,2	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	238,3	2016
Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet	Aalborg Universitet	Akt. 138 af 4. sep. 2013	247,4	Ja	163,6	2016
Pharma Science Building	Københavns Universitet	Akt. 91 af 16. maj 2013	178,8	Nej	178,7	2016
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	Akt. 109 af 30. maj 2013	1.631,8	Ja	860,4	2017
KUA3	Københavns Universitet	Akt. 98 af 7. juni 2012 nyt akt om torv	979,4	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	814,7	2017
Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset	Aarhus Universitet	Akt. 10 af 7. nov. 2013	813,9	Ja	168,9	2017
Laboratorigenopretning på Panum	Københavns Universitet	Akt. 140 af 28. maj 2015	247,3	Ja	17,0	2018
Genopretning af Københavns Politigård	Københavns Politi	Akt. 115 af 4. juni 2014	178,7	Ja	81,0	2018
Køb og ombygning af Augustenborg	NaturErhvervsstyrelsen og Styrelsen for Vand og Natur	Akt. 87 af 4. ma 2016	167,7	Ja	46,0	2018

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

Nybyggeri til det tekniske fakultet, Syddansk Universitet

Formål

Med henblik på at gennemføre en bygningsrokade, der vil optimere bygningsanvendelsen ved Syddansk Universitet, er der opført en ny bygning til det tekniske fakultet. Bygningen er et kompakt byggeri på ca. 18.600 m² over terræn fordelt på 3 etager, der indeholder laboratorier, grupperum, kontorfaciliteter mv. Dertil kommer ca. 1.400 m² kældere.

Status

Bygningerne blev overdraget til Syddansk Universitet i 2015 med en del udskudte arbejder, der forventes afsluttet inden sommeren 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med Akt. 133 af 26. maj 2011 bevilget en økonomisk ramme på 497,0 mio. kr. (2011-priser). Projektet afsluttes i 2016 med et mindreforbrug.

Om- og nybygning af laboratorier i Esbjerg, Aalborg Universitet

Formål

Projektet har til formål at modernisere en række eksisterende laboratorier og undervisningslokaler på Aalborg Universitets campus i Esbjerg. Derudover opføres et nybyggeri på 4.500 m², der sammenbygges i stueplan med en eksisterende og moderniseret byg-

ning til Institut for Arkitektur og Medieteknologi. Nybyggeriet skal indeholde laboratorier for institutterne Civil, BIO og Energy.

Af den samlede udgift finansieres 82,7 mio. kr. af midlerne afsat til modernisering og teknologisk løft af laboratorielokaler som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre. Derudover finansieres 2,6 mio. kr. fra finanslovens § 28.73.01. Ejendomsvirksomhed vedrørende uddannelses- og forskningsbygninger, og Aalborg Universitet medfinansierer 2,9 mio. kr.

Status

Nybyggeriet blev overdraget til Aalborg Universitet den 1. juli 2015, og de moderniserede laboratorielokaler blev overdraget den 1. december 2015. Projektet er under regnskabsmæssig afslutning.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med Akt. 129 af 22. aug. 2013 bevilget en økonomisk ramme på 136,2 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Opførelse af ny laboratoriebygning på Panum (Mærsk Bygningen), Københavns Universitet

Formål

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

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

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

Status

Byggeriet er under udførelse. Råhusarbejderne er færdiggjorte og facadearbejderne afsluttes i juni 2016. Indvendigt er et arbejde med indbygning og indregulering af de mange tekniske installationer i gang.

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

Derudover har der været en række fejl og mangler i projekt materialet, som har udfordret tidsplanen og budgettet. Derudover har nødvendige projektændringer, store skybrudsskader og en række andre uforudsete hændelser forlænget byggeperioden og medført fordyrelser i projektet.

Størstedelen af bygningen forventes overdraget til Københavns Universitet ultimo august 2016, men for nogle etagers vedkommende dog først ultimo september 2016.

Den budgetmæssige situation

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

Med henblik på at minimere merudgifterne til projektet har Bygningsstyrelsen styrket projektledelsen og øget bemanningen og tilstedeværelsen på byggepladsen. Der følges fortsat meget tæt op over for rådgivere, byggeledelse samt entreprenører i forhold til fremdrift og tvister i projektet. En del tvister vil først kunne afklares, om nødvendigt juridisk, efter projektets overdragelse til Københavns Universitet. Endelig er der skærpet fokus på rettidig håndtering af risici forhold til tid og økonomi.

Renovering af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

Formål

Genopretning af laboratorier på Danmarks Tekniske Universitet (DTU) RISØ er en del af planen for det generelle løft af statens laboratorier, jf. Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling for 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre.

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

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

Status

Flere genoprettede laboratorier er afleveret og ibrugtaget af DTU ultimo 2015. Der har vist sig behov for visse ændringer i projektet, idet en række forudsatte moderniseringer i stedet ønskes konverteret til nybygning af laboratorier. Disse ændringer medfører dog ikke en udvidelse af rammen på 299,9 mio. kr. Finansudvalget tiltrådte med akt 135 af 23. juni 2016 dispositionen.

Den budgetmæssige situation

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

Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet

Formål

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

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

Af den samlede udgift finansieres ca. 138 mio. kr. af midlerne afsat til modernisering af laboratorielokaler som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens Københavns Universitet medfinansierer ca. 1,0 mio. kr.

Status

Projektet er i sin afsluttende fase, og bygningen er afleveret med 4^{1/2} måneders forsinkelse fra entreprenørerne særligt på grund af forsinkelser med laboratorieinventaret og deraf følgende udskudte arbejder til installation.

Afleveringen fra entreprenøren til Bygningsstyrelsen sker i to etaper i henholdsvis april måned 2016 for de bygningsmæssige arbejder og i juni måned 2016 for landskabs- og belægningsarbejderne.

I perioden maj til juni måned 2016 udføres mangeludbedring samt udskudte arbejder således, at bygningen kan overdrages til Københavns Universitetet ultimo juni 2016, og landskabs- og belægningsarbejderne efterfølgende kan overdrages i juli måned 2016.

Den budgetmæssige situation

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

Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet

Formål

Med henblik på at understøtte og fremtidssikre de faglige lærings- og vidensmiljøer opføres en ny bygning til Institut for Byggeri og Anlæg under Aalborg Universitet. Den nye bygning bliver på ca. 9.000 m² over terræn og ca. 1.200 m² under terræn. Bygningen skal afspejle, at der bygges til netop Institut for Byggeri og Anlæg. Det er hensigten, at de studerende skal kunne foretage forskellige målinger på selve bygningen, bl.a. på inde-

klimaet og på bygningskonstruktionen. Derudover foretages en samlet byggemodning af hele området ud fra en helhedsvurdering til planlægning og økonomi.

Af den samlede udgift finansieres 29,9 mio. kr. af midlerne afsat til teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre

Status

Opførelsen af råhuset, tag og facader er afsluttet. Byggeriet forventes overdraget til kunden i august 2016. De afsluttende arbejder pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med Akt. 138 af 4. sep. 2013 bevilget en økonomisk ramme på 247,4 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Pharma Science Building, Københavns Universitet

Formål

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

Af den samlede udgift finansieres 122,7 mio. kr. af midlerne afsat til teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens Københavns Universitet medfinansierer 9,3 mio. kr.

Status

Projektet er ved at være afsluttet, idet entreprenørerne har afleveret sidste etape af byggeriet. Byggeriet er frigivet til universitetets indflytning den 1. marts 2016, men der er fortsat nogle udestående arbejder.

Projektet blev indledningsvist forsinket som følge af ændringer i udførelsen af byggegruben samt skybrud og deraf følgende oversvømmelse af kælderen. Arbejdet med byggegruben blev besværliggjort af, at entreprenøren på en igangværende byggesag, lokaliseret ved siden af nærværende byggesag, gik konkurs.

Projektet har desuden vist sig at være behæftet med væsentlige fejl og mangler, som har medført både forsinkelser, meromkostninger og ikke mindst krav fra leverandører. For eksempel har det ikke været tilstrækkeligt beskrevet, i hvilken rækkefølge skillevægge og installationer skulle opsættes.

Endelig har der været udført en udvidelse af projektet efter ønske fra Københavns Universitet, hvilket i sig selv har udvidet totalbudgettet.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 91 af 16. maj 2013 bevilget en økonomisk ramme på 178,7 mio. kr. (2013-priser). Bygningsstyrelsen konstaterede i løbet af 2015, at projektet ikke kunne holdes indenfor den godkendte totaludgift på 178,7 mio. kr.

I forbindelse med forrige Anlægsstatus forventede styrelsen en overskridelse af aktstykkets ramme på under 10 pct. Efterfølgende har Bygningsstyrelsen konstateret, at der kan blive en overskridelse på over 10 pct.

En væsentlig del af overskridelsen kan henføres til forsinkelser i udførelsen og væsentlige fejl og mangler i projektmateriale.

Bygningsstyrelsen er i gang med at gennemgå fremsendte krav fra entreprenører med henblik på at vurdere, om de er berettigede. Bygningsstyrelsen forventer selv at fremsætte krav mod rådgiver for at dække omkostninger som følge af et fejlbehæftet og mangelfuldt projektmateriale.

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Formål

Opførelsen af Niels Bohr Bygningen skal forbedre de fysiske rammer for de fysiske, kemiske, datalogiske, naturfagsdidaktiske og matematiske discipliner på det Natur- og Biovidenskabelige fakultet på Københavns Universitet. I alt skal der bygges ca. 52.000 m².

Af den samlede udgift finansieres 510,3 mio. kr. af midlerne afsat til et teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, og op til 4,0 mio. kr. finansieres ved donation fra Industriens Fond.

Status

Opførelsen af rådhuset er ved at være afsluttet, og der er i april 2016 afholdt rejsegilde. Klimaskærmen forventes lukket ultimo juni 2016. De indvendige installationsarbejder forløber planmæssigt.

Det spanske moderselskab til projektets VVS- og ventilationsentreprenør indledte i november 2015 forhandling om refinansiering med sine kreditorer. En række kreditorer har i marts 2016 accepteret en forlængelse af forhandlingsperioden med 7 måneder. Bygningsstyrelsen vurderer, at en eventuelt konkurs fra moderselskabets side sandsynligvis ikke får betydning for VVS- og ventilationsentreprisen, idet opgaven vil kunne fortsætte i andet regi. Hvis det mod forventning bliver nødvendigt at genforhandle eller eksempelvis at genudbyde entreprisen, vil det med stor sandsynlighed medføre både en fordyrelse og en forsinkelse af det samlede projekt.

Bygningen forventes ibrugtaget i 2017.

Den budgetmæssige situation

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

KUA3, Københavns Universitet

Formål

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

Status

Projekteringen af KUA3-byggeetapen blev afsluttet i forsommeren 2013.

Byggearbejderne blev udbudt i sensommeren 2013. Byggearbejderne blev igangsat primo 2014, og bygningerne overdrages til Københavns Universitet ultimo december 2016 med henblik på semesterstart i februar 2017. Afleveringen er blevet udskudt med cirka 2½ måned i forhold til den oprindelige tidsplan, idet der er opstået en betydelig forsinkelse under gennemførelsen af råhusentreprisen, der ikke kan indhentes fuldt ud.

Bygningsstyrelsen har særlig fokus på, at forsinkelser hos de efterfølgende entreprenører undgås/minimeres, så den planlagte aflevering ultimo december 2016 kan gennemføres. I den forbindelse påbegynder Københavns Universitet klargøringen af ca. 1/3 af byggeriet fra september 2016 for at sikre robusthed i tidsplanerne.

Den budgetmæssige situation

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

Det bemærkes, at der i de to sidste etaper af KUA-projekterne (udbygningen af Københavns Universitet på Amager: KUA1, KUA2 og KUA3) indgik midler til et universitetstov. Der er sidenhen formelt meddelt en donation fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal til en medfinansiering af en væsentlig udvidelse af denne del af projektet, og der vil blive forelagt aktstykke herom.

Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset, Aarhus Universitet

Formål

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

Af den samlede udgift finansieres 87,9 mio. kr. af midlerne afsat til teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens 165,7 mio. kr. finansieres af midlerne afsat som følge af samme aftale til modernisering af laboratorielokaler. Derudover medfinansierer Aarhus Universitet 63,6 mio. kr.

Status

Opførelsen af nybygningen er i gang, og bygningen forventes ibrugtaget af Aarhus Universitet medio 2017. Projektering af de to ombygninger pågår.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 10 af 7. november 2013 bevilget en økonomisk ramme på 813,9 mio. kr. (2013-priser). På grund af en udvidelse af projektet med en energirenovering til forventeligt 35 mio. kr. vil der skulle forelægges aktstykke.

Laboratorieopretning på Panum, Københavns Universitet

Formål

Laboratorieopretning på Panum har til formål at styrke og understøtte forskning ved at skabe moderne og fremtidssikrede forskningsfaciliteter inden for de givne fysiske rammer. Opretningsarbejdet vil generelt omfatte udskiftning af udtjent laboratorieinventar samt stinkskebe, udskiftning af væg-, loft- og gulvoverflader samt renovering/udbygning af el- og ventilationsanlæg.

Af den samlede udgift finansieres 157,7 mio. kr. af midlerne afsat til modernisering af laboratorielokaler som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre. Københavns Universitet medfinansierer 70,7 mio. kr.

Status

Laboratorieopretningen består af 4 etaper samt en tværgående etape. Første og anden etape er under udførelse og forventes ibrugtaget hhv. medio 2016 og primo 2017. Der har i april 2016 været afholdt licitation for den tværgående etape, som forventes ibrugtaget medio 2018. Tredje etape er i projekteringsfasen, og fjerde etape er endnu ikke igangsat.

Det samlede projekt forventes ibrugtaget medio 2018.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med Akt. 140 af 28. maj 2015 bevilget en økonomisk ramme på 247,3 mio. kr. (2015-priser), som forventes overholdt.

Genopretning af Københavns Politigård

Formål

Projektet omfatter genopretnings-, renoverings- og energioptimeringsarbejder på Københavns Politigård fordelt på cirka 42.000 m².

Af den samlede udgift finansieres 105,5 mio. kr. af genopretningsmidler, 8,3 mio. kr. finansieres af bevilling vedrørende bundløft af statens ejendomme jf. Aftale om Finanslov for 2010, 7,0 mio. kr. finansieres af Bygningsstyrelsens vedligeholdelsespuljer på finanslovens § 29.52.01 Ejendomsvirksomhed vedrørende kontorbygninger mv. Derudover medfinansierer Københavns Politi 7,1 mio. kr.

Status

Projektet er 3 måneder forsinket i forhold til tidsplanen. Der er stor fokus på at håndtere udfordringer og risici ved den fredede bygning, og det forventes, at forsinkelsen indhentes i de kommende etaper, så projektet kan afsluttes 2018.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med Akt. 115 af 4. juni 2014 bevilget en økonomisk ramme på 178,7 mio. kr. (2014-priser), som forventes overholdt.

Køb og ombygning af Augustenborg

Formål

Som led i regeringens plan for flytning af statslige arbejdspladser *Bedre Balance – Statslige arbejdspladser tættere på borgere og virksomheder* gennemfører Bygningsstyrelsen den geografiske flytning af statslige institutioner. Det er besluttet, at NaturErhvervstyrelsen samt Styrelsen for Vand og Naturforvaltning skal lokaliseres i Augustenborg.

Af den samlede udgift vedrører 121,4 mio. kr. udgifter til ombygning, mens 46,3 mio. kr. vedrører udgifter til købet af ejendommen.

Status

Den første forpost er nu etableret i bygning 11 og 13. Der arbejdes på at klargøre bygning 23 og 24 til den anden forpost, som forventes at flytte ind november 2016.

Projektet for den endelige ombygning er i gang, og forventes at være afsluttet i 2018.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med Akt 87 af 4. maj 2016 bevilget en økonomisk ramme på 167,7 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

OPP-projekter

Tabellen nedenfor viser Bygningsstyrelsens igangværende OPP-projekter.

Tablet 5.2. Oversigt over igangværende OPP-projekter under Bygningsstyrelsen

(mio. kr.)	Kunde	Aktstykke / hjemmel	Værdi af OPP-aftale ¹⁾	Ibrugtagningsår
Ny retsbygning i Svendborg	Domstolsstyrelsen	Akt. 31 af 18. december 2014	147,3	2016
Hovedpolitistation i Holstebro	Midt- og Vestjyllands Politi	Akt. 111 af 4. juni 2014	446,9	2016
Kontorbygning på Kalvebod Brygge	Transport- og Bygningsministeriet samt Energistyrelsen	Akt. 34 af 18. december 2014	1.900,1	2019

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

6. Letbaner

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

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

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

Tabel 6.1. Økonomioversigt over letbaneprojekter

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Totaludgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 31.03.2016	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling pr. 31.03.2016	Åbningsår/afslutning
Aarhus Letbane (inkl. elektrificering af Grenaa-banen)	Lov nr. 432 af 16. maj 2012 Aftale af 12. juni 2014	2.211,2	Ja	1.148,3	1.068,8	506,0	2017
Odense Letbane	Aftale om Finansloven for 2014	2.492,1	Ja	389,1	1.142,1	19,2	2020
Letbane i Ring 3	Lov nr. 165 af 26. februar 2014	4.230,0	Ja	322,0	1.896,1	183,9	2023/24

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

2) "Statsligt bidrag" inkluderer indskud/tilskud samt centrale reserver afsat af staten. Der er afsat 284,0 mio. kr. i central reserve til Ring 3 Letbane, 171,5 mio. kr. til Odense Letbane og 127,5 mio. kr. til Aalborg Letbane. For så vidt angår Letbane i Ring 3 er tallet inkl. det statslige bidrag til DTU-linjeføringen på 50 mio. kr. (2014-priser), som blev afsat med Aftale af 12. juni 2014.

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

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

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 31.03.2016	Bevillingsansvarlig
Aalborg Letbane/BRT	Aftale af 12. juni 2012	6,0 ¹⁾	Ja	3,0	Banedanmark
Analyse af et sammenhængende letbanenet i Storkøbenhavn	Aftale af 12. juni 2014	17,7	Ja	0,5	Transport og Bygningsministeriet

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

Aarhus Letbane

Formål

Projektet Aarhus Letbane består af 12 km ny dobbeltsporet letbanelinje gennem Aarhus samt elektrificering og tilpasning af Odderbanen og Grenaa-banen til letbanedrift. Når letbanen åbner, vil der være en sammenhængende letbanestrækning på 110 km.

Aarhus Letbane I/S, som står for at anlægge letbanen, forventer, at projektet kan åbne i 2017.

Status

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

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

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

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

Aarhus Letbane I/S og Aarhus Letbane Drift I/S blev i efteråret 2015 lagt sammen til et anlægs- og driftsselskab. Det var en beslutning truffet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

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

Samtidig er der afsat 54 mio. kr. til en hastighedsopgradering af Grenaa-banen mellem Ryomgaard og Grenaa fra 75 km/t til 100 km/t med det formål at indfri ambitionen om halvtimesdrift på strækningen mellem Aarhus og Grenaa. Banedanmark står som ejer af Grenaa-banen for at gennemføre hastighedsopgraderingen mellem Ryomgaard og Grenaa. Aarhus Letbane I/S og Banedanmark har 10. marts 2016 indgået en samarbejdsaftale om gennemførelsen af parternes tilpasninger og anlægsarbejder på Grenaa-banen, hvormed den tidsplan, som selskabet tidligere har lagt for åbningen af letbanen i oktober 2017 holdes. Med Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområ-

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

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

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

Ved udgangen af første kvartal 2016 er der etableret dobbeltspor fra Lystrup til Skejby samt i store dele af det centrale Aarhus. I flere vejkryds er der lagt skinner, ligesom der er etableret fundamenter til kørestrømsmaster flere steder på letbanestrækningen.

I banegraven er letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter opført og arbejdet med at færdiggøre den 7.000 m² store bygning med inventar, værktøj og kontrolrum er indledt. De første letbanetog forventes leveret i løbet af sommeren 2016, hvor de vil indgå i tests af letbanesystemet.

Rigsrevisionen har i sin beretning af 26. april 2016 udtrykt kritik af den styringsmodel, der lå til grund for statens deltagelse i Aarhus Letbane i perioden fra 2012 - 2015, hvor staten var medejer af projektet. Statsrevisorerne har fremhævet, at der skal være større statslig kontrol med projekter som staten påtager sig en økonomisk risiko ved at indgå som medejer. Statsrevisorerne konkluderer, at Transport- og Bygningsministeriet har draget de nødvendige konsekvenser med statens udtræden af selskabet i 2015 og ved de aftaler, der i den forbindelse blev indgået med ejerne for at sikre staten mod yderligere uforudsete udgifter ved projektet.”

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.068,8 mio. kr. (2016-priser) i statsligt bidrag til Aarhus Letbane I/S inkl. bidrag til elektrificering af Grenaabanen, ekskl. reserve til trinbræt i Thorsager.

Selskabet har oplyst, at anlægsprojektet, som staten medfinansierer, forventes at holde det nuværende budget.

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

Odense Letbane

Formål

Odense Letbane vil bestå af en ny 14,4 km lang letbanelinje fra Tarup Centeret i nord via Odense centrum til Hjallesø Station i syd. Linjen vil have 26 stationer, og turen fra den ene ende til den anden skal kunne tilbagelægges på 42 minutter. Letbanen vil betjene bl.a. Odense Banegårdscenter, Rosengårdscenteret, Syddansk universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Hjallesø Station. Letbanen er endvidere tænkt sammen med Odense Kommunes omfattende planer om byomdannelse i Odense centrum.

Odense Kommune har endvidere foretaget to tilkøb til Odense Letbane som en del af anlægsfasen, herunder opgradering af sportyper samt etablering af tre stitunneller. Kommunen står selv for finansieringen heraf.

Status

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

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

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

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

Odense Letbane P/S traf i foråret 2015 af hensyn til markedssituationen en beslutning om at omlægge deres udbudsstrategi fra én stor totalentreprise til 4 mindre udbudspakker. I henhold til principaftalen igangsættes projektet først, når tilbuddene er i hus og der foreligger et konsolideret overblik over økonomien, og staten, Odense Kommune og Region Midtjylland på det grundlag godkender indgåelse af kontrakterne.

Selskabet har i foråret 2016 modtaget de første tilbudspriser fra udbuddet af togsystemet og rullende materiel, der indikerer, at priserne ligger væsentligt over det forventede niveau. Der udestår dog fortsat tre budrunder, hvor selskabet forventer, at prisniveauet vil blive bragt ned.

Såfremt de endelige tilbud indebærer, at projektet ikke kan overholde budgettet, vil parterne i henhold til principaftalen skulle drøfte evt. tilpasninger af projektet.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.142,1 mio. kr. (2016-priser) i statsligt tilskud til Odense Letbane inkl. 30 pct. korrektionstillæg og bidrag til projektets forberedende analyser.

Letbane på Ring 3

Formål

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

Status

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

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

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

Forslag til lov om ændring af lov om Letbanen i Ring 3 blev fremsat i januar 2016 og vedtaget den 31. maj 2016.

I loven er indarbejdet den politiske aftale af 12. maj 2016 om tilpasning af styringsmodellen for letbaneprojektet på Ring 3. Aftalen blev indgået mellem regeringen (Venstre), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti.

Aftalen blev indgået på baggrund af statsrevisorernes kritik af statens deltagelse i Aarhus Letbane i den periode, hvor staten var medejer af Aarhus-projektet. Statsrevisorerne konkluderede, at der ikke bør være forskel på den professionelle håndtering, budgettering og styring af større anlægsprojekter, uanset om de foregår i rent statsligt regi eller i partnerskaber med regioner og kommuner. Konsekvensen af kritikken er, at Transport- og Bygningsministeriet skal have adgang til at sikre, at de statslige principper for styring og budgettering af anlægsprojekter følges fuldt ud.

På den baggrund aftalte parterne at bestyrelsens sammensætning ændres til at bestå af 5 statslige, 2 kommunale og 2 regionale repræsentanter samt at de 11 kommuner og Region Hovedstaden under et afsætter fulde korrektionsreserver. Desuden blev det aftalt, at der i statsligt regi inden udgangen af august 2016 gennemføres en granskning af projektet før udbuddet igangsættes.

Loven træder først i kraft, når kommunerne og Region Hovedstaden har haft mulighed for at tage endelig stilling til de ændrede rammer for projektet.

Letbanen forventes åbnet i 2023/2024.

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

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 1.844,6 mio. kr. (2016-priser) til statens indskud i Ring 3 Letbane I/S, herunder midler til projektets forberedende analyser, foruden de med aftalen af 12. juni 2014 afsatte 51,5 mio. kr. (2016-priser) vedr. linjeføringen ved DTU.

Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet

VVM for en letbane/BRT løsning i Aalborg

Med aftale om takstnedsættelser og investering i forbedringer af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev det besluttet at yde et statsligt bidrag på 6 mio. kr. til Aalborg Kommunes VVM-undersøgelse af en BRT/Letbane løsning i Aalborg. VVM undersøgelsen er nu afsluttet. Der forventes at være overskydende midler tilbage fra den afsatte pulje.

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

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

7. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Formål

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

Status

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

Det fremgik af anlægslovens forarbejder, at en række usikkerheder omkring projektets økonomi og den tyske myndighedsgodkendelse af sænketunnelen skulle være nærmere afklaret, før de store tunnelkontrakter kan underskrives.

I februar 2016 fremlagde Femern A/S en opdateret finansiel analyse. Tilbagebetalingstiden er i analysen beregnet til 36 år. Det omfatter tilbagebetalingen af alle lån til investeringen i både kyst til kyst-forbindelsen (tunnelen) og de danske landanlæg mellem Ringsted og Holeby ved Rødby, de fulde drifts- og vedligeholdelsesudgifter til kyst til kyst-forbindelsen i hele denne periode samt de årlige drift- og vedligeholdelsesudgifter på de danske landanlæg, som forudsættes finansieret af kyst til kyst-forbindelsen.

Femern A/S har i forbindelse med udarbejdelsen af den finansielle analyse gennemgået de større poster i anlægsbudgettet på i alt 52,6 mia. kr. (2015-priser). Det omfatter de fire store anlægskontrakter, som selskabet har modtaget endelige pristilbud på, og kontrakterne for de elektriske og mekaniske installationer samt jernbanen i tunnelen. Dertil kommer en række mindre kontrakter samt budgettet for selskabets interne bygherreorganisation under anlægsfasen.

Rådgivnings- og revisionsvirksomheden EY har for Transport- og Bygningsministeriet gennemført en uafhængig kvalitetssikring af fordeling af risici mellem Femern A/S og entreprenørkonsortierne samt omfanget af reserver i anlægsbudgettet.

Femern A/S har gennemført vurderinger af de øvrige parametre af betydning for projektets økonomi udover selve anlægsbudgettet. Det gælder blandt andet realrenten, takst- og trafikforudsætningerne, udgifter til de danske landanlæg og støtten fra EU. Resultaterne er fremlagt i den finansielle analyse fra februar 2016.

Trafikprognosen, som ligger til grund for forudsætningerne om de indtægter, som forbindelsen forventes at generere, er udarbejdet af tyske trafikeksperter fra Intraplan og BVU. Efterfølgende er trafikprognosen blevet kvalitetssikret og reviewet af COWI for Transport- og Bygningsministeriet. COWI konkluderer i reviewet, at trafikprognosen giver et realistisk bud på vejtrafikken, at forudsætningerne er rimelige, og at modellerne er på niveau med professionel praksis for trafikprognoser.

Tidsperspektiverne for den tyske myndighedsgodkendelsesproces blev opdateret i oktober 2015, hvor transportministeren i Slesvig-Holsten, Reinhard Meyer, fastslog, at en endelig tysk myndighedsgodkendelse vil kunne forventes i 2017, hvorefter risikoen for en domstolsprøvelse med mulig opsættende virkning kan bringe den endelige godkendelse frem til 2019. Den tyske godkendelsesproces indgik tillige i EY's uafhængige kvalitetssikring.

Femern A/S og medansøgeren LBV Lübeck indleverede den opdaterede projektansøgning til LBV Kiel den 29. februar 2016 med henblik på, at en ny offentlig høring af materialet kan gennemføres. Den opdaterede ansøgning blev i forbindelse med fremsendelsen til LBV Kiel underskrevet af direktør for LBV Slesvig-Holsten på vegne af medansøgeren LBV Lübeck.

Godkendelsesmyndigheden LBV Kiel har efterfølgende foretaget en gennemgang af ansøgningsdokumenterne. Parallelt med den formelle kontrol af LBV Kiel har medansøgeren LBV Lübeck gennemført et review af centrale dele af ansøgningen. På baggrund af gennemgangen og reviewet har Femern A/S indleveret en ny version af ansøgningen til LBV Kiel i maj 2016.

De tyske myndigheder har den 21. juni 2016 meddelt officielt, at processen for høringen igangsættes, så høringen kan gennemføres i juli og august 2016. Når den supplerende høring er tilendebragt, vil LBV Kiel kunne udarbejde godkendelsesbeslutningen. LBV Kiel forudsætter at skulle bruge 10 måneder til udarbejdelsen af godkendelsesbeslutningen, inden myndighedsgodkendelsen kan offentliggøres. Det forventes at kunne ske ultimo 2017.

Femern A/S er i dialog med de relevante tyske myndigheder om den konkrete tilrettelæggelse af godkendelsesprocessen frem mod 2017 efter afslutning af den forestående supplerende høringsproces i 2016. Den supplerende høring kan indebære en tidsmæssig risiko for, at der i forbindelse med den fornyede offentlige fremlæggelse af den reviderede ansøgning indgives nye indsigelser og udtalelser fra berørte parter og kritikere af projektet. Antallet af og kompleksiteten i indsigelserne kan have betydning for den nærmere tilrettelæggelse af godkendelsesprocessen efter afslutning af høringen.

I lyset af oplysningerne om udviklingen og usikkerheden i den tyske myndighedsgodkendelsesproces gav den politiske forligskreds bag aftalen om en fast forbindelse over Femern Bælt i oktober 2015 Femern A/S mandat til at undersøge mulighederne for at fastholde de endelige tilbud på de fire store tunnelkontrakter i en længere periode på en økonomisk hensigtsmæssig måde. Intensive drøftelser med tilbudsgiverne herom viste, at en betinget kontrakt samlet set var den mest attraktive måde at fastholde de endelige tilbud på.

På baggrund af økonomien i projektet, udmeldingerne om tidsperspektiverne for den tyske myndighedsgodkendelse samt udsigten til at kunne indgå betingede kontrakter med de foretrukne entreprenører indgik forligspartierne bag projektet, det vil sige regeringen (Venstre), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti, den 4. marts 2016 en politisk aftale om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen.

Med den politiske aftale af 4. marts 2016 fik Femern A/S mandat til at fortsætte processen frem mod indgåelsen af betingede kontrakter. I forlængelse af aftalen og på baggrund af evalueringen af de endelige tilbud fra september 2015 kunne Femern A/S den 4. marts 2016 udpege de økonomisk mest fordelagtige tilbudsgivere på hver enkelt kontrakt og indlede de afsluttende drøftelser om vilkårene for de betingede kontrakter.

Den 30. maj 2016 blev de fire store anlægskontrakter underskrevet med en betingelse om, at anlægsarbejdet først igangsættes, når den endelige tyske myndighedsgodkendelse er opnået. Hvis den endelige tyske myndighedsgodkendelse ikke foreligger medio 2019, skal der på ny tages stilling til projektets videre forløb, herunder om der skal ske genudbud, eller om der skal forhandles om en yderligere forlængelse af gyldigheden af de betingede kontrakter. Der er indarbejdet en mekanisme i de betingede kontrakter, som sikrer, at hvis selskabet i perioden frem mod medio 2019 vurderer, at den tyske myndighedsgodkendelse udvikler sig utilfredsstillende, kan Femern A/S ophæve kontrakterne. Samtidig er der en gensidig genforhandlingspligt i 2019, hvis der på det tidspunkt fortsat ikke foreligger en endelig tysk godkendelse.

Der er pr. medio juni 2016 indgivet to klager ved Klagenævnet for Udbud over udbudsprocessen for de fire store anlægskontrakter fra henholdsvis det Salini-ledede SISB-konsortium samt fra Hochtief og Züblin. Femern A/S arbejder i øjeblikket på at forberede sagerne behandling ved klagenævnet i tæt samarbejde med Kammeradvokaten.

Efter at Folketingets Finansudvalg tiltrådte akt 97 af 20. marts 2013 (tidligere fortroligt aktstykke K), har Femern A/S iværksat en række fremrykkede aktiviteter i området ved Rødbyhavn, herunder blandt andet etablering af veje og forsyningspunkter som led i forberedelse af anlæg af den kommende tunnelementfabrik, med henblik på blandt andet at bidrage til beskæftigelse i området. Pr. 2. kvartal 2016 er de fremrykkede aktiviteter i al væsentlighed afsluttet.

Den budgetmæssige situation

Folketinget vedtog den 28. april 2015 anlægsloven for Femern Bælt-projektet. Den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-projektet er 55,1 mia. kr. i 2015-prisniveau, hvoraf budgetrammen vedrørende projektering og udbud dækkende aktiviteterne til udgangen af 2015 fra akt 97 af 20. marts 2013 er en del heraf.

Femern A/S har på baggrund af de endelige tilbud fra entreprenørerne på projektets fire store tunnelkontrakter opstillet et anlægsbudget for kyst til kyst-forbindelsen, som ved åbning medio 2028 er på 52,6 mia. kr., hvilket er 2,5 mia. kr. lavere end rammen i anlægsloven. Samtidig er anlægsbudgettets reserver i overensstemmelse med anbefalingerne fra EY's eksterne kvalitetssikring øget til 7,3 mia. kr., så reserverne samlet set udgør 16 pct.

Med udgangen af 2015 er EU-støtteperioden 2007-2015 afsluttet. Femern A/S er i perioden blevet tildelt 1.527 mio. kr. i støtte i projekteringsfasen og til de forberedende anlægsaktiviteter på kyst til kyst-forbindelsen. I perioden har projektet modtaget både fuld støtte (50 pct.) til omkostninger, der vedrører projektering, og fuld støtte til anlægsarbejder (fremrykkede aktiviteter) svarende til knap 30 pct. af de afholdte omkostninger. Grundet et vist mindreforbrug i perioden som følge af den forsinkede igangsætning af

anlægsarbejdet forårsaget af den tyske myndighedsproces har Femern A/S ikke kunnet udnytte hele den tildelte støtte på 1.527 mio. kr. Det betyder, at et beløb på ca. 300 mio. kr. heraf derfor formentlig ikke vil blive udnyttet. Dette forhold er indregnet i den opdaterede finansielle analyse fra februar 2016, idet det er selskabets faktiske forbrug i 2015 samt den dertil knyttede EU-støtte, som er lagt til grund for beregningerne.

Den 1. december 2015 blev kyst til kyst-forbindelsen formelt tildelt en EU-støtte på knap 4,4 mia. kr. for perioden 2017-2019. Som følge af den tyske myndighedsgodkendelsesproces kan det imidlertid blive vanskeligt at udnytte den tildelte EU-støtte inden udgangen af 2019. Muligheden for at forlænge støtteperioden vil blive drøftet med Kommissionen. Det er i beregningerne af projektets økonomi lagt til grund, at både kyst til kyst-forbindelsen og de danske landanlæg vil modtage EU-støtte svarende til 10 pct. af anlægsomkostningerne i hele anlægsperioden, svarende til i alt ca. 5,8 mia. kr. For at opnå det forudsatte niveau for EU-støtte til det samlede projekt, inkl. de danske landanlæg, skal der således opnås yderligere støtte på i alt ca. 1,4 mia. kr.

Danske jernbaneanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Formål

Transport- og bygningsministeren tildelte Banedanmark ansvaret for projektering af de danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern-banen) i henhold til lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. De danske jernbanelandanlæg skal senest være klar til ibrugtagning i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse under Femern Bælt. Efterfølgende er lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark blevet vedtaget. A/S Femern Landanlæg finansierer og ejer de nye anlæg, mens transportministeren med bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015 gældende fra 1. oktober 2015 har delegeret varetagelse af anlægsopgaverne til Banedanmark.

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

Som følge af aftalen af 4. marts 2016 mellem regeringen (Venstre), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen ligger det fast, at banen mellem Ringsted og Nykøbing Falster udbygges til dobbeltspor, opgraderes til 200 km/t og udstyres med ERTMS level 2 baseline 3 med færdiggørelse i 2021. Den samme strækning elektrificeres i 2024. Strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødbyhavn (grænsefladen til kyst til kyst-forbindelsen syd for Holeby) udbygges, så anlægget står færdig inden åbningen af kyst til kyst-forbindelsen. Det eksisterende spor levetidsforlænges, så det kan anvendes frem til, at anlægsarbejdet på strækningen påbegyndes.

Status

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

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

- Nedrivning af de første broer begyndte i maj 2014, og delprojektet forventes afsluttet i 2017. Ved udgangen af 1. halvår 2016 er 14 broer nedrevet, og ni af disse er genopført og genåbnet. Opførelsen af de første broer har været forsinket på grund af ændring af design og planlægning. Ni broer er færdiggjort pr. maj 2016, mens seks broer færdiggøres i perioden august-december 2016 og de sidste tre i januar 2017.
- I alt 21 ejendomme er nedrevet ved udgangen af 1. halvår 2016.
- De første 415 husejere på Lolland og Falster har siden april 2014 modtaget tilbud om at få støjisoleret deres huse. 373 af disse har accepteret tilbuddet, mens de resterende 42 har afslået eller ikke svaret. I april 2016 var 323 af de 373 accepterede sager afsluttet. Ved udgangen af 2016 forventes de sidste sager at være afsluttet. Projektet for facadeisolering af bygninger på Sjælland er ikke igangsat, men gennemføres, inden hastighedsopgraderingen af banen på Sjælland er færdig i 2021.
- Arbejdet med etablering af ekstra perron på Vordingborg Station blev afsluttet i december 2014.

På baggrund af den politiske beslutning af 4. marts 2016 har Banedanmark tildelt, indgået og annulleret kontrakter i overensstemmelse med aftalens indhold:

- *Sejlrende sydøst for Masnedø*: Banedanmark indgik aftale med entreprenør d. 12. januar 2016 efter høring af forligskredsen, og sejlrenden forventes afsluttet i juli 2016.
- *Bropakke 2-4, som omfatter 52 broer på hele strækningen*: Banedanmark har d. 22. marts underskrevet kontrakt med entreprenør. I løbet af 2016 projekteres broerne, og arbejdet detailplanlægges. Anlægsarbejdet forventes igangsat i 2017 og afsluttet i 2021.
- *Anlægspakke 1-3, som omfatter al jord- og afvandingsarbejdet på henholdsvis Sjælland, Falster og Lolland*: Anlægspakke 3 (Lolland) er annulleret og vil blive genudbudt, når anlægsarbejdet kan igangsættes med henblik på færdiggørelse inden åbningen af sænketunnelen under Femern Bælt. Anlægspakke 1 og 2 er tildelt entreprenør, og kontrakten ventes underskrevet ultimo juni 2016.
- *Kontrakt for etablering af en ny Masned Sundbro*: Kontrakten blev indgået med entreprenør d. 9. maj 2016. Arbejdet forventes i al væsentlighed afsluttet i 2019.
- *Sporentreprisen for hele strækningen*: Sporentreprisen er annulleret, da ændringen i udbuddet blev vurderet for omfattende til at fortsætte. Sporentreprisen for Sjælland og Falster genudbydes i 2. halvår af 2016, mens arbejdet på Lolland genudbydes, når der er klarhed over tidsplanen for anlægsarbejdet med sænke-

tunnelprojektet under Femern Bælt og dermed tidsplanen for udbygning af jernbanen mellem Nykøbing Falster og syd for Holeby.

- *Udbuddet om etablering af en ny klapbro over Guldborgsund, Kong Frederik IX's bro:* Udbuddet annulleret og vil blive genudbudt, når anlægsarbejdet kan igangsættes med henblik på færdiggørelse inden åbningen af sænketunnelen under Femern Bælt.
- *Arbejdet med at ændre stationer på strækningen:* Arbejdet forventes udbudt i maj 2016, mens etableringen af Holeby Station udbydes, når tidsplanen for anlægsarbejder på Lolland er kendt.

Øvrige mindre arbejder mellem Ringsted og Nykøbing Falster vil blive udbudt løbende. Der er gennemført fremrykket ekspropriation af en række ejendomme, som eksproprieres efter, at anlægsloven trådte i kraft den 5. maj 2015. Yderligere er der foretaget besigtigelser på hele strækningen. Efter den politiske aftale den 4. marts 2016 vil dele af ekspropriationerne på Lolland blive udskudt, mens ekspropriationerne på Sjælland og Falster vil blive opprioriteret.

I henhold til anlægsloven fremtidssikrer Banedanmark jernbanegodstrafikken på hele strækningen ved at etablere ekstra lange overhalingsspor, der har kapacitet til godstog på 1.000 meter. Desuden etablerer Banedanmark en station syd for Holeby på Lolland, således at den sydlige del af Lolland også efter åbningen af den faste forbindelse kan blive betjent med skinnebåren kollektiv trafik.

Vejdirektoratet vil i samarbejde med A/S Femern Landanlæg etablere en ny bro over Sydmotorvejen i forbindelse med den nye Holeby Station.

Den budgetmæssige situation

A/S Femern Landanlæg finansierer projektet og ejer nye anlæg. Afregningen til Banedanmark sker ved månedlig fakturering. Med den politiske beslutning af 4 marts 2016 er budgettet fortsat 9,5 mia. kr. (2015-priser) inkl. reserver, hvoraf de 6,9 mia. kr. (2015-priser) inkl. reserver vedrører arbejdet mellem Ringsted og Nykøbing F.

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

Banedanmark har søgt om støtte til udrulning af det nye signalsystem (ERTMS) i februar 2016, hvor der er søgt om støtte på 4,6 mio. kr. i perioden 2016-2020 for A/S Femern Landanlægs andel.

8. Metroen

Metroselskabet varetager en række anlægsprojekter. For det første står Metroselskabet for anlægget af Cityringen, som er en 15 km underjordisk metrolinje med 17 stationer i det centrale København og Frederiksberg. For det andet varetager Metroselskabet anlægget af en Nordhavnsmetro, som bliver en afgrening fra Cityringen til den nye bydel i Nordhavnen. Dette arbejde blev påbegyndt i begyndelsen af 2015. For det tredje er Metroselskabet i gang med anlægget af Sydhavnsmetroen, som bliver en forlængelse af linjen fra Nordhavnen via Cityringen til Ny Ellebjerg. Herudover medvirker Metroselskabet til en undersøgelse af anlæg af yderligere metrostationer i Nordhavnen i forlængelse af den igangværende afgrening til Nordhavnen til betjening af den nye bydel.

Projekt	Anlægsbudget (2016-priser)
Cityringen	23,7 mia. kr.
Nordhavnsmetroen	3,1 mia. kr.*
Sydhavnsmetroen	8,9 mia. kr.*

* Inkl. korrektionsreserve.

Cityringen

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

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

Status

Lov om en Cityring blev vedtaget af Venstre, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti (lov nr. 552 af 6. juni 2007). Loven bemyndiger transport- og bygningsministeren til at træffe dispositioner til projektering og anlæg af en Cityring som en metro. Forud for lovens vedtagelse indgik regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune i 2005 en Principaftale om etablering af en Cityring.

På 21 af de 22 byggepladser er udgravningen og etablering af bundplade pt. gennemført. Betonarbejdet med indvendige vægge og betondæk pågår. Endvidere pågår de mekaniske og elektriske installationsarbejder på de første stationer.

Fremdriften for de fire tunnelboremaskiner, der skal bore de i alt ca. 30 km tunnel på Cityringen, følger i store træk tidsplanen. Den 1. maj 2016 havde tunnelboremaskinerne boret 18,5 km ud af 29,0 km tunnel svarende til 64 pct.

Tunnelboremaskine 1 (Nora) er den 1. maj 2016 startet fra Øster Søgade og er på vej mod København H. Nora er ankommet til Marmorkirken, hvor den er ved at blive klargjort til næste strækning mod Kongens Nytorv. Tunnelboremaskine 2 (Tria) er halvvejs

mellem Østerport og Marmorkirken. Tunnelboremaskine 3 (Minerva) er på vej mellem Nørrebroparken og Øster Søgade og er nået til Vibehus Runddel, hvor den er ved at blive klargjort til næste strækning mod Poul Henningsens Plads. Tunnelboremaskine 4 (Eva) er den 1. maj 2016 startet fra Nørrebroparken og via Nørrebro og Skjolds Plads har den tilbagelagt 40 pct. af strækningen mellem Skjolds Plads og Vibehus Runddel på sin vej mod Øster Søgade, hvor den forventes at ankomme ultimo 2016.

Cityringsprojektet er inde i et faseskifte, hvor transportsystemsentreprenøren Ansaldo STS får overdraget adgang til tunneler, stationer og skakte for at kunne påbegynde skinnelægning og installationsarbejder. Sporarbejdet følger tidsplanen og pågår mellem Enghave Plads og Frederiksberg Allé i det første tunnelrør. Endvidere er en række tekniske rum på fire lokationer overdraget til Ansaldo STS, og installationen er i gang.

De første 13 tog til Cityringen er ankommet til Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret (CMC) i Vasbygade, hvor de vil gennemgå forskellige tests og tilpasninger. Produktionen af de øvrige passagertog følger tidsplanen.

Hvor udfordringerne i de første anlægsfaser primært var etableringen af de meget store anlægskonstruktioner i snævre byrum, vil udfordringerne i de næste faser især være koordineringen af tre entreprenørers installationsarbejder på de samme relativt snævre arbejdspladser. Anlægsentreprenøren skal således færdiggøre de indvendige konstruktioner og foretage installation af blandt andet ventilation. Transportsystemleverandøren skal lægge spor og foretage installation af transportsystemet i både tunneller, stationer og skakte og herefter teste systemets funktionsduelighed på den såkaldte "Functional Section", som er den strækning, hvor transportsystemet bliver testet. Samtidig skal entreprenøren, der er ansvarlig for den indvendige indretning af stationerne, gennemføre sit arbejde.

De første stationer, hvor den indvendige indretning går i gang, er stationerne Nørrebros Runddel, Nuuks Plads, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station og Frederiksberg Allé. På disse stationer er rammerne om det store stationsrum og de indvendige konstruktioner støbt, mens etablering af jernbanetekniske installationer m.v., inventar såsom perroner, perrondøre, spor og rulletrapper m.v. samt færdiggørelse af de indvendige synlige flader og brugervendte informationssystemer m.v. nu går i gang.

Metroselskabet oplyser, at der på nuværende tidspunkt ikke er ændringer i projektets overordnede tidsplan, men at der er lokale efterslæb, som dels håndteres gennem konkrete genopretningsplaner, og dels imødegås gennem en koordineret indsats mellem de involverede entreprenører og Metroselskabet med henblik på at skabe den mest effektive tilrettelæggelse af arbejdet samlet set.

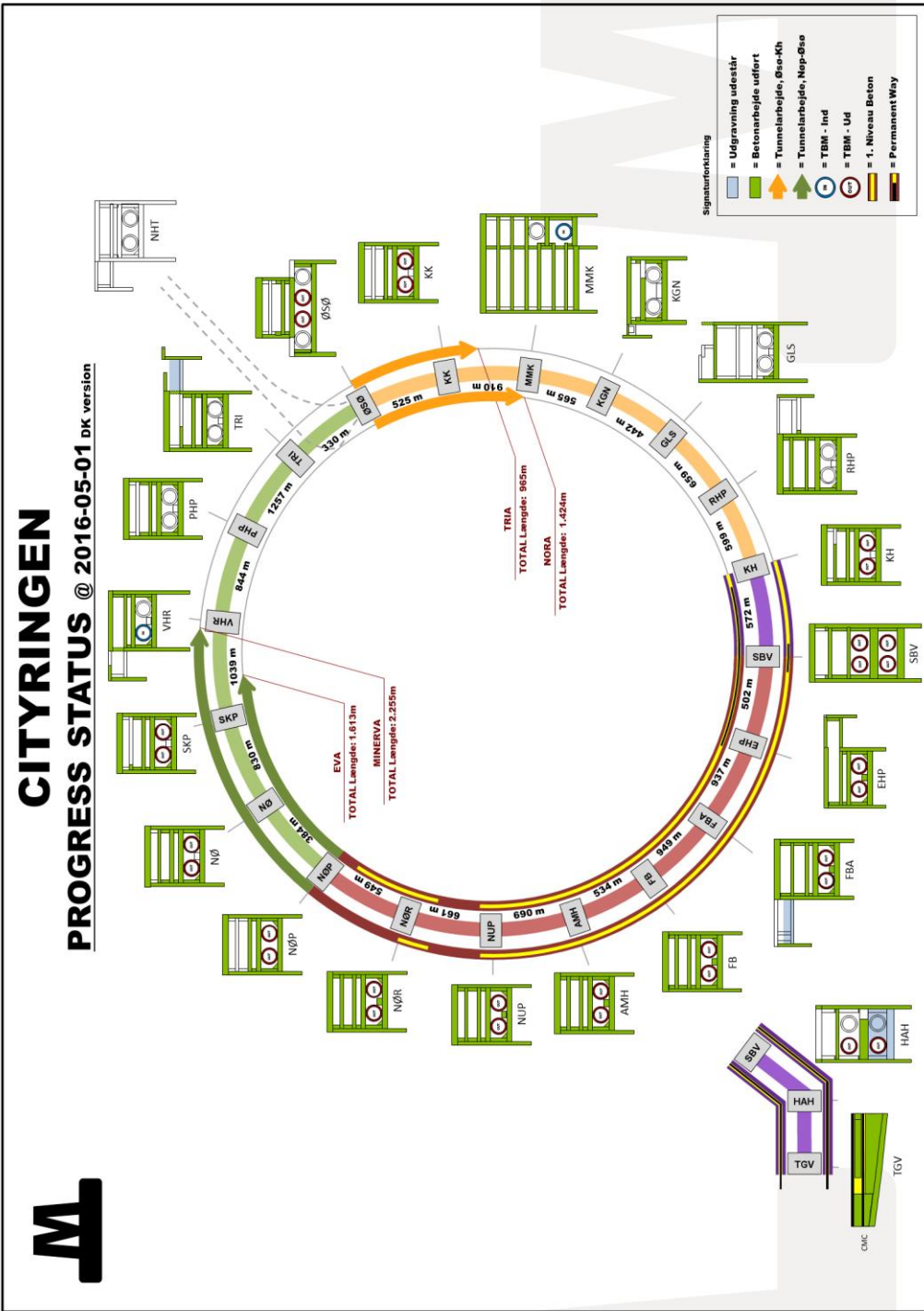
Efter afslutningen af udgravningen af stationen ved Marmorkirken og gennembrud af den første boremaskine til stationsboksen vurderer Metroselskabet, at Marmorkirken udgør en mindre tidsmæssig risiko for projektet. Fremover vil fokus rette sig mod de risici, der er på strækningen fra Marmorkirken til Gammel Strand. Her kan specifikt nævnes en forestående, kompliceret underføring ved Kongens Nytorv og udfordringer med færdiggørelse af teknikerrum på Gammel Strand. Herudover vurderer Metroselskabet, at de største risici for projektets tidsplan pr. 1. maj 2016 er koncentreret om koordineringen mellem færdiggørelsen af de indvendige konstruktioner og installationer, etab-

leringen af transportsystemet og etableringen af den indvendige indretning af stationerne på den såkaldte "Functional Section". Samlet og hver for sig skønnes der at være potentielle risici på disse lokaliteter, som vil kunne påvirke projektets tidsplan negativt med op til ca. 10 uger i forhold til kontraktidsplanens færdiggørelsestidspunkt i maj 2019. Ifølge Metroselskabet er der således på nuværende tidspunkt ikke risiko for forsinkelser i forhold til den planlagte åbning i juli 2019.

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

CITYRINGEN

PROGRESS STATUS @ 2016-05-01 DK version



Økonomi

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

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

I forhold til det oprindelige anlægsbudget har håndteringen af fordyrelsen som følge af klagesager og den dertil knyttede længere anlægsperiode, der blev afsluttet med aftalen om Klare rammer for byggeriet af Cityringen, forøget anlægsbudgettet for Cityringen med ca. 1 mia. kr. Anlægsbudgettet udgør i alt 23,7 mia. kr. (2016-priser).

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

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

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

På baggrund af en tidligere forsinkelse af Cityringen som følge af klagesager på en række af projektets byggepladser i 2. halvdel af 2013 og 1. halvdel af 2014 aftalte ejerne, at det var nødvendigt at indføre et nyt reguleringsgrundlag for metrobyggeriet. Derfor vedtog Folketinget Lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven (lov nr. 748 af 25. juni 2014). Med denne lovændring blev metrobyggeriet nu reguleret gennem bekendtgørelser udstedt af transport- og bygningsministeren, dels om støjgrænser for metrobyggepladserne (Byggepladsbekendtgørelsen) og dels om erstatninger og genhusning til nabo-

erne (Nabopakkebekendtgørelsen). Den nye regulering, der trådte i kraft 1. juli 2014, fastlægger støjgrænser for hver fase af den resterende del af anlægsarbejdet, således at entreprenørens arbejdsbetingelser er kendte på forhånd. Derudover sikres naboer, der bliver udsat for støj fra byggepladserne, kompensation i overensstemmelse med principper fastlagt af Ekspropriationskommissionen. Herved får naboerne sikkerhed for den kompensation, som de vil modtage under den resterende del af anlægsarbejdet.

Efter ikrafttrædelsen af nabopakkebekendtgørelsen er der udsendt 4.601 aftaler om kompensation. Heraf er der 552 husstande, der er 100 pct. kompensationsberettigede. Pr. 1. maj 2016 er status, at der er indgået 4.248 aftaler om kompensation, heraf 541 aftaler med 100 pct. kompensationsberettigede. Der er fremsat fem anmodninger om genhusning, men alene én husstand har konkret ønsket at indgå en aftale herom. Der er ikke fremkommet anmodning om kommunal genhusning. 23 husstande har anmodet om overtagelse, men der er kun indgået aftale med seks husstande herom. Dette skyldes flere forhold. Eksempelvis har nogle husstande besluttet sig for at indgå aftale om kompensation i stedet for at indgå en aftale om overtagelse. Nogle husstande har ikke fulgt op omkring ændring af vedtægter (dvs. at nødvendige vedtægtsændringer i andels-/ejerforeningen ikke er gennemført), eller er utilfredse med den tilbudte pris fra ejendomsmægleren (her har enkelte endvidere indbragt prisfastsættelsen for Ekspropriationskommissionen), eller har afhændet boligen i fri handel i perioden.

I december 2015 har anlægsentreprenøren på Cityringen Copenhagen Metro Team (CMT) fremsendt brev til Metroselskabet, hvori de anmelder, at de vil rejse et stort krav – såkaldte claims - på Cityringen. CMT oplyser, at kravene vil indeholde både økonomiske krav og krav om tidsfristforlængelse. Kravet om tidsfristforlængelse skal ikke ses som udtryk for, at entreprenøren er forsinket, men sandsynligvis som entreprenørens ønske om at begrænse risici for dagbøder. Efterfølgende i marts/april 2016 har CMT skriftligt orienteret om, at de vil rejse yderligere et betydeligt ekstrakrav. CMT har foreløbigt skønnet kravene til samlet at være i størrelsesordenen 520 mio. euro.

De fremsendte varsler om krav er fortsat udokumenterede, og det er Metroselskabets umiddelbare vurdering, at de er varslet på et meget lidt begrundet og udokumenteret grundlag, og at størrelsesordenen af varslerne ikke fremstår proportionalt med indhold og ansvarsforhold. Metroselskabet indgår i en konstruktiv dialog med CMT om håndteringen af de fremsatte krav. Der er således iværksat en proces med anlægsentreprenøren, hvor CMT er blevet bedt om at begrunde og dokumentere størrelsen af de varslede krav og det kontraktuelle grundlag, hvorpå disse er fremsat. På grund af de varslede kravs størrelse og kompleksitet må det forventes, at det vil tage relativt lang tid for CMT at tilvejebringe fyldestgørende materiale og for Metroselskabet efterfølgende at forholde sig hertil.

Baseret på det foreliggende grundlag er det Metroselskabets umiddelbare vurdering, at de varslede krav i det væsentlige kan afvises. Henset til de varslede kravs størrelse kan det ikke udelukkes, at en uenighed om de varslede krav først vil kunne afgøres i en voldgift. På nuværende tidspunkt er det stadig Metroselskabets vurdering, at der ikke er risiko for forsinkelse i forhold til åbning af Cityringen i juli 2019.

Pr. 1. april 2016 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 16,3 mia. kr. (løbende priser).

Nordhavnsmetroen

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

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

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

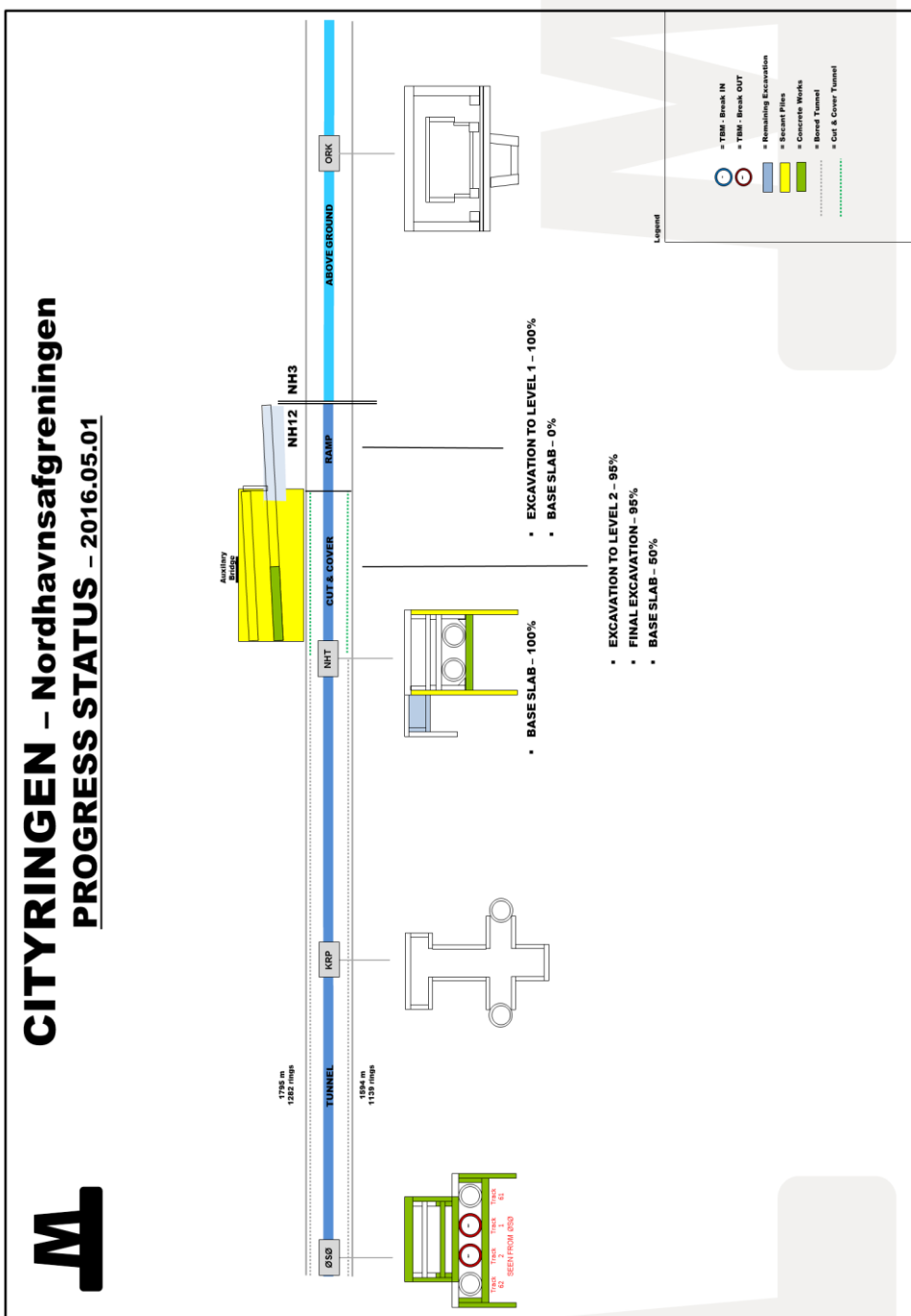
Den 21. maj 2013 blev Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (lov nr. 526 af 27. maj 2013) om afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen vedtaget af et enigt Folketing.

Status

For størstedelen af anlægget af Nordhavnsafgreningen blev der i juni 2015 efter udbud indgået kontrakter med henholdsvis en anlægsentreprenør og en transportsystemleverandør. Transportsystemet udgør en integreret del af anlægget af Cityringen. For den resterende del, højbanestrækningen, som blev udbudt særskilt, blev kontrakten underskrevet i november 2015.

Københavns Kommune har udarbejdet en supplerende VVM-redegørelse for Nordhavnsmetroen, og transport- og bygningsministeren har udstedt de nødvendige bekendtgørelser, som sikrer, at det myndighedsmæssige grundlag for anlægsarbejdet er tilvejebragt.

Arbejdet på Nordhavnsafgreningen følger tidsplanen. Designarbejdet pågår. Nordhavn station er efter etablering af sekantpæle, udgravning og etablering af bundplade klar til, at tunnelboring kan starte. Den første tunnelboremaskine er ved at blive samlet og forventes at påbegynde sin vej til Øster Søgade som planlagt. Projektets fremdrift er præsenteret på figuren nedenfor.



Økonomi

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

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

Pr. 1. april 2016 er det samlede forbrug på Nordhavnen opgjort til 1 mia. kr. (løbende priser).

Sydhavnsmetroen

I juni 2014 indgik staten og Københavns Kommune Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen. Sydhavnsmetroen er en afgrening fra Cityringen med sammenhæng også til Nordhavnsmetroen og kommer til at have 5 stationer. Sydhavnsmetroen løber gennem dels nye byudviklingsområder med betydeligt omfang af nybyggeri og dels det allerede udbyggede område Kongens Enghave – ”det klassiske Sydhavn” – og slutter ved det nye store trafikknudepunkt Ny Ellebjerg, hvor der bliver forbindelse til S-tog, ringbanen og regional- og fjerntog.

Ibrugtagning er foreløbigt planlagt til 2023.

Status

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

VVM-redegørelsen for selve Sydhavnsmetroen er efter offentlig høring vedtaget af Københavns Kommune i december 2015. De nødvendige bekendtgørelser, som sikrer det myndighedsmæssige grundlag for anlægsarbejdet, udstedes af transport- og bygningsministeren inden igangsættelse af anlægsarbejderne.

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

Projekteringen af Sydhavnsmetroen forløber efter tidsplanen. Udbudsprocessen forventes igangsat i løbet af sommeren 2016. Prækvalifikationsprocessen er tilrettelagt, således at ejerkredsen – staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune – kan foretage en fornyet vurdering af mulighederne for at etablere en tunnelstation ved Ny Ellebjerg Station i stedet for den forudsatte station i terræn. Når ejernes endelige beslutning foreligger, kan udbudsprocessen igangsættes.

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

Økonomi

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

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

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

Anlægsomkostningerne til afgreningskammeret er på ca. 525 mio. kr., inklusiv reserve. Københavns Kommunes andel af afgreningskammeret finansieres som nævnt ovenfor, og statens bidrag udgør ca. 263 mio. kr., inklusiv korrektionsreserve jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen. Finansudvalget har den 4. september 2014 tiltrådt aktstykke 149 om finansieringen af statens andel af afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnsmetroen.

Pr. 1. april 2016 er det samlede forbrug på Sydhavnen opgjort til 379,2 mio. kr. (løbende priser).

9. Puljeprojekter på transportområdet

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

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

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

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

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

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

Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik

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

Tabel 9.1. Puljeprojekter på transportområdet, En grøn transportpolitik

	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
(mio. kr. 2016-priser)						
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til stationsmoderniseringer						
Genåbning af Langeskov Station	Aftale af 26. nov. 2010 / Aftale af 24. juni 2014	98,0	Nej	75,9	2015	Banedanmark
Enghave station	FL13	92,9	Ja	0,0	2016	Banedanmark
Nordhavn station	Aftale af 26. nov. 2010	79,4	Nej	15,0	(bero)	Banedanmark
(mio. kr. 2016-priser)						
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til nye teknologiske muligheder						
Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro	Aftale af 26. nov. 2010	20,3	Ja	12,5	2016	Banedanmark
(mio. kr. 2016-priser)						
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse						
ATC-linieledere på fembanen	FL10	3,5	Ja	1,7	(bero)	Banedanmark
Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 21. marts 2013	10,7	Ja	10,4	2015	Banedanmark
Rampekrydsombygning ved Odense SV	Aftale af 21. marts 2013	29,0	Ja	2,3	2017	Vejdirektoratet
Krydsombygning ved Klausdalsbrovej ved Ring 4 i Ballerup	Aftale af 21. marts 2013	35,7	Ja	19,0	2016	Vejdirektoratet
Udvidelse af frakørsel ved Vintapperrampen	Aftale af 24. juni 2014	5,2	Ja	4,2	2016	Vejdirektoratet
(mio. kr. 2016-priser)						
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014)						
Cykelsti Humlum-Oddesund Syd	Aftale af 19. juni 2013	18,0	Ja	1,0	(bero)	Vejdirektoratet
Cykelsti Sandvædvej, Hørvejen	Aftale af 24. juni 2014	10,5	Ja	0,9	2016	Vejdirektoratet
Cykelsti vest for Kyse-Fuglebjerget	Aftale af 24. juni 2014	20,0	Ja	1,6	2017	Vejdirektoratet
Cykelsti Kværndrup-Egeskov	Aftale af 24. juni 2014	15,6	Ja	1,6	2016	Vejdirektoratet
Koordinering og planlægning af nationale og regionale cykelruter	Aftale af 24. juni 2014	1,0	Ja	0,5	2016	Vejdirektoratet
Tværgående evaluering af cykelpuljens effekt	Aftale af 24. juni 2014	1,5	Ja	0,7	2019	Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Svanninge Bakker	Aftale af 26. maj 2015	3,0	Ja	0,3	2016	Vejdirektoratet

Tabellen fortsættes på følgende side...

	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
(mio. kr. 2016-priser)						
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre trafikikkerhed (2009-2014)						
Simulator til lokoføreruddannelsen	FL10	12,7	Ja	0,2	-	Trafik- og Byggestyrelsen
eCall	Akt. 115 2008/2009	10,3	Ja	4,4	2017	Trafik- og Byggestyrelsen
Modulvognstogsforsøget	FL07/FL08 Aftale af 21. marts 2013 Aftale af 24. juni 2014	220,7	Ja	178,3	2016	Vejdirektoratet
Fartvisere på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	6,1	Ja	4,8	2019	Vejdirektoratet
Forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	5,0	Ja	0,5	2016	Vejdirektoratet
Sikre kryds, bl.a. forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	8,4	Ja	0,2	2017	Vejdirektoratet
Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejstrækninger, sorte pletter og grå strækninger	Aftale af 24. juni 2014	11,1	Ja	1,2	2017	Vejdirektoratet
Kampagne til hindring af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	7,5	Ja	5,7	2016	Trafik- og Byggestyrelsen
(mio. kr. 2016-priser)						
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)						
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	FL11	9,7	Ja	0,0	-	Reservation
Bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn	Aftale af 21. marts 2013	59,2	Ja	39,0	2016	Banedanmark
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	Aftale af 21. marts 2013	56,0	Ja	0,0	2018	Banedanmark
(mio. kr. 2016-priser)						
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til støjbekæmpelse (2009-2014)						
Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel	Aftale af 26. nov. 2010	7,3	Ja	4,6	2016	Banedanmark
Støjskærm ved Eremitageparken, Lyngby-Taarbæk	Aftale af 14. nov. 2013	17,2	Ja	4,7	2016	Vejdirektoratet
Støjsisolering af stærkt støjbelastede boliger	Akt. 116 2008/2009 Aftale af 5. maj 2011 Aftale af 14. nov 2013	27,9	Ja	24,2	2010-2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Vejdammen	Aftale af 5. maj 2011	28,3	Ja	19,7	2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød	Aftale af 5. maj 2011	7,7	Ja	5,8	2016	Vejdirektoratet
(mio. kr. 2016-priser)						
§ 28.11.71. Generelle puljer						
Landstrafikmodellen	FL10	63,8	Ja	55,1	2016	Transport- og Bygningsministeriet
Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-2014)²⁾						
Genberegning af midtjysk motorvej (landstrafikmodel)	Aftale af 24. juni 2014	2,0	ja	1,7	2016	Vejdirektoratet
Smidiggørelse af passage, broer ved Assentoft	Aftale af 24. juni 2014	1,0	ja	0,9	2016	Vejdirektoratet
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)						
Istandsættelse af busstoppesteder	Aftale af 5. maj 2011	15,0	Ja	11,2	-	Vejdirektoratet

Anm.: ”Hjemmel” angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. ”Overholdelse af totaludgift” angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. Åbningsåret er det senest besluttede åbningsår for det pågældende projekt.

- 1) Der er med Togfonden DK afsat yderligere 23,0 mio. kr. til projektet.
- 2) Det bemærkes for så vidt angår puljen til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning, at visse projekter finansieret af puljen behandles under kapitel 3.1 og 4.1 (undersøgelser på bane- og vejområdet). Tabellen viser således ikke alle projekter finansieret af puljen.

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

- Forligskredsen har besluttet at udvide projektet vedr. Cykelsti vest for Kyse-Fuglebjerg, da Næstved Kommune har ønsket etablering af en dobbeltrettet cykelsti på en del af strækningen. Forligskredsen har imødekommet ønsket. Vejdirektoratet har igangsat detailprojektering, ekspropriations- og udbudsprocessen, og projektet forventes at kunne åbne i 2017 eller 2018. Projektudvidelsen finansieres af uforbrugte midler fra andre projekter fra pulje til mere cykeltrafik.
- Åbningsåret 2016 for Cykelsti Humlum-Oddesund Syd kan som tidligere oplyst ikke holdes. Projektets nye åbningsår er 2017. Natur- og Miljøklagenævnet har nu stadfæstet Naturstyrelsens afgørelse om strandbeskyttelseslinjen. Der er planlagt besigtigelse i oktober 2016, og såfremt projektet godkendes på besigtigelsesforretningen foretages ekspropriation i marts 2017, og strækningen kan åbne inden udgangen af 2017.
- Som tidligere oplyst, er projektet vedr. etablering af en ny perron på Sønderborg station er efter en høring i forligskredsen lukket den 1. september 2015. Sønderborg Kommune og Alsion meddelte i maj 2015 Banedanmark, at man ikke længere ønsker en ny perron etableret, da de oprindelige forudsætninger for perronen har ændret sig. Blandt andet er billetsalget på Sønderborg station blevet lukket, og det areal hvor perronen skulle anlægges, anvendes i dag som velbenyttede parkeringspladser. Kommunen ønsker i stedet en renovering af forpladsen til perronen.
- Langeskov Station genåbnede i oktober 2015, dog uden stitunnel. Projektets samlede økonomi har endvidere vist sig, primært som følge af komplikationerne i forhold til udførelsen af stitunnellen og ekstrakrav fra entreprenøren, ikke at kunne holde sig inden for den tildelte bevilling. Med akt H af 4. februar 2016 er projektets totaludgift forhøjet for at tage højde for disse forhold. Etablering af stitunnelen er gennemført i maj 2016.
- Som oplyst ved seneste Anlægsstatus er projektet vedr. stationsmodernisering af Nordhavn St. fordyret, og projektet er foreløbigt sat i bero. Projektet forventes drøftet med forligskredsen bag projektet.
- Ved seneste Anlægsstatus blev det oplyst, at projektet ATC-linieledere på fjernbanen var sat foreløbigt i bero, da dets funktionalitet kun vil være relevant indtil Signalprogrammets udrulning. Projektet er nu lukket ned.
- Kampagnen vedr. hindring af højresvingsulykker afsluttes i 2016 i stedet for som tidligere anført 2015.

Puljeprojekter afsluttet siden sidste Anlægsstatus:

- Tilbundsgående evaluering af effekterne af de variable tavler på Motorring 3
- Videreførelse af eksisterende trafikledelsessystemer til og med 2015
- Motorring 3 – analyse af muligheder for øget kapacitet, herunder kørsel i nødspor

- Pulje til analyse af mulighederne for kørsel i nødspor andre steder i landet end på Motorring 3
- Reservation af ramme til forbedring af vejnettet mv. som led i Ringkøbing-Skjern Kommunes projekt "Søvejen mod vest"
- Tilslutningsvej ved Aulbyvej, Middelfart Kommune
- Transport af vindmøller på statsvejnettet
- E45 Fredericia-Kolding, Kørsel i nødspor ved Kolding
- Etablering af cykelrute mellem Struer og Thyborøn
- Cykelsti Lumsås-Gl.Ebbeløkkevej Øst, Odsherred Kommune
- Stikrydsning i tunnel ved Ribe
- Cykelsti på Egedesvej og bro, Køge
- Stikrydsning v/ Lergravsvej, Grenaa
- Stikrydsning v/ Nyborgvej
- Kortlægning af behov og muligheder for forbedringer af cykeldata
- Forbedret sikkerhed for vejarbejdere
- Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejstrækninger
- En udvidet indsats for kurvesanering
- Trafiksikkerhed på motorveje – beskyttelse mod faste genstande
- Dødsulykkesstatistik
- Undersøgelse af natulykker
- Støjskærm ved Sundbrovej i Svendborg
- Støjskærm ved Gjeddedalsvej/Nysøvej i Vallensbæk
- Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland
- Forbedring af sikkerhed i overkørsler

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

(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt pr. 31.03.2016	Resterende pulje (2016-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes til projekter varetaget af Transportministeriet					
Pulje til fremme af cykling	Aftale af 26. maj 2015	2015-2016	51,1	0,0	Vejdirektoratet
Medfinansieringspuljen	Aftale af 21. marts 2013	-	151,6	0,0	Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik	Aftale af 29. januar 2009	2009-2014	1010,2	0,0	Vejdirektoratet
Pulje til veteranog	Aftale af 21. marts 2013	2013	4,7	0,0	Trafik- og Byggestyrelsen
(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Forbrug pr. 31.03.2016	Totaludgift (2016-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes af Transportministeriet til projekter udført af eksterne parter					
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	Aftale af 29. januar 2009	-	73,3	264,3	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	Aftale af 29. januar 2009	-	130,9	130,9	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statsligt bidrag	Aftale af 29. januar 2009	-	35,7	35,7	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	Aftale af 26. nov. 2010	-	30,2	60,7	Vejdirektoratet
Grenå omfartsvej	Aftale af 7. februar 2012	-	5,5	119,9	Vejdirektoratet

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

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 afsatte parterne 100 mio. kr. (2013-priser) til en pulje til kommunal medfinansiering af anlægs-

projekter i relation til statsvejnettet, hvor staten betaler op til 50 pct. og ansøgerkommunen minimum 50 pct. af projektomkostningerne.

Med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 besluttede aftaleparterne at afsætte yderligere 50,5 mio. kr. (2014-priser) til puljen, således at der kunne findes støtte til gennemførelse af i alt ni anlægsprojekter, hvoraf to var klar til detailprojektering, mens de øvrige syv var på idéskitseniveau. Et af de besluttede ni projekter, Rute 153 vest for E47 – etablering af rundkørsel (Holeby), er på kommunens foranledning siden blevet aflyst. De resterende otte projekter er:

- Etablering af sydvendte ramper på E45 Østjyske Motorvej ved tilslutningsanlæg 53 (Skanderborg Kommune)
- Etablering af nyt tilslutningsanlæg ved Ødisvej på E45 Sønderjyske Motorvej (Kolding Kommune)
- Etablering af østvendte ramper på E20 Vestmotorvejen ved tilslutningsanlæg 33 Vemmedrup (Køge Kommune)
- Ombygning af tilslutningsanlæg 49 Århus S på E45 Østjyske Motorvej (Aarhus Kommune)
- Etablering af østvendte ramper på E20 Vestmotorvejen ved tilslutningsanlæg 41 (Slagelse Kommune)
- Etablering af nyt tilslutningsanlæg på E45 Østjyske Motorvej ved Horsens (Hatting) (Horsens Kommune)
- Etablering af vestvendte ramper på rute 21 Holbækmotorvejen ved tilslutningsanlæg 6 (Høje Taastrup Kommune)
- Etablering af rundkørsel på rute 57 Elmevej nord for Vestmotorvejen (Sorø Kommune)

Såvel anlægsarbejde som planlægningsarbejde forestås af Vejdirektoratet i samarbejde med ansøgerkommunerne. Som følge af de nu afsluttede vejnetsanalyser, er projekternes totaludgift og åbningsår efter aftale med forligskredsen bag puljen i februar 2016 blevet opdateret, og anlægsarbejdet er påbegyndt for alle otte projekter. Projekterne forventes åbnet i 2017 og 2018.

Den samlede økonomiske ramme for medfinansieringspuljen forventes overholdt.

Pulje til mere cykeltrafik

De resterende 175,1 mio. kr. fra Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014) blev udmøntet med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014. Parterne var enige om at udmønte i alt ca. 121,4 mio. kr. til medfinansiering af en lang række projekter i kommuner, virksomheder og organisationer, et beløb til administration af puljen svarende til 1 pct. af tilskudsdelens samt 52,5 mio. kr. til cykelprojekter på statsveje og tværgående projekter. Sidstnævnte projekter fremgår af tabel 9.2.

Forligspartierne aftalte med Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010 at bevilge Bornholm tilskud i perioden 2010-2014. Det har imidlertid ikke været mulig for Bornholms Regionskommune at realisere projektet i den oprindeligt forudsatte form. Parterne bag aftalerne om en grøn transportpolitik besluttede den 14. juni 2016, efter at Bornholms Regionskommune havde tilkendegivet, at de eksisterende tilsagn kunne bortfalde, at give tilsagn til et nyt cykelprojekt på Bornholm, hvor tilskudsfordelingen mellem stat og kommune er hhv. 80 og 20 procent. Projektet holder sig inden for den tilbageværende økonomiske ramme for det oprindelige projekt på 47,9 mio. kr. Det samlede budget for projektet udgør dermed 59,9 mio. kr.

Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik.

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der afsat midler til *Pulje til forbedringer af den kollektive trafik i yderområder* samt *Yderligere investeringer i forbedringer af den kollektive trafik*. Med Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015 udmøntede yderligere midler. En del af midlerne afsat i disse aftaler anvendes til investeringer i infrastruktur, jf. tabel 9.3.

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

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 31.03.2016	Bevillingsansvarlig
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	Aftale af 12. juni 2012	53,1	Ja	0,0	Trafik- og Byggestyrelsen
Medfinansiering af supercykelstier i de større byer	Aftale af 12. juni 2012	189,0	Ja	171,9 ²⁾	Vejdirektoratet
Formyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale af 12. juni 2012	54,6	Ja	42,8	Banedanmark
Pulje til busfremkommelighed	Aftale af 12. juni 2014	51,1	Ja	51,1 ³⁾	Trafik- og Byggestyrelsen
Supercykelstier og cykelparkering	Aftale af 12. juni 2014	182,9	Ja	173,6 ⁴⁾	Trafik- og Byggestyrelsen
Omlægning af S-banen til metrodrift	Aftale af 12. juni 2014	15,1	Ja	1,4	Transport- og Bygningsministeriet
Analyse af effekter ved stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland	Aftale af 22. maj 2015	0,5	Ja	0,0	Transport- og Bygningsministeriet
Analyse af jernbanekrydsning i Silkeborg	Aftale af 22. maj 2015	0,5	Ja	0,0	Banedanmark
Analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne	Aftale af 22. maj 2015	1,0	Ja	0,0	Transport- og Bygningsministeriet

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

- 1) Der blev afsat 57 mio. kr. årligt 2012-priser i perioden 2013-2017. Forbrugstallet angiver det hidtil i året tilsagnsførte beløb tillagt 0,6 mio. kr. i administrationsbidrag til Trafik- og Byggestyrelsen.
- 2) Resterende midler er udmøntet til projekter på statsvejnettet.
- 3) Heraf 0,5 i administrationsbidrag til Trafik- og Byggestyrelsen.
- 4) Inkl. administrationsbidrag til Trafik- og Byggestyrelsen og Vejdirektoratet.

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

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

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

Der har været afholdt udbud af fornyelsesopgaven, og Signalprogrammets leverandør Thales leverer 26 overkørselsanlæg, som opfylder sikkerhedsreglementerne og ERTMS-specifikationerne.

Totalbevillingen forventes overholdt.

Analyse af omlægning af S-banen til metrodrift

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

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

Udredningsarbejdet blev igangsat i 2014 og forventes afsluttet medio 2017.

Analyse af effekter ved stationsåbninger i Østjylland

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

Analyse af jernbanekrydsning i Silkeborg

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

Analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne

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

Puljeprojekter finansieret af Togfonden DK

Tabel 9.4. Puljeprojekter på transportområdet, Togfonden DK

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

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

Pulje til parkering

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

Analysen er sat foreløbigt i bero i lyset af igangværende politiske drøftelser om Togfonden DK.

Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn

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

Pulje til overkørsler

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

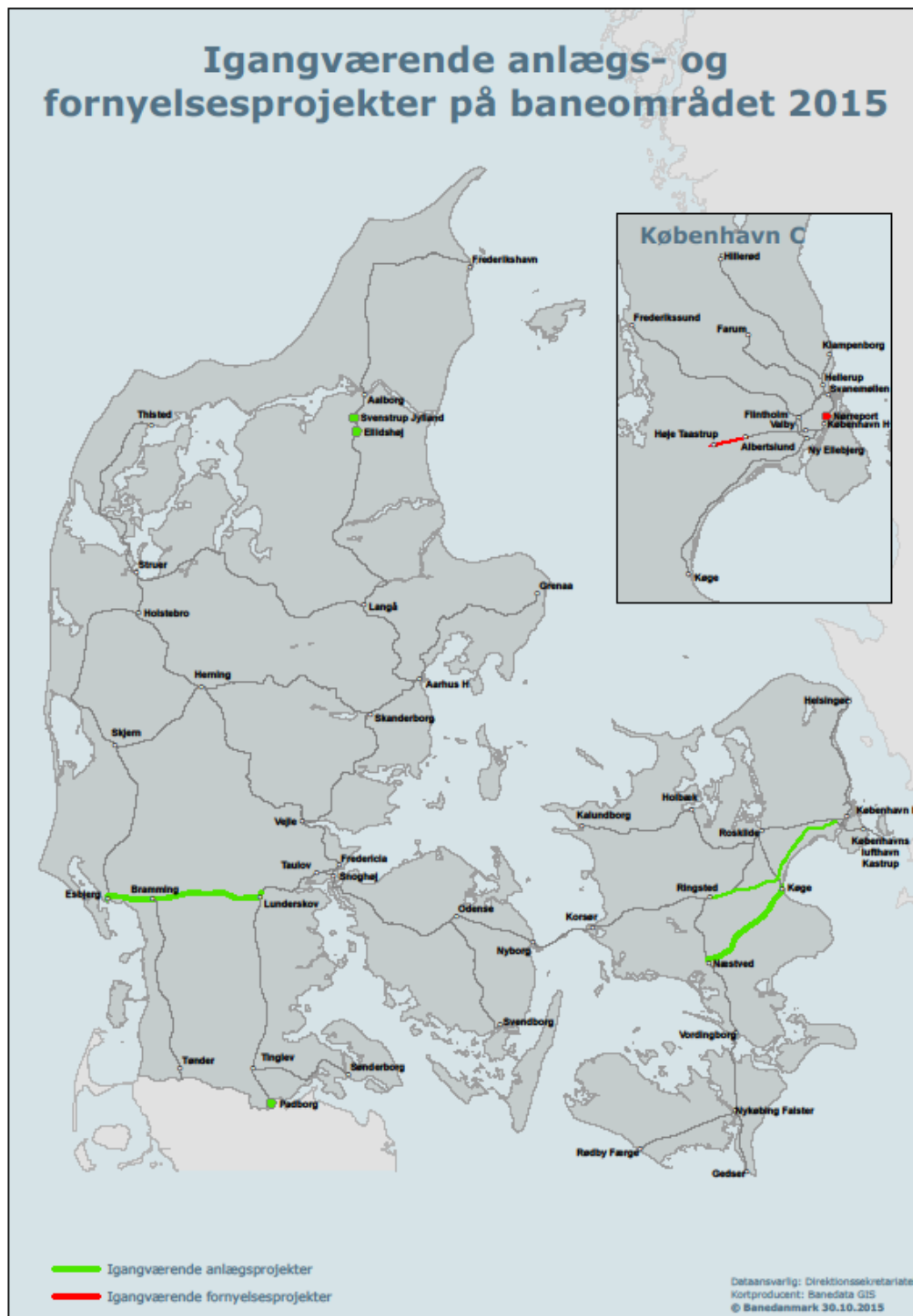
Puljen omfatter nedlæggelse eller opgradering af overkørsler på hoved-, regional- og lokalbanerne. Målsætningen er nedlæggelse eller sikring (i al væsentlighed) af alle usikrede overkørsler på Banedanmarks net med udgangen af 2018.

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

Banedanmark vurderer, at puljen skal tilføres yderligere midler for at sikre, at alle usikrede overkørsler er nedlagt eller sikret ved udgangen af 2018. En løsning, hvor finansieringen sker via omdisponeringer fra Banedanmarks afsluttede puljeprojekter, er i juni 2016 godkendt af forligskredsen bag puljen.

10. Bilag

Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet



Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet

