



Transportministeriet

Status for anlægs- og byggeprojekter

1. halvår 2021



Den nye Arkitektskole i Aarhus (Foto: Thomas Mølvig).

Status for anlægs- og byggeprojekter

1. halvår 2021

Status for anlægs- og byggeprojekter, 1. halvår 2021

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN netudgave: 978-87-93292-64-2

4. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Indhold

1.	Indledning	7
2.	Jernbaner	8
	Anlægsprojekter på baneområdet	10
2.1.	Ny bane København-Ringsted	11
	Niveaufri udledning Ny Ellebjerg	12
	Signalprogrammet	13
	Elektrificering af Roskilde – Kalundborg	19
	Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	21
	Elektrificering af Fredericia – Aarhus	22
	Modernisering af kørestrøm	24
	Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	25
	Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring	27
	Anlæg af Stilling Station	28
	Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	29
	Ny bane over Vestfyn (udføres af Vejdirektoratet)	30
2.2.	Fornyelser på baneområdet	31
	Sporfornyelse af Slagelse Station og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	33
	Perroner ved Slagelse Station	34
	Sporfornyelse København – Høje Taastrup	35
	Sporfornyelse ved Struer St.	36
	Sporfornyelse Slagelse-Korsør	37
	Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	38
	Sporfornyelse af strækningen Hobro-Aalborg	39
2.3.	FTN fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro	40
	Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder	41
	Sporfornyelse af Vejle Station	41
	Ny station i Jerne	41
	Ny bane til Aalborg	41
	Ny station i Vinge	41
	Internet i tog	41
2.4.	Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg	42
	FTN fiberkabelinfrastruktur Næstved-Nykøbing Falster	42
	Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet	43

3.	Veje.....	45
	Projekter under gennemførelse.....	46
	Storstrømsbroen.....	47
3.1.	Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej).....	49
	Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Odense V.	50
	Nordhavnstunnel (udføres for Københavns Kommune)	51
	Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet	52
3.2.	Forstærkning af Langelandsbroen	53
	Renovering af Sallingsundbroen.....	54
	Renovering af Skovdiget Østbro, Hillerødmotorvejen	55
	Åbnede større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter	56
3.3.	Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse	57
3.4.	Letbaner.....	58
4.	Aarhus Letbane	59
4.1.	Odense Letbane	60
4.2.	Letbane på Ring 3.....	61
4.3.	Letbane på Ring 3.....	61
5.	Femern Bælt	62
5.1.	Kyst til kyst-forbindelsen.....	62
5.2.	Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	64
6.	Metroen.....	66
6.1.	M4 Sydhavn.....	66
7.	Puljeprojekter på transportområdet	68
7.1.	Status for puljer og puljefinansierede projekter.....	68
7.2.	Pulje til øget tilgængelighed på stationer	71
8.1.	Bygninger	72
	Større igangværende byggeprojekter	75
8.1.1.	Projekter ved Bygningsstyrelsen.....	76
	Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet	76
	Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet.....	77
	Ny politistation i Torshavn.....	78
	Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH).....	79
	Samlokalisering med UC-Syd, Syddansk Universitet	80
	Ombygning af Østre Skole i Holbæk.....	81
	Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	82

6. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Skatteforvaltningen i Aarhus	83
Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup	84
Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet	85
Strandgade 29, København	86
Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København	87
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense	88
SDU MMMI – Udvidelse af det eksisterende MMMI	89
8.1.2. Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister.....	90
Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet.....	90
Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet	90
Nybyggeri til Institut for Byggeri og Anlæg samt byggemodning af Campus Vest, Aalborg Universitet	90
8.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet.....	91
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet	91
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet.....	93
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet.....	94
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet	95
8.2. Status på UNILAB-midlerne.....	96
8.3. OPP-projekter.....	97
9. Bilag	98
9.1. Bilag 1: Politiske aftaler på transport-og bygningsområdet	98
9.2. Bilag 2: EU-støtte.....	102
9.3. Bilag 3: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	104
9.4. Bilag 4: Igangværende projekter på baneområdet	105
9.5. Bilag 5: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	106
9.7. Bilag 6: Aktstykkegodkendte byggeprojekter	107
9.8. Bilag 7: Undersøgelser på bane- og vejområdet.....	109
Bilag 8: Status for træk på den centrale anlægsreserve	112

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transportudvalg om status og udvikling i bygge- og anlægsprojekter under Transportministeriet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 31. marts 2021 med mindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter, er dog opdateret pr. maj 2021, med mindre andet er angivet.

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 økonomiske situation i 2021-priser (medmindre andet fremgår). Orienteringen for 2. halvår 2020 blev fremsendt til Folketinget d. 22. december 2020.

Anlægsstatus omfatter alle større projekter, som er blevet tildelt bevilling af Folketinget, samt øvrige store projekter udført af Transportministeriet. Ændringerne af igangværende projekter som følge af Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 er delvist indeholdt i nærværende Anlægsstatus. Aftalens fulde indvirkning på igangværende projekter vil indgå i Anlægsstatus for 2. halvår 2021.

Boks 1 | COVID-19's indvirkning på bygge-og anlægsprojekter

Som det har været tilfældet med andre sektorer, har bygge-og anlægsbranchen været påvirket af COVID-19 situationen herunder flere projekter under Transportministeriet.

Udfordringerne ved COVID-19 situationen relaterer sig i høj grad til, at det har været svært at få tilført udenlandsk arbejdskraft til projektudførelserne. Det har ofte været forbundet med lange isolationsforløb for medarbejderne, når arbejdskraft har skullet krydse grænser. Derudover kan der også være udfordringer forbundet med materialelevering, da produktionslandene har været lukket ned. De steder, hvor tilførslen af udenlandske specialister og arbejdskraft eller materialer har været kritisk for byggeriets fremdrift, har COVID-19 derfor haft negativ indvirkning.

Derudover har der været tilfælde af smitteudbrud på byggepladserne, der har medført længere isolationsforløb for medarbejderne og deraf følgende stop af byggeriet. Dette gør sig dog kun gældende for et fåtal af byggerierne.

Sidst er der anmeldt overordnede eller uspecificerede claims fra entreprenører, der skal behandles nærmere.

Den generelle øgede byggeaktivitet som følge af COVID-19 nedlukninger har medført højere materialepriser, hvilket i nogen grad kan påvirke visse byggeprojekter. Især prisen på tømmer er steget. Der er ikke på nuværende tidspunkt et komplet overblik over indvirkningerne af COVID-19. Derfor bliver der til stadighed taget højde for COVID-19 i de enkelte risikovurderinger for projekterne. COVID-19 kan derfor have indvirkning på størrelsen på projekternes afsatte reserver. Indvirkningen synes dog generelt ikke at være så omfattende, som man kunne frygte. Nogle bygge- og anlægsprojekter har oplevet væsentlige udfordringer, men mange projekter har i det store hele kunnet opretholde arbejde og fremdrift uden de store indvirkninger.

Under de enkelte kapitler kan der læses mere om den nuværende viden om COVID-19's indvirkning på specifikke projekter.

2. Jernbaner

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

I afsnit 2.1 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit 2.2 gives en status for de større fornyelsesprojekter under gennemførelse og i afsnit 2.3 gives en samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet. Af kapitel 5, afsnit 5.2, fremgår status for det danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen. For oversigter over puljeprojekter, se kapitel 7.

Det bemærkes indledningsvist, at en række projekter beskrevet i dette kapitel er gensidigt afhængige – enten af tekniske, tidsmæssige eller andre grunde. Særligt er en række projekter afhængige af Signalprogrammets udrulning på fjernbanen.

Boks 2 | Markedssituationen på jernbaneområdet

Markedet inden for entreprenører til de store sporombygningsprojekter er domineret af få store virksomheder. Banedanmark oplever, at der ofte modtages få tilbud på de store entrepriser, ligesom der kan være meget stor forskel på det laveste og det næstlaveste tilbud på en opgave. Banedanmark arbejder med en række tiltag for at forbedre konkurrencesituationen, f.eks. ved at udskille de meget specialiserede fag med få potentielle tilbudsgivere (sikring og kørestrøm) i selvstændige entreprisekontrakter.

Det er Banedanmarks vurdering, at der er kapacitet i det europæiske marked til at gennemføre Banedanmarks projektportefølje, men det kræver, at Banedanmark kan tilrettelægge udbuddene af de store kontrakter på en måde, så de er internationalt attraktive, både i forhold til størrelse og indhold.

Det skal dog bemærkes, at en række af Banedanmarks arbejder retter sig mod det mere generelle entreprenørmarked, hvor markedssituationen således er mere påvirket af den generelle udvikling i bygge- og anlægsmarkedet. Endvidere er Banedanmark opmærksom på, at der inden for de kommende 1-10 år er planlagt mega-projekter i Norge, Sverige, Finland, Tyskland og Danmark. Dette kan både være en fordel og en ulempe for konkurrencesituationen i Danmark, hvorfor Banedanmark har en løbende dialog med de udenlandske entreprenører om opgaver i Danmark. Denne aktivitet har imidlertid over den seneste periode været begrænset grundet COVID-19-situationen.

Markedet for teknisk rådgivning og bistand er ligeledes domineret af en mindre gruppe af forholdsvis store virksomheder. Der har været en tendens til, at tilbuddene indeholdt meget lave enhedspriser, hvorefter firmaerne har udfordret, hvilke enhedspriser de skulle afregnes efter. Dette ses som en usund markedsstruktur. Der arbejdes med forskellige udbudsmodeller med henblik på at skabe et marked med sund konkurrence.

Der vurderes overordnet at være tilstrækkelig kapacitet i markedet til at gennemføre Banedanmarks projektportefølje, dog ses visse udfordringer i forhold til projektering af sikringsanlæg. Der arbejdes med forskellige tiltag for at sikre tilstrækkelige ressourcer til sikringsprojektering samt nye styrings- og kvalitetssikringsmodeller, som forventes at øge leverancesikkerheden på sigt.

Markedet for validatorer af sikringsanlæg er fortsat ekstremt presset. Validatorernes rolle er at kvalitetssikre den projekterede ændring af sikringsanlæg, som skal foretages, når der ændres i infrastrukturen. For at øge tilgængeligheden og produktiviteten blandt validatorerne har Banedanmark indledt intensiv dialog med de største leverandører og restruktureret planlægningsprocessen for på den måde at skabe mere robusthed.

Herudover har Banedanmark etableret en intern kvalitetssikringsfunktion, som medvirker til at højne kvaliteten af det projekterede materiale og dermed på sigt til at reducere tidsforbruget til validering.

Boks 3 | Særligt om COVID-19-situationen

Som tilfældet er for det øvrige samfund, agerer Banedanmark som bygherre og anlægsmyndighed i en verden med COVID-19. Til trods for de omfattende restriktioner og risikominimerende foranstaltninger, der over foråret og efteråret har gjort sig gældende, har den nuværende situation med COVID-19 ikke forårsaget afgørende påvirkning af Banedanmarks anlægsportefølje. Der har dog været enkelte tilfælde, hvor Banedanmark har oplevet udfordringer med at få leverancer og maskiner fra udlandet frem til projekterne. Så vidt har leveranceproblemer ikke været kritiske for fremdriften i de berørte projekter. Banedanmark er imidlertid opmærksom på, at situationen fremadrettet meget vel kan ændre sig.

Der er konstateret et enkelt tilfælde af COVID-19 på Banedanmarks bygge- og anlægspladser, men dette har været uden betydning for fremdriften og blev effektivt håndteret ved isolering af de pågældende medarbejdere. Situationen taget i betragtning er det i vid udstrækning lykkedes at holde fremdrift i og skærme Banedanmarks anlægsaktiviteter af for større påvirkning fra COVID-19. Der har på nuværende tidspunkt været begrænsede økonomiske effekter af COVID-19, men den samlede effekt kan endnu ikke opgøres.

Banedanmark er dog generelt opmærksom på, at der med COVID-19 forefindes en reel risiko for, at leverancer fra berørte leverandører helt eller delvist udebliver. Der er som følge heraf bl.a. i den forbindelse stillet særligt krav om test i situationer, hvor det er vanskeligt at holde den tilstrækkelige fysiske afstand på bygge- og anlægspladser f.eks. i forbindelse med ibrugtagning af større stationsanlæg. Der holdes desuden løbende møder på byggepladser og i projekterne om situationen og tiltag, der kan være med til at holde fremdriften i projekterne.

For så vidt angår nye udbud, har Banedanmark oplevet enkelte tilfælde, hvor tilbudsgiver har taget forbehold, fordi COVID-19 som udgangspunkt ikke vil kunne påberåbes som force majeure. Banedanmark har derfor i samarbejde med Dansk Byggeri udarbejdet en klausul, som indarbejdes i de kontrakter, Banedanmark udbyder, som mindsker risikoen for tilbudsgiver i lyset af COVID-19.

Anlægsprojekter på baneområdet

Tabel 2.1 | Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2021-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 31.03.21	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden							
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	11.350,9	Ja	9.991,0	Nej	9.789,3	100%	2019
Signalprogrammet ¹⁾	20.177,4	Ja	20.177,4	Ja	11.314,2	100%	2022/2030
Ny bane til Aalborg Lufthavn ¹⁾	301,3	Ja	301,3	Ja	249,1	69%	2020
Øvrige projekter							
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	502,8	Ja	425,5	Ja	10,1	-43%	2027/2028
Togfonden DK							
Elektrificering af Aarhus - Aalborg (Lindholm) ¹⁾	2.819,5	Ja	2.415,0	Ja	706,0	39%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.715,0	Ja	2.314,1	Ja	349,6	3%	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.192,4	Ja	1.124,4	Ja	445,4	0%	2024/2027
Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg ¹⁾	502,4	Ja	502,4	Ja	474,0	100%	2019 ²⁾
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring) ¹⁾	119,9	Ja	119,9	Ja	45,2	100%	2020/2024
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	610,9	Ja	516,9	Ja	46,8	100%	2022 ³⁾
Modernisering af kørestrøm ¹⁾	812,2	Ja	722,4	Ja	82,0	0%	2023
Ny bane over Vestfyn	4.820,1	Ja	4.065,7	Ja	0	0%	2028/2029
Kollektiv trafik							
Stilling station	19,5	Ja	16,6	Ja	0,7	0%	2022

Anm.: "Totaludgift" angiver den samlede bevilling til projektet samt modtaget TEN-støtte. "Projektbevilling" svarer til den afsatte bevilling på Banedanmarks egen konto (dermed inkl. projektreserve men ekskl. central anlægsreserve) "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over. Det er beregnet med udgangspunkt i projekternes oprindelige projektreserve. "Åbningsår" er som udgangspunkt året for ibrugtagning af den nye infrastruktur og ikke nødvendigvis året for anlægsarbejdernes færdiggørelse. Når Folketinget bevilger et projekt, afsættes der 30 pct. i reservere, således bidrager hvert projekt yderligere med 20 procentpoint til en central reserve på Finansloven. Der kan anmodes om træk herfra, når projektbevillingen ikke er tilstrækkelig.

- 1) Projektet har et træk på den centrale reserve, jf. bilag 8
- 2) Fuld funktionalitet i 2021.
- 3) Dog udføres hastighedsopgraderingen på Langå station i 2024/2025 og en lille del af strækningen ved Aarhus H er planlagt til udførelse i 2025/2026.

Ny bane København-Ringsted

Baggrund

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.

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 527 af 26. maj 2010

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2010

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2018
- Seneste Anlægsstatus: åbnet 31. maj 2019
- Aktuel status: åbnet 31. maj 2019

Bemærkninger

Der udestår primært idriftsættelse af det nye signalsystem på strækningen København-Ringsted og dermed den fulde funktionalitet inkl. forbindelsen fra Køge Nord til Køge. Denne forventes ultimo 2022. På strækningen udestår derudover bl.a. enkelte restarbejder, herunder arealrelaterede aktiviteter, som først kan afsluttes, når alle arealer er klar til tilbagelevering, og der opnås enighed mellem Banedanmark og private og offentlige lodsejere omkring fremtidige forhold.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 9.991,0 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 11.350,9 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 1.359,9 mio. kr.

På baggrund af en tidligere forventning om et væsentligt mindreforbrug blev der på finansloven for 2017 tilbageført 674,5 mio. kr. (2017-priser) fra bevillingen til Ny bane København-Ringsted til Infrastruktur fonden, og den bevilgede totaludgift til projektet er nu 11.350,9 mio. kr. (2020-priser).

Det har efterfølgende været nødvendigt i foråret 2018 at tilføre i alt 623,1 mio. kr. fra den centrale anlægsreserve. Det skyldes primært, at den ændrede strategi for Signalprogrammet medførte merudgifter i projektet, herunder til anlæg af eksisterende signalteknologi (inkl. et midlertidigt stationssikringsanlæg ved Køge Nord Station) forud for ibrugtagning af de nye signaler på strækningen.

Overholdelse af bevilling

Banedanmark har anmodet om, at projektet tilføres yderligere 194,7 mio. kr. (2020-priser) fra den centrale anlægsreserve. Anmodningen skyldes blandt andet merudgifter til de afsluttende arbejder i projektet, de kommende nye signaler, ekspropriationer, kørestrømsanlægget, arbejdet ved Ringsted Station samt afledte tværgående udgifter til projektstyring mv.

Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg

Baggrund

Formål

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

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.

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 543 af 29. april 2015 og akt. 19 af 22. november 2018.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2015

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Seneste Anlægsstatus: 2019
- Aktuel status: ibrugtaget ultimo 2019

Bemærkninger

Anlægget blev ibrugtaget ultimo 2019, men ressourceknaphed på sikring- og valideringsressourcer nødvendiggjorde, at projektets sikringstekniske ibrugtagning blev delt i to. Den første blev gennemført primo december 2019, og den anden og sidste sikringstekniske ibrugtagning er planlagt gennemført primo juli 2021, hvorefter der også vil køre godstog på den nye jernbanebro. Hermed er der sikret fuld funktionalitet tidsnok til, at særligt trafikafviklingen under det planlagte sporfornyelsesprojekt København-Høje Taastrup tilgodeses.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 502,4 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 502,4 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 0,0 mio. kr.

Projektet er i perioden 2017-2020 tilført i alt 181,7 mio. kr. (tre tilførsler i årets prisniveau) fra den centrale anlægsreserve. Årsagen fremgår af Anlægsstatus for 1. halvår 2020.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Signalprogrammet

Baggrund

Formål

Det er med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 besluttet at etablere et nyt signal-system på både fjernbanen og S-banen. På fjernbanen etableres et signalsystem baseret på det fæl-leseuropæiske signalsystem ERTMS niveau 2. Dette forventes at ske inden udgangen af 2030 for så vidt angår fjernbanen og de strækninger, der indgår i kontrakterne på nuværende tidspunkt. På S-banen etableres et moderne bybanesystem (CBTC) inden udgangen af 2022.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 194 af 27. marts 2008

Akt. 154 af 18. juni 2009

Akt. 95 af 11. februar 2010

Akt. 69 af 3. juni 2010

Akt. 148 af 19. maj 2011

Akt. 147 af 8. december 2011

Finansloven for 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- Kontrakter indgået 2011 og 2012 (hvh. S-bane, Fjernbane og Onboard)

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2018/2021 (S-bane/Fjernbane)
- Seneste Anlægsstatus: 2022/senest 2030 (S-bane/Fjernbane)
- Aktuel status: 2022/senest 2030 (S-bane/Fjernbane)

Bemærkninger

Udrulningsstrategien for Signalprogrammet er, at der på baggrund af Signalprogrammets fremdrift løbende tages stilling til, hvilken implementering der bedst sikrer de nødvendige tog i drift til pas-sagererne, herunder også efter overgangen til elektrisk drift.

Ordførerne præsenteres jævnligt for status på fremdriften i programmet, herunder fremsendes Ba-nedanmarks statusrapporter for Signalprogrammet månedligt til Folketinget til orientering.

I det følgende gives en kort status på fremdriften i Signalprogrammet.

S-banen

Projektet følger planen, der betyder, at det nye signalsystem er udrullet på alle strækninger i slut-ningen af 2022.

14. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Ibrugtagning af Farum-Nordhavn, Hellerup-Nordhavn samt Ringbanen blev planmæssigt gennemført i januar 2021. Den næste leverance var implementeringen af den tekniske løsning for glatte skinner, der blev planmæssigt ibrugtaget i juni 2021, og som håndterer hovedproblemet omkring glatte skinner. Løsningen betyder, at det uden for løvfaldssæsonen vil være muligt at køre uden glatte skinner funktionen indkoblet. Det medfører, at toget kan bremse senere, så køretiden mellem standsninger reduceres. Af jernbanesikkerhedsmæssige grunde er det fortsat nødvendigt at køre med glatte skinner funktionen indkoblet i løvfaldsperioden.

Planen for den resterende ibrugtagning ser ud som følger:

- Nordhavn-Carlsberg/Sydhavn december 2021 (ibrugtagning i januar 2022)
- Sydhavn-Køge samt Carlsberg-Frederikssund/Høje Taastrup september 2022

Primo 2023 følger afsluttende leverancer, der omhandler bl.a. ændringer påkrævet ifm. den nye station Favrholt og hastighedsopgraderingen mellem Jægersborg og Holte, som var ændringer, der ikke var kendte ved indgåelsen af kontrakten.

Banedanmark har nu aftalt spærringsmønster for installationsarbejdet for strækningen (Carlsberg)-Frederikssund/Høje Taastrup med Siemens. Af hensyn til trafikafviklingen og passagerpåvirkningen vil den aftalte plan for installationsarbejdet indbefatte en mindre forsinkelse af ibrugtagningen ud over september 2022.

I efteråret 2020 blev det i EU vedtaget, at bybanesystemer såsom det danske CBTC-system på S-banen skal anvende samme frekvensområde til signalstyring af togene. Det nye fælles frekvensområde kaldes ITS-båndet (frekvensen 5915-5935 MHz).

CBTC-systemet på S-banen bruger i dag et andet frekvensområde til signalstyring end området, hvor ITS-båndet ligger. Siemens fik i 2010 tildelt licens af Energistyrelsen til at bruge dette område frem til 2025.

En ændring af CBTC-systemets aktuelle frekvensområde og sendestyrke vurderes at være en både økonomisk og driftsmæssigt omfattende opgave, der yderligere kompliceres af, at CBTC-systemet stadig er under udrulning frem til udgangen af 2022, hvor den sidste del af S-banen overgår til CBTC-systemet.

Den langsigtede konvertering, som EU-lovgivningen afstedkommer, håndteres på overordnet plan mellem Banedanmark, Transportministeriet og Energistyrelsen. Banedanmark har indgået aftale med Siemens, der er leverandør af CBTC-systemet på S-banen, om at udarbejde et løsningsforslag for en ny radiotransmissionsløsning. I S-baneprojektet i Signalprogrammet behandler man eventuelle konsekvenser for de sidste udrulninger af CBTC-systemet. For nuværende fortsætter udrulningen af CBTC dog som planlagt, idet det er Banedanmarks forventning, at CBTC er i drift på hele S-banen, før en ny radiotransmissionsløsning kan nå at foreligge.

Det bemærkes, at det ikke er en del af Signalprogrammet at flytte S-banedriften på frekvensbåndet. Det har hverken været indeholdt i budgettet for signalsystemsudrulningen eller i S-banekontrakten, ligesom det ikke var forudsat i beslutningsgrundlaget, at man efterfølgende skulle indskrænke/flytte frekvensbånd. Der er i Aftale om Infrastrukturplan 2035 fundet finansiering til opgaven.

Fjernbanen – Østdanmark (øst for Lillebælt)

I december 2019 blev Roskilde-(Køge) den første strækning, der overgik til det nye signalsystem i Østdanmark. De næste store milepæle er ibrugtagning af strækningen, Køge-(Næstved) og strækningen Mogenstrup-Rødby, som er planlagt til hhv. august 2021 og december 2021.

Ibrugtagningen af strækningen Køge-(Næstved) er skubbet fra juni 2021 til primo august 2021 grundet at nogle af leverandørens medarbejdere pga. COVID-19 har været hjemsendt for at undgå smittespredning.

Banedanmark har i slutningen af marts indgået en aftale med Alstom om en udrulningsplan for resten af strækningerne i Østdanmark. Denne plan skal dog konsolideres på baggrund af Aftale om Infrastrukturplan 2035.

De næste store milepæle er ibrugtagning af strækningerne Mogenstrup-Rødby og København-Ringsted hhv. i december 2021 og 2022. Herefter følger ibrugtagning af Roskilde-Holbæk-Kalundborg (Nordvestbanen) i 2024 samt Svendborgbanen i 2025.

Planen omfatter alene de projekter, som var indeholdt i den oprindelige kontrakt med Alstom. Det må således forventes, at planen skal opdateres på baggrund af Aftale om Infrastrukturplan 2035, ligesom den skal afstemmes ift. ibrugtagningen af Storstrømsbroen, ny bane over Vestfyn og evt. Femern bælt tunnellen. Aftalen med Alstom er samtidig en såkaldt produktionsplan – altså uden Banedanmarks erfaringsbaserede tillæg til tidsplanen.

Fjernbanen – Vestdanmark (vest for Lillebælt)

Tre strækninger i Vestdanmark er i drift med det nye signalsystem. Den sidste etape af ibrugtagningen af strækningen (Langå)-Struer-(Holstebro) blev afsluttet ultimo marts 2021.

Den næste store milepæl er implementeringen af en softwareopgradering i efteråret 2021. Opgraderingen udrulles på alle tre strækninger i drift med det nye signalsystem, og skal implementeres før ibrugtagning af den næste strækning (Vejle)-Holstebro-Herning-(Skanderborg). Denne strækning vil efter planen blive ibrugtaget i perioden maj til september 2022 og dermed inden for Anlægsplanen. Derefter følger implementeringen af endnu en softwareopgradering (DK3.0) planlagt til 2023, og ibrugtagning af (Esbjerg)-(Holstebro)-Skjern-(Herning) senest ved udgangen af 2023.

Banedanmark har i samarbejde med leverandøren genbesøgt udrulningsplanen for de resterende strækninger. Genbesøget indbefatter, at udrulningen af det nye signalsystem i Vestdanmark vil være afsluttet ved udgangen af 2027. Den kommercielle aftale udestår, men der er enighed om en tidsplan, som både leverandøren og Banedanmark arbejder efter.

I den reviderede plan er der taget hensyn til, at der er så godt et erfaringsgrundlag som muligt, inden udrulningen fortsætter til hovedstrækningen.

I den reviderede udrulningsplan er det forudsat, at de tidligere separate strækninger (Lunderskov)-Esbjerg og (Bramming)-Tønder vil blive ibrugtaget som én samlet strækning. Hvornår strækningerne ibrugtages afhænger af materielsituationen. Dette undersøges pt. mellem DSB, Transportmi-

nisteriets departement og Banedanmark. Hovedstrækningen (Fredericia)-Aarhus-Aalborg Lufthavn ibrugtages som to strækninger. Ibrugtagning af den nordlige del fra Aarhus (ekskl.) til Aalborg Lufthavn vil være afsluttet ultimo 2024, mens ibrugtagning af den sydlige del fra Aarhus til Fredericia (ekskl.) efter planen vil være afsluttet i januar 2026. For den sydlige del er der taget højde for, hvordan Aarhus H bedst sættes i drift. Derefter resterer to strækninger: Fredericia-(Midjelfart)-Padborg, (Tinglev)-Sønderborg og (Lunderskov)-Esbjerg & (Bramming)-Tønder, jf. dog evt. mulighed for tidligere indplacering af disse sidste strækninger.

Ombordudstyr

Alle togtyper forventes klar til det tidspunkt, hvor de skal bruges. Sammen med DSB arbejdes der på at genetablere en tidsmæssig reserve i planen for udrustning af IR4, ligesom der pågår afklaring vedr. DSB's IC3 Indusi.

Flere togserier var ved udgangen af 2020 udrustet, og medio marts er næsten 150 tog udrustet med nyt ombordudstyr og godkendt til drift. Togene omfatter bl.a. alle Desirotog hos Nordjyske Jernbaner, 41 IC3, samtlige Arrivas Lint41, Lokaltogs første 16 Lint41 og alle DSB's MQ-tog, som i december 2020 blev overdraget til Arriva.

Hvad angår IC3 Indusi har Banedanmark og DSB nedsat en arbejdsgruppe, som arbejder mod en fælles anbefaling for, hvordan togene bedst udrustes, så DSB kan opretholde så hensigtsmæssig en drift som muligt. Der er stor usikkerhed forbundet med godkendelsesprocessen i det europæiske jernbaneagentur (ERA). Usikkerheden skyldes, at togene skal godkendes direkte af ERA og ikke som vanligt af Trafikstyrelsen, da det er en grænsekrydsende flåde.

Implementeringen af den 4. jernbanepakke og ERA's (Det Europæiske Jernbaneagentur) One Stop Shop-portal (OSS-portal) har introduceret en række ændrede vilkår for opnåelse af de sikkerhedsgodkendelser, som er påkrævet ifm. de ændringer, som Signalprogrammet introducerer i togenes tekniske systemer, komponenter og software. De nye vilkår betyder blandt andet, at flere ændringer end tidligere skal godkendes af ERA, ligesom sagsbehandlingstiden er øget markant i forhold til tidligere. Dette indebærer en risiko for forsinkelser af udrustningsplanen, og dermed også af Signalprogrammets videre udrulning i det hele taget. Aktuelt har Signalprogrammet igangsat en række tiltag, der skal forebygge eventuelle negative konsekvenser for udrulningen. Således har denne risiko endnu ikke udmøntet sig i konkrete forsinkelser, ligesom usikkerheden om konsekvensen gør, at det ikke er indarbejdet i efterfølgende afsnit.

First of Class for DSB's IR4 er udrustet, men godkendelsesprocessen er pga. 4. jernbanepakke længere end tidligere, og ibrugtagningstilladelsen forventes derfor først opnået inden sommerferien, hvorefter serieudrustningen kan igangsættes. Det er aftalt med DSB, at udrustningen kan foregå parallelt, hvorved det fornødne antal tog forventes at være klar som forudsat til ibrugtagning af København-Ringsted i december 2022.

I december 2020 blev der truffet beslutning om, at Lokaltogs IC2 skal udrustes, så de fra Lollandsbanen kan tilgå Nykøbing Falster station, som overgår til det nye signalsystem, når strækningen mellem Mogenstrup og Rødby efter planen ibrugtages i december 2021. På den baggrund er der i samarbejde mellem Lokaltog, leverandøren og Banedanmark aftalt en plan for arbejdet, så det sikres, at togene er klar i sommeren 2023, som forudsat i beslutningsnotatet. Der arbejdes nu ud fra

en udrustningsplan, hvor togene er klar i august 2023, som forudsat. Banedanmark har afklaret forholdene omkring Nykøbing Falster Station sammen med Lokaltog, og der er en fælles forståelse af de operationelle muligheder.

Primo juni 2021 var Banedanmarks leverandør konkret i gang med udrustningen af fire togtyper (inklusive IR4). Derudover pågår arbejdet med Banedanmarks egne arbejdskøretøjer, ligesom udrustningen af en række af jernbanevirksomhedernes lokomotiver også er i gang.

Udrustningen af DSB's IC3-tog fortsætter, og medio juni var i alt 46 tog udrustet og godkendt til drift.

Udrustningen af DSB's dobbeltdækkertog (ABs) fortsætter, og medio marts var i alt 13 tog udrustet og godkendt. De første 12 tog, der som minimum skal være klar til ibrugtagning af den ny bane København-Ringsted, var udrustet og godkendt i marts 2021. Pga. introduktionen af 4. jernbanepakke rapporteredes i maj 2021 forsinkelse af færdiggørelsen af den samlede flåde på 25 tog, som dermed først forventes klar primo 2023, ligesom flere andre togtyper også berøres af den længere sagsbehandlingstid. Udviklingen følges månedligt i den faste statusrapportering. Fremdriften med ABs har desuden været udfordret af, at serieudrustningen pga. COVID-19 kom senere i gang end planlagt.

Tidligere har leverandørens indkøbsproces givet anledning til store udfordringer for udrustningsplanen. Banedanmark har derfor i en lang periode holdt nøje øje med udviklingen og vurderer, at de forbedringstiltag, som er implementeret hos leverandøren, har virket på tilfredsstillende vis, og at processen derfor ikke længere udgør en trussel mod fremdriften.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 20.177,4 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 20.177,4 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 0,0 mio. kr.

Med akt. 148 af 10. maj 2011 (tidligere fortrolig akt. J) og akt. 147 af 30. november 2011 (tidligere fortrolig akt. E) fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og fjernbane-projektets projektafslutning. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,9 mia. kr. (2012-priser). Besparelserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet. På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen.

18. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Overholdelse af bevilling

Programmets bevilling er 20.177,4 mio. kr. (2021-priser), og som oplyst i tidligere versioner af Anlægsstatus, forventes det fulde beløb anvendt. Det vurderes fortsat muligt at gennemføre programmet inden for den eksisterende bevilling, men reserven vurderes at være lavere end det normale niveau for programmer i en tilsvarende fase.

Programmet er blevet tildelt EU-støtte, jf. bilag 2.

Elektrificering af Roskilde – Kalundborg

Baggrund

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 Roskilde-Kalundborg. Bevilling til at gennemføre projektet blev givet med finansloven for 2018.

Jernbanen mellem Roskilde og Holbæk er 37 km og dobbeltsporet, og mellem Holbæk og Kalundborg er den 41 km og enkeltsporet. Jernbanen elektrificeres ved at hænge køreledninger op i master langs sporene, anlægge to transformerstationer og opstille autotransformere. For at gøre plads til køreledningerne over sporene er det nødvendigt at udskifte eller hæve i alt tre broer over jernbanen, foruden at lave 12 sporsænkninger og rydde bevoksning langs banen – de såkaldte forberedende arbejder til elektrificeringen.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2021
- Seneste Anlægsstatus: Roskilde-Holbæk udførelse ultimo 2021/Ibrugtagning 2024. Holbæk-Kalundborg 2027
- Aktuel status: Roskilde-Holbæk udførelse ultimo 2021/Ibrugtagning 2024. Holbæk-Kalundborg ibrugtagning 2027

Bemærkninger

Der er i januar 2020 indgået aftale med leverandøren om rammer og pris for elektrificeringen af etappen Roskilde-Holbæk (inkl. Holbæk Station). Næste del af strækningen Holbæk-Kalundborg udføres og forhandles som en selvstændig del af strækningen.

Spor- og broombygningerne, dvs. de forberedende arbejder forud for selve elektrificeringen, af strækningen Roskilde-Holbæk udføres i perioden 2019-2021, og for strækningen Holbæk-Kalundborg i perioden 2022-2026. Sporsænkningen på Holbæk-Kalundborg afsluttes i 2022, mens de resterende forberedende arbejder på strækningen vil fortsætte frem til 2026.

Hvad selve elektrificeringen angår, er anlægsarbejdet for etappen Roskilde-Holbæk igangsat i 2. halvår 2020 og forventes udført ultimo 2021. Ibrugtagning forventes i 2024 efter Signalprogramets udrulning på strækningen

Projekteringen for strækningen Holbæk-Kalundborg forventes påbegyndt i 2026 og elektrificeringen udført og ibrugtaget i 2027. Elektrificeringen vil blive koordineret med Banedanmarks øvrige aktiviteter. Tidsplanen for elektrificeringen kan derfor eventuelt blive justeret på et senere tidspunkt.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 1.124,4 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 1.192,4 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 68,0 mio. kr.

Projektet blev i 2018 tilført i alt 112,7 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af udgifter til immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk i lyset af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan. Forligskredsen har dog i juni 2020 besluttet, at strækningen ikke immuniseres.

Overholdelse af bevilling

Som oplyst i Anlægsstatus for 2. halvår 2020 medfører etapeopdelingen af Roskilde-Kalundborg i to udførelsesmæssigt separate delstrækninger meromkostninger til aftale med entreprenør om en revideret udrulningsplan på kørestrømsentreprisen. Aftale med kørestrømsleverandøren om udrulning af strækningen Roskilde-Holbæk er indgået i marts 2021. Opdelingen i to etaper giver derudover meromkostninger til replanlægning af de forberedende arbejder til elektrificeringen og til tværgående styringsomkostninger grundet forlængelse af anlægsperioden og mistet synergi. Projektets økonomi er derfor stadig presset, men såfremt midlerne afsat til immunisering frigives, er det forventningen, at projektbevillingen kan overholdes.

Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)

Baggrund

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 Fredericia-Aalborg. Den samlede strækning blev opdelt i to delstrækninger.

Jernbanen mellem Aarhus (ekskl. Aarhus H) og Aalborg/Lindholm indeholder 12 stationer, er ca. 145 km lang og dobbeltsporet bortset fra strækningen over Limfjordsbroen. Jernbanen elektrificeres ved at hænge køreledninger op i master langs sporene, anlægge to fordelingsstationer og opstille autotransformere. For at gøre plads til køreledningerne over sporene er det nødvendigt at udskifte eller hæve i alt 52 broer over jernbanen og rydde bevoksning langs banen – de såkaldte forberedende arbejder til elektrificeringen.

I projektet indgår endvidere elektrificering af den nye bane til Aalborg Lufthavn.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 50 af 30. november 2018 (tidligere fortrolig akt. X af 29. juni 2017)

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2025
- Aktuel status: 2025 (udførelse)/ultimo 2026 (ibrugtagning)

Bemærkninger

Broerne er opdelt i ni bropakker, der udføres i perioden 2018 til 2024.

I lyset af den nye udrulningsstrategi for Signalprogrammet fra efteråret 2017 har Banedanmark i marts 2021 indgået aftale med leverandøren Aarsleff-Siemens om en opdateret udrulningsplan for strækningen.

Selve elektrificeringen af strækningen er planlagt til udførelse i 2025 efter udrulning af det nye signalprogram på strækningen, idet ibrugtagning af elektrificeringen først sker ultimo 2026 sammen med elektrificeringen af strækningen Fredericia-Aarhus.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 2.415,0 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 2.819,5 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 404,5 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Elektrificering af Fredericia – Aarhus

Baggrund

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 Fredericia-Aalborg. Den samlede strækning blev opdelt i to delstrækninger.

Jernbanen mellem Fredericia og Aarhus (inkl. Aarhus H.) er ca. 109 km lang, dobbeltsporet, og inkluderer ni stationer ekskl. Fredericia station, som allerede er elektrificeret. Jernbanen elektrificeres ved at hænge køreledninger op i master langs sporene, anlægge en fordelingsstation og opstille autotransformere. For at gøre plads til køreledningerne er det nødvendigt at udskifte, hæve eller sporsænke under i alt 35 broer over jernbanen og rydde bevoksning langs banen – de såkaldte forberedende arbejder til elektrificeringen.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2024
- Seneste Anlægsstatus: 2026 (udførelse)/2026 (ibrugtagning)
- Aktuel status: 2026 (udførelse)/2026 (ibrugtagning)

Bemærkninger

Strækningen er inddelt i 19 (bro)pakker indeholdende sporsænkninger og broer, potentialudligning af broer og konstruktioner (BPU), rydning og arealer. I 2020 er der gennemført tre sporsænkninger samt en ny bro. I 2021 planlægges 11 broer gennemført, hvor udbud og kontraktindgåelse er afsluttet i 1. kvartal 2021. De øvrige bropakker planlægges udført i 2022 samt 2023 og forventes udbudt senere på året samt ultimo 2022.

Selve elektrificeringen af strækningen mellem Fredericia og Aarhus er opdelt i 2 etaper. Arbejderne på Aarhus H er en integreret del af Aarhus H.- projektet, imens de øvrige arbejder udføres med henblik på ibrugtagning ultimo 2026.

Forligskredsen bag projektet besluttede på et møde d. 10. marts 2020, at alle arbejderne på Aarhus H. skal koordineres i en såkaldt helhedsløsning. Dette inkluderer såvel de forberedende arbejder til

elektrificeringen som selve elektrificeringen af Aarhus H. Banedanmark har primo 2021 præsenteret et endeligt beslutningsgrundlag herfor.

I lyset af den nye udrulningsstrategi for Signalprogrammet fra efteråret 2017 har Banedanmark i marts 2021 indgået aftale med leverandøren Aarsleff-Siemens om en opdateret udrulningsplan for strækningen. Aftalen omfatter ikke Aarhus H, hvor der skal indgås særskilt aftale.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 2.314,1 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 2.715,0 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 400,9 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Modernisering af kørestrøm

Baggrund

Formål

Med aftale om udmøntning af Togfonden fra 2014 afsatte forligskredsen (S, RV, SF, EL og DF) midler til at sikre tilstrækkelig kørestrøm på eksisterende elektrificerede strækninger i forbindelse med, at forligskredsen traf beslutning om at elektrificere yderligere dele af statsbanenet.

Formålet med moderniseringsprojektet er at tilpasse det *eksisterende* kørestrømsanlæg (forsyningsanlæg og køreledningsanlæg) på den elektrificerede hovedstrækning København til Fredericia, så det kan håndtere den forøgede trafikmængde fra el-tog. Konkret drejer det sig om, at fordelingsstationer (transformerstationer) i Fredericia og Roskilde levetidsforlænges, og at fordelingsstationerne i Marslev og Slagelse nybygges. Hertil kommer behovet for en helt ny fordelingsstation i København (Sydhavnen) og ved Gelsted på Fyn.

Uden projektet vil der ikke kunne køres det af DSB forudsatte antal el-tog, og man vil ikke få fuld gavn af de igangværende investeringer i etablering af elektrificerede jernbanestrækninger.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2007 og senere finanslove (oprindeligt bevilling til Gelsted fordelingsstation)

Finansloven for 2018 (midler til forberedelse af Modernisering af kørestrøm)

Finansloven for 2020 (igangsættelse af Modernisering af kørestrøm ekskl. Gelsted)

Akt 227 af 18. juni 2020 (merbevilling til Gelsted fordelingsstation og integrering med Modernisering af kørestrøm)

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2024
- Seneste Anlægsstatus: 2024
- Aktuel status: Ultimo 2023

Bemærkninger

Tidsplanen indebærer, at de første fordelingsstationer (Sydhavnen og Gelsted) ibrugtages ultimo 2021/primus 2022. Tidsplanen understøtter den løbende udrulning af DSB's nye el-tog og -lokomotiver i de kommende år. Ibrugtagning af de opgraderede fordelingsstationer i Fredericia og Roskilde forventes at finde sted i hhv. 2022 og 2021.

Fordelingsstationerne Sydhavnen, Marslev, Slagelse og Gelsted er udbudt i en totalentreprise, og der blev indgået kontrakt med vindende entreprenør i oktober 2020. Marslev og Slagelse fordelingsstationer udføres begge i løbet af 2022 og 2023, og forventes ibrugtaget i 2023.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 722,4 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 812,2 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 89,9 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Hastighedsopgradering Aarhus-Langå

Baggrund

Formål

Baggrunden for projektet er et ønske om at forkorte rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg. For at opnå en højere hastighed mellem Aarhus og Langå er det nødvendigt at udrette kurver på strækningen og at nedlægge tre overkørsler med etablering af tilhørende erstatningsanlæg. Opgraderingen medfører blandt andet dæmningsudvidelser og nye skinner, sveller og sporskifter på udvalgte delstrækninger.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2021
- Seneste Anlægsstatus: 2022 (2026)
- Aktuel status: 2022 (2026)

Bemærkninger

Projektet er i projekteringsfasen. Entreprenørudbud for strækningen mellem Aarhus og Langå er udsendt d. 7 maj. 2021.

Hastighedsopgraderingen planlægges udført sammen med sporfornyelse i 2022. En lille del af strækningen inde ved Aarhus H udføres dog først sammen med sporfornyelse for denne strækning, planlagt til udførelse i 2025-26. Dertil kommer arbejderne på Langå Station, som er planlagt til udførelse sammen med Signalprogrammet andet halvår 2024. I 2021 vil der også på strækningen Aarhus – Langå blive udført forberedende arbejder til sporfornyelsen, påbegyndt etablering af anlæg til erstatning af nedlagte overkørsler samt broarbejder, der fungerer som forberedende arbejder til elektrificering på strækningen.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 516,9 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 610,9 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 94,0 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Der er konstateret en række merudgifter i projektet, og Banedanmark har, som følge heraf, anmodet om, at projektet tilføres 33,4 mio. kr. fra den centrale reserve. Baggrunden herfor er især merudgifter inden for særligt jordbundsforhold. Dels har en række mængder til afgravning, stabilgrus mv. været undervurderet i det oprindelige overslag, dels har det vist sig, at jordbundsforhold (herunder særligt for tre erstatningsbroer) er væsentligt dårligere end forventet – med eksempelvis mere blød bund end ventet. Dertil kommer en stigning i de tværgående udgifter. Projektbevillingen forventes således ikke overholdt.

Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring

Baggrund

Formål

Projektet omfatter et dobbeltspor nord for Lindholm station, hvor den nye bane til Aalborg Lufthavn afgrener ud mod lufthavnen, samt et dobbeltspor syd for Hjørring Station. Kapacitetsudvidelserne er nødvendige for at opnå tilstrækkelig robusthed og punktlighed i trafikafviklingen, herunder af landsdelstrafikken og godstrafikken.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 51 af 12. oktober 2017

Akt. 6 af 11. oktober 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2020 (Lindholm) / 2024 (Hjørring)
- Aktuel status: 2020 (Lindholm) / 2024 (Hjørring)

Bemærkninger

Anlægsarbejderne ved Lindholm er gennemført, og jernbanen er taget i brug den 21. september 2020. Projektet ved Lindholm er udført samtidig med og i samme entrepriser som den nye bane til Aalborg Lufthavn. Grundet Signalprogrammets reviderede udrulningsstrategi er det sket med eksterende sikringsteknologi og med senere udrulning af det nye signalsystem (ERTMS).

Dobbeltsporet ved Hjørring planlægges anlagt i 2024 med det nye signalsystem (ERTMS). Det var oprindeligt forudsat, at dobbeltsporet ved Hjørring skulle anlægges i 2020 samtidig med dobbeltsporet ved Lindholm. Detailprojektering, ekspropriation og ledningsomlægning forventes gennemført i 2021 – 2023.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 119,9 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 119,9 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 0,0 mio. kr.

Projektet har med akt. 6 af 11. oktober 2018 fået tilført dets bidrag til den centrale anlægsreserve på 14,3 mio. kr. (2018-priser) samt tilført yderligere 19,9 mio. kr. (2018-priser) som følge af projekteringer i forlængelse af Signalprogrammets ændrede udrulningsstrategi.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Anlæg af Stilling Station

Baggrund

Formål

Der anlægges med projektet et trinbræt i Stilling ca. fire kilometer nord for Skanderborg. Der har tidligere været station i Stilling, men det blev besluttet at lukke den i 1979. Forligskredsen bag aftalen om Bedre og billigere kollektiv trafik har på baggrund af beslutningsgrundlag for projektet besluttet at bevilge midler til den såkaldte grundløsning for anlæg af stationen.

Det forventes, at passagergrundlaget, når stationen er genåbnet, vil nå op på 400 pr. dag i 2027. Stationen i Stilling vil betyde, at det vil blive muligt for passagerer at benytte regionaltoget mod hhv. Aarhus H og mod Herning/Skjern via Skanderborg. Endvidere vil der kunne opnås forbindelse til IC-systemet ved skifte i hhv. Aarhus H og Skanderborg.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 88 af 28. februar 2019.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste Anlægsstatus: 2022
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Projekteringsfasen er påbegyndt. Projektet er udvidet med projektering og udførelse af trappe mellem stibro og de kommende perroner efter ønske fra Skanderborg Kommune, Trapper finansieres af Skanderborg Kommune. Projektets udførelse er planlagt til første halvår af 2022.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 16,6 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 19,5 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 2,9 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

Baggrund

Formål

Jernbanen mellem Ringsted og Odense er en central hovedstrækning på det danske jernbanenet, og projektet vedrører en opgradering af hastigheden på strækningen. Med en opgradering af den maksimale hastighed til 200 km/t kan rejsetiden for lyntogene mellem Ringsted og Odense således reduceres med ca. 5 minutter. Jernbanen mellem Ringsted og Odense består både af strækninger i regi af Banedanmark og af en strækning i regi af Sund & Bælt i forbindelse med Storebæltsbroen. Sund & Bælt indledte deres del af projektet i 2017. I dette afsnit beskrives status for Banedanmarks del af projektet, som omfatter strækningerne Ringsted-Korsør og Nyborg-Odense.

Projektet består primært af en række opgraderinger og/eller justeringer af broer, dæmninger, sporanlæg og kørestrømsanlæg på de to strækninger, og derudover afledte aktiviteter på bl.a. stærkstrøm og sikring. Hastigheden kan dog først sættes op til 200 km/t efter udrulningen af de nye signaler på strækningen, hvilket forventes at ske ultimo 2027 (Nyborg-Odense) og 2028 (Ringsted-Korsør).

Hjemmelsgrundlag

Akt. 141 af 16. maj 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2024 (færdiggørelse), 2027/2028 (hastighedsforøgelse)
- Seneste og aktuel Anlægsstatus: 2025 (færdiggørelse), 2027/2028 (hastighedsforøgelse)

Bemærkninger

Projektet er under opstart, og der er indgået kontrakt med rådgiver om strækningen mellem Odense og Nyborg. Planlægning af rådgiverudbud for hastighedsopgradering på Sjællandsdelen er igangsat og forventes gennemført 2. kvartal 2021. Efter gennemført detailprojektering forventes anlægsarbejderne udbudt og kontraheret i 2022-2023, og anlægsarbejderne forventes udført i 2023-2025. Projektet udføres samtidigt med kommende sporfornyelsesprojekter på de enkelte delstrækninger.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 425,5 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 502,8 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 77,3 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt

Ny bane over Vestfyn (udføres af Vejdirektoratet)

Baggrund

Formål

Vejdirektoratet skal i samarbejde med Banedanmark anlægge en ny elektrificeret dobbeltsporet højhastighedsjernbane over Vestfyn. Jernbaneforbindelsen bliver ca. 35 km lang og løber fra Odense V til Kauslunde øst for Middelfart. Jernbaneforbindelsen vil reducere rejsetiden for persontog og frigøre kapacitet på den nuværende jernbane over Vestfyn.

Etablering af en fordelingsstation ved Gelsted til elforsyning af den nye jernbane og forstærkning af den eksisterende jernbanes elforsyning er fremrykket, og sker som en del af Banedanmarks igangværende generelle forstærkning af elforsyningen af de elektrificerede jernbanestrækninger.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov L 1424 af 17. december 2019

Akt 227 af 18. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- Forventet 2023

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: Forventet 2028/2029
- Sidste anlægsstatus: Forventet 2028/2029
- Aktuel Status: Forventet 2029

Bemærkninger

Anlægsprojektet er forudsat med opstart 2023.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 4.065,7 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 4.820,1 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 754,4 mio. kr.

Jf. akt 227 af 18. juni 2020 er etablering af fordelingsstation ved Gelsted ikke længere en del af projektet.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Fornyelser 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.

Tablet 2.2 | Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2021-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.21	Åbningsår
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020				
Sporfornyelse Ringsted-Nykøbing F. inkl. Nykøbing F. Station	188,6	Ja	103,3	2022
Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	628,2	Ja	356,7	2022
Fornyelse af perroner ved Slagelse st.	63,4	Ja	14,8	2021
FTN Tracé Skjern-Holstebro	71,4	Ja	37,9	2021
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	843,1	Ja	328,6	2024
Sporfornyelse København-Høje Taastrup	524,2	Ja	63,4	2022
Sporfornyelse ved Struer St	140,2	Ja	9,1	2022
Sporfornyelse Slagelse-Korsør	250,0	Ja	14,5	2022
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	904,1	Ja	31,9	2023
Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder				
FTN Tracé Næstved-Nykøbing F.	61,3	Ja	56,6	2020

Anm.: "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. "Åbningsår" angiver, hvornår arbejderne i al væsentlighed er gennemført, og almindelig drift af banen påbegyndt, idet der dog kan udestå mindre mangelarbejder.

Sporfornyelse af Ringsted – Nykøbing Falster, inkl. Nykøbing Falster Station

Baggrund

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporombygning af strækningen Ringsted-Nykøbing Falster, inkl. Nykøbing Falster Station. Sporfornyelsen omfatter primært skinne- og svelleudveksling, ballastrensning, sporskifter og afvanding på strækningen.

Projektet indgår som en integreret del af en hovedentreprise, hvor Banedanmark på vegne af A/S Femern Landanlæg gennemfører en sporteknisk forberedelse af strækningen Ringsted-Nykøbing Falster til senere hastighedsopgradering og elektrificering, jf. kapitel 5 om de danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 42 af 7. december 2017

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste Anlægsstatus: 2022
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Banedanmark indgik kontrakt med entreprenøren i august 2017. Arbejderne udføres i en række længere totalspærringer fra marts 2018 til primo 2022. Frem til ultimo september 2019 er der udført de planlagte sporarbejder mellem Næstved og Nykøbing Falster. De planlagte sporarbejder mellem Ringsted og Næstved er opstartet i 1. kvartal 2020.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel totaludgift: 188,6 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften forventes overholdt.

Sporfornyelse af Slagelse Station og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev

Baggrund

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporfornyelse af strækningen Fjenneslev – Forlev samt sporfornyelse af Slagelse Station. Arbejderne udføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporombygningen imellem Fjenneslev og Forlev omfattede bl.a. fornyelse af sporkasse, ballastrensning, skinneudveksling, drænarbejder, udbedring af blødbund samt afledte sikrings-, kørestrøms og stærkstrømsarbejder.

Sporfornyelsen på Slagelse Station omfatter et optimeret layout af sporene på stationen ud fra et trafikalt (hastighedsmæssigt) perspektiv, samtidig med at layoutet også minimerer fremtidige vedligeholdelsesomkostninger. Der vil ske fornyelse af skinner, sveller, sporskifter, sporkasser og afvanding samtidig med, at signaler og kørestrømsanlæg flyttes og justeres til det nye layout.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 15 af 8. november 2018

Akt 206 af 18. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Arbejderne på Slagelse station blev genudbudt i sommeren 2020 grundet forsinkelser af den sikringstekniske projektering, og entreprenørkontrakter blev indgået i august 2020. De forberedende arbejder gennemføres frem til sommeren 2021. Hovedarbejderne, som er opdelt i tre stadier, påbegyndes i juli 2021 og fortsætter frem til årsskiftet 2021/2022. Derefter udestår alene den fulde sikringstekniske ibrugtagning af stationen. Den endelige ibrugtagning forventes i første halvår 2022.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel totaludgift: 628,2 mio. kr.

Udskyldelsen af projektets arbejder på Slagelse station og den forlængede udførelsesperiode medfører en række meromkostninger i sporfornyelsesprojektet. Samtidig er der en række øvrige, allerede konstaterede merudgifter i projektet, som i 2020 indebærer behov for at forhøje den bevilgede totaludgift til 634,3 mio. kr. (2020-priser), jf. akt 206 af 18. juni 2020.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Perroner ved Slagelse Station

Baggrund

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark fornyelse af perronerne ved Slagelse station, så de funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standard. Projektet omfatter en fornyelse af ø-perronerne på stationen, dvs. nedrivning af eksisterende ø-perroner og opførelse af nye 55 cm ø-perroner, som opfylder gældende krav i forhold til tilgængelighed for handicappede m.fl.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 43 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel status: 2021

Bemærkninger

Perronfornyelsesprojektet er udbudt sammen med sporfornyelsen på stationen (jf. Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev ovenfor), og der er indgået kontrakt med entreprenør august 2020. Perronarbejderne udføres i en række planlagte spærringer hen over sommeren og efteråret 2021.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel totaludgift: 63,4 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse København – Høje Taastrup

Baggrund

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporfornyelse af fjernbanestrækningen mellem København og Høje Taastrup. Arbejderne udføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen omfatter bl.a. fornyelse af sporkasse, ballastrensning, skinneudveksling, drænarbejder, samt afledte sikrings-, kørestrøms og stærkstrømsarbejder. Hertil udveksling af en række sporskifter på hhv. København, Hvidovre Fjern, Glostrup og Høje Taastrup Station.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 82 af 10. december 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: Nyt projekt
- Seneste Anlægsstatus: Nyt projekt
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Projektet blev udbudt i en hovedentreprise september 2020. Kontraktindgåelse skete februar 2021. Arbejderne udføres i en række sporspæringer henover forår, sommer og efterår i både 2021 og 2022.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel totaludgift: 524,2 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse ved Struer St.

Baggrund

Formål

Banedanmark har planlagt sporfornyelse af Struer Station, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter skinne- og svelleudveksling, ballastrensning og bundudskiftning samt fornyelse af 19 sporskifter. Dertil optimeres sporlayoutet ved nedlæggelse af 16 sporskifter, hvilket vil formindske fremtidige omkostninger.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 238 af 20. maj 2021.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste Anlægsstatus: Nyt projekt
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Projektet forventes udbudt i en hovedentreprise i november 2021, og Banedanmark forventer at tildele kontrakt med den vindende entreprenør i marts 2022. Arbejderne gennemføres fra juni til august 2022.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel totaludgift: 140,2 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Sporfornyelse Slagelse-Korsør

Baggrund

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark sporfornyelse på strækningen Slagelse-Korsør, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standard. Projektet omfatter skinne- og svelleudveksling, ballastrensning og bundudskiftning samt fornyelse af 4 sporskifter. Alle sporskifter bliver forsynet med opgraderede sporskiftevarmelegemer

Hjemmelsgrundlag

Akt. 252 af 3. juni 2021 .

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste Anlægsstatus: Nyt projekt
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Projektet forventes udbudt i to fagentrepriser af henholdsvis sporarbejder og en mindre med afledte arbejder for kørestrøm og sikring i oktober 2021. Banedanmark forventer at tildele kontrakt med de vindende entreprenører i februar 2022. Projektet udføres i en række spæringer i perioden marts til august 2022.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel totaludgift: 250,0 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Sporfornyelse Roskilde-Ringsted

Baggrund

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark sporfornyelse på strækningen Roskilde-Ringsted, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standard. Projektet omfatter skinne- og svelleudveksling, ballastrensning og bundudskiftning samt fornyelse af 14 sporskifter, hvoraf 1 bliver opgraderet til 2 drev. Alle sporskifter bliver forsynet med opgraderede sporskiftevarmelegeme.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 253 af 3. juni 2021

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2023
- Seneste Anlægsstatus: Nyt projekt
- Aktuel status: 2023

Bemærkninger

Sporfornyelsen forventes gennemført i to udførelsesperioder i hhv. 2022 og 2023. Opdelingen i to udførelsesperioder sker af trafikale hensyn ud fra en samlet betragtning af sporspærringer mellem København og Fredericia. Projektet forventes udbudt i to storentrepriser i oktober 2021. Banedanmark forventer at tildele kontrakt med de vindende entreprenører i februar 2022.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel totaludgift: 904,1 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Sporfornyelse af strækningen Hobro-Aalborg

Baggrund

Formål

Sporfornyelse af strækningen Hobro-Aalborg skal sikre, at den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nutidig standard.

Projektet omfattede skinne- og svelleudveksling, ballastrensning og bundudskiftning. Projektet blev udført sammen med hastighedsopgraderingen af strækningen, og projektet er grundlag for den senere elektrificering af strækningen samt udrulningen af Signalprogrammet.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 92 af 30. januar 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2020/2022
- Aktuel status: 2020/2024

Bemærkninger

Hoveddelen af udførelsen er sket sammen med hastighedsopgraderingen af samme strækning, jf. Hastighedsopgradering af Hobro-Aalborg i kapitel 2.1. Arbejdet på hoveddelen af fornyelsesprojektet blev opstartet i 1. kvartal 2020, og afsluttet den 19. september, hvor strækningen blev ibrugtaget.

Som tidligere oplyst i Anlægsstatus for 2. halvår 2020 er sporombygning på Aalborg Station udskudt til 2024 på grund af mangel på sikringstekniske valideringsressourcer, i 2024 ibrugtages Aalborg Station i ERTMS.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel totaludgift: 843,1 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

FTN fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er at etablere den forudsatte fiberkabelinfrastruktur (rørinfrastruktur, brønde, mv.) som led i fornyelse og opgradering af de fiberoptiske kabler på strækningen, så disse kan dække fremtidens behov, herunder i forhold til det fremtidige signalsystem.

Projektet omfatter etablering af fiberkabelinfrastruktur (primært nedgravning af kabelrør) samt etablering af tilhørende betjeningsbrønde og passager på strækningen Skjern-Holstebro, i alt ca. 73 km. Efter færdiggørelse af fiberkabelanlægget vil der blive iblæst fiber i de nye rør.

Hjemmelsgrundlag

Akt 208 af 18. juni 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår

- Oprindeligt: 2021
- Seneste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel status: 2021

Bemærkninger

Projektet udføres i en hovedentreprise.

Kontrakten på hovedentreprisen er indgået i juli 2020, og udførelsen er igangsat. Anlægsarbejderne forventes at være afsluttede i sommeren 2021.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel totaludgift: 71,4 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften forventes overholdt.

Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

2.3.

Sporfornyelse af Vejle Station

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen har Banedanmark gennemført en sporombygning af Vejle St. Sporombygningen blev ibrugtaget den 22. august 2020. Restarbejder/slutjustering pågår indtil ultimo 2020.

Ny station i Jerne

Projektet omfattede anlæg af en station i Jerne ca. 2 km øst for Esbjerg Station. Bevillingen blev givet med finanslov for 2018 og senere finanslove. Stationen blev åbnet den 13. december 2020. Der pågår afsluttende dokumentationsarbejde såsom opretning af as-built dokumentation og om-matrikulering. Projektets projektbevilling på 58,7 mio. kr. forventes overholdt. Projektet er i 2021 blevet tilført 7,2 mio. kr. fra den centrale reserve pga. øget behov for projektstyring, flere rådgiveromkostninger og meromkostninger som følge af fejl i projekteringen.

Ny bane til Aalborg

Projektet omfatter anlæg af ca. 3 km ny bane fra Lindholm Station til en ny station, der etableres ved Aalborg Lufthavn. Banen blev åbnet den 13. december 2020 med eksisterende sikringsteknologi og med senere planlagt udrulning af det nye signalsystem (ERTMS) i 2024.

Ibrugtagning af klargøringsanlæg og det ene perronspor (spor 2) ved Aalborg Lufthavn station udskydes fra 2020 til 2024, hvor Signalprogrammet udrulles på strækningen. Dette skyldes det generelle forbud mod oplåsning af ikke-centralsikrede sporskifter. Sporskifterne centralsikres i 2024. I mellemtiden bliver der ilagt en sporramme, så spor 1 kan benyttes, og den planlagte drift kan opretholdes frem til udrulningen af signalprogrammet.

Projektbevillingen på 301,3 mio. kr. forventes overholdt. Projektet er tidligere blevet tilført 51,1 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale reserve, primært som følge af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan.

Ny station i Vinge

Projektet vedrørte anlæg af en ny S-togsstation i Vinge. Stationen åbnede den 13. december 2020. Projektbevillingen på 56,2 mio. kr. forventes overholdt.

Idet tilbuddene på projektets to entrepriser var højere end forventet, blev projektets bevilling tidligere forhøjet med 1,4 mio. kr. på finansloven for 2020 ved omdisponering af overskydende midler fra reservationen til Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg.

Internet i tog

Med et politisk mål om at passagerer på hele statens jernbanenet skal kunne anvende toget som arbejdsplads senest med udgangen af 2019, blev det overordnede projekt Internet i Tog igangsat i 2016. Følgende parter indgår i det etablerede samarbejde: DSB, Arriva, Hi3G, Telia, Telenor, TDC og Banedanmark. Det overordnede projekt består af tre hovedelementer, der er indbyrdes afhængige: 1) indbygning af signalforstærkere fra mobiloperatørerne i DSB's tog, 2) indbygning af

wi-fi-system for datatransmission i DSB's tog, samt 3) forbedret radiodækning langs Banedanmarks jernbanenet.

Primo 2021 er i alt 46 masteplaceringer opsat, og i gennemsnit har 2 mobiloperatører opsat radioudstyr i hver mast. Det estimeres, at der nu er en samlet dækning på 98,6% langs det omfattede jernbanenet.

Projektet er afsluttet med udgangen af marts 2021, men grundet klager i relation til det sidste mastesite gennemføres dette i et selvstændigt restprojekt.

Projektbevillingen på 105,7 mio. kr. forventes overholdt.

For at kunne realisere de resterende sites i 2020 som led i at sikre de størst mulige forbedringer af brugeroplevelsen, blev projektet i 2020 tilført dets bidrag til den centrale anlægsreserve. Dette har også været en forudsætning ifm. tildelingen af bevillingen, jf. akt. 9 af 13. oktober 2016.

Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg

Baggrunden for projektet er et ønske om at forkorte rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg. For at kunne opnå højere hastighed mellem Hobro og Aalborg var det nødvendigt at udrette kurver på strækningen. Hastighedsopgraderingen blev sammen med fornyelsesarbejder på strækningen udført i 2020, hvilket var en forudsætning for hastighedsopgraderingen. De samlede arbejder bestod af blandt andet nye skinner, sveller, sporskifter, ballastrensning og bundudskiftning på udvalgte delstrækninger. Hastigheden på strækningen kan dog først øges, når det nye signalsystem er udrullet på strækningen, forventeligt i 2024.

Projektbevillingen på 396,1 mio. kr. forventes overholdt. Projektet er tidligere blevet tilført 34,4 mio. kr. (2018-priser) fra dets centrale anlægsreserve til dækning af merudgifter påført projektet som følge af den senere udrulning af Signalprogrammet på strækningen.

FTN fiberkabelinfrastruktur Næstved-Nykøbing Falster

Projektet omfatter etablering af fiberkabelinfrastruktur (primært nedgravning af kabelrør) samt etablering af tilhørende betjeningsbrønde på strækningen Næstved-Nykøbing Falster inkl. underføring under Guldborgsund, i alt ca. 58,5 km.

Anlægsarbejderne blev afsluttet ved årsskiftet 2020/2021, dog ikke arbejderne på Nørre Alslev station, Tingstedet og Nykøbing F. station, hvor de endelige anlægsarbejder er udsat til 2021 af hensyn til koordineringen med Femern Landanlægs anlægsarbejder.

Projektets bevilgede totaludgift på 61,3 mio. kr. forventes overholdt.

Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet

I det følgende opgøres status for de almindelige fornyelses- og vedligeholdelsesindsatser på Banedanmarks jernbanenet.

Tabel 2.3 | Forbrug og prognose 2015-2020 (fornyelse og vedligehold)

(mio. kr. løbende priser)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Bevilling (netto)	2.254,2	2.107,3	1.869,9	2.556,1	2.649,3	2.525,8	13.962,6
Forbrug	2.342,0	2.139,5	2.311,1	2.540,7	2.023,7	2.089,4	13.446,4
Merforbrug	87,8	32,2	441,2	-15,4	-625,6	-436,4	-516,2

Anm.: Tabellen dækker finanslovens § 28.63.05.10. Primo 2015 udgjorde opsparingen på underkontoen 540,1 mio. kr.

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 var at fastholde tilstand og punktlighed frem til 2020 og derudover at sikre en koordinering mellem fornyelsesindsatsen og de nyanlæg, som gennemføres på jernbanen frem mod 2020.

Status

Banedanmark planlægger løbende udførelsen af fornyelsesprojekterne for perioden efter 2020 som følge af Signalprogrammets udrulningsplan, den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering samt den tilgængelige bevilling, jf. uddybning under den budgetmæssige situation.

I 2019 og 2020 blev udgifterne væsentligt lavere end årets bevilling. Dette skyldes især, at det tidligere har været nødvendigt at udskyde en række større, planlagte aktiviteter i forbindelse med bevillingsreduktionen som følge af tilbageførsel af midler til den centrale reserve. Herudover er der udsendt aktiviteter grundet de begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering.

I perioden frem mod 2024 er der planlagt følgende større fornyelsesarbejder:

- Mellem Ringsted og Nykøbing Falster udføres sporfornyelse i 2019-2021 som en del af opgraderingen af banen i forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt.
- I 2021 og 2022 udføres sporfornyelse på Slagelse Station, og dele af strækningen København-Høje Taastrup. Dertil kommer perronfornyelse af Slagelse Station og etablering af FTN fiberkabelanlæg på strækningen Skjern-Holstebro.
- I 2022 gennemføres den resterende del af København-Høje Taastrup, sporfornyelsen mellem Roskilde-Ringsted (hoveddelen), Slagelse-Korsør, Aarhus-Langå og Struer Station. Dertil kommer deludførelse på kørestrømsfornyelse Svanemøllen-Holte.
- I 2023 udføres bl.a. sporfornyelse Nyborg-Odense, den resterende del af Roskilde-Ringsted, Fredericia station og strækning mellem Fredericia-Vejle. Dertil udføres den resterende del af kørestrømsfornyelse Svanemøllen-Holte.

44. | Status for anlægs- og byggeprojekter

- I 2024 udføres sporfornyelse på Ringsted-Slagelse og Aalborg Station, samt alle stationer på strækningen ned til Langå Station.

Den ændrede strategi for udrulning af Signalprogrammet, den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering samt bevilling til fornyelsen har i de foregående år medført væsentlige ændringer i de tidligere planer for fornyelsesprojekterne.

Udskyldelsen af fornyelsesprojekterne medfører en forøgelse af Banedanmarks omkostninger til ekstraordinært vedligehold på de strækninger, der skulle have været fornyet. Herudover er der i perioden ibrugtaget en række nye anlæg, bl.a. København-Ringsted, hvilket ikke var forudsat i den oprindelige bevilling.

Herudover er der fra 2020 tilført bevilling til vedligehold som følge af meromkostninger grundet Signalprogrammets ændrede udrulningsstrategi. Samlet set medfører det, at Banedanmark i perioden har øget omkostningerne til vedligehold i forhold til det oprindeligt forudsatte.

Den budgetmæssige situation

Samlet for perioden 2015-2020 har Banedanmark haft et mindreforbrug i forhold til bevillingen på 516 mio. kr. Det var tidligere forventningen, at der ville være et merforbrug i perioden svarende til opsparingen på Banedanmarks finanslovskonto for fornyelse og vedligehold primo 2015 (540,1 mio. kr.), og at der derfor ikke ville være nogen tilbageværende opsparing ved udgangen af 2020. Især den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering har dog medført, at visse aktiviteter er udskudt til efter 2020.

De fremtidige økonomiske rammer for Banedanmarks vedligeholdelses- og reinvesteringsaktiviteter er nu fastlagt med Aftale om Infrastrukturplan 2035.

3. Veje

I dette kapitel gennemgås igangværende større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter på vejområdet.

Afsnit 3.1 giver en status for igangværende større anlægsprojekter. Afsnit 3.2 giver en status for større vedligeholdelsesprojekter. Afsnit 3.3 viser en oversigt over projekter, som er åbnet for trafik, og hvor kun mindre færdiggørelsesarbejder udestår. Afsnit 3.4 giver en status for efterslæbsnedbringelse mv. I bilag 3 findes en oversigt over den geografiske placering af igangværende større anlægsprojekter på statsvejnettet.

I kapitel 7 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transportministeriet.

Boks 4 | Markedssituationen på vejområdet

Samlet set vurderes det, at Vejdirektoratet oplever et tilfredsstillende prisniveau, mens interessen fra markedet ikke har været helt tilfredsstillende. Der har været færre gennemsnitlige antal bydende og derved dårligere konkurrence end historisk set på Vejdirektoratets udbud. Prisniveauet for de gennemførte udbud vurderes fortsat at være tilfredsstillende, eftersom licitationsresultaterne i gennemsnit ligger lidt under egne overslag.

Det fine prisniveau vurderes begrundet i markedsaktørernes kendskab til de udbudte opgavetyper, samt deres fokus på at levere effektive løsninger. Samtidig vurderes det lave aktivitetsniveau i forhold til antallet af udbud, og markedsaktørernes fokus på at fastholde en omsætning hos Vejdirektoratet, til at bidrage til en effektiv priskonkurrence.

Boks 5 | Særligt om covid-19 situationens påvirkning på Vejdirektoratets vejprojekter – status pr. 31. maj 2021

Størstedelen af Vejdirektoratets projekter på vejområdet er i større eller mindre omfang påvirket af coronasituationen. Overordnet forårsager situationen, at det er vanskeligt at skaffe den nødvendige bemanning samt materiale og materiel, hvilket påvirker projekternes økonomi og fremdrift.

På Storstrømsbroen er der i den halvårslige periode konstateret smitteudbud ad flere bølger blandt entreprenørens funktionærstab. De skærpede indrejserestriktioner skaber desuden fortsat vanskeligheder med at skaffe tilstrækkelig bemanning på byggepladsen ift. entreprenørens udenlandske medarbejdere. COVID-19 situationen har haft væsentlig indflydelse på projektets overordnede produktion og fremdrift.

Projekter under gennemførelse

Tabel 3.1 | Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter
3.1.

(mio. kr. 2021-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 31.03.21	Disponeret projektreserve	Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Infrastrukturfonden								
Storstrømsbroen	4.503,6	Ja	3810,0	Nej	1.481,5	81%	Vejforbindelse: 2024 Baneforbindelse: 2026	Vejdirektoratet
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)	201,8	Ja	170,7	Ja	128,1	0%	2023	Vejdirektoratet
Finansloven								
Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Odense V	2.509,9	Ja	2.118,1	Ja	537,3	0%	2022	Vejdirektoratet
Anlægsprojekter ejet af tredjepart								
Nordhavnstunnel ¹⁾	3.540,6	Ja	2.995,9	Ja	83,4	0%	2027	Vejdirektoratet

Anm.: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inkl. projekt- og central anlægsreserve) på seneste finanslov. "Projektbevilling" svarer til den afsatte bevilling på Vejdirektoratets egen konto (dermed inkl. projektreserve men ekskl. central anlægsreserve). "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10-pct. reserven), som der p.t. er disponeret over. "Åbningsår" er som udgangspunkt året for ibrugtagning af den nye infrastruktur og ikke nødvendigvis året for anlægsarbejdernes færdiggørelse.

¹⁾ Anlægsprojektet Nordhavnstunnelen udføres af Vejdirektoratet for Københavns Kommune. Kommunen kompenserer Vejdirektoratets udgifter til projektet. Vejdirektoratet disponerer over projektets ankerbudget, hvilket i dette behandles som projektets projektbevilling - til trods for at der ikke er tale om bevilling i gængs forstand. Københavns Kommune disponerer over projekts centrale reserve.

Storstrømsbroen

Baggrund

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. 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. Når den nye bro er taget i drift, rives den gamle bro ned som led i projektet.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 737 af 1. juni 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2022 (2023 for bane)
- Sidste anlægsstatus: 2023 (2024 for bane)
- Aktuell status: 2024 (tidligst 2026 for bane)

Bemærkninger

Anlæg af produktionspladsen på Masnedø inklusive udskibningshavnen er færdiggjort og produktion af præfabrikerede fundamenter, pilleskafter samt det første brodækelement er i gang. Ligeledes er montagen af fundamenter på havbunden i gang.

Ved Falster-kysten (sydlige ende af broen) er den midlertidige dæmning anlagt, brovederlaget og de 2 fundamenter og bro piller er bygget og stillads til støbning af brodæk er etableret og støbning af det første brofag er påbegyndt. På Masnedø (nordlige ende af broen) er den midlertidige dæmning anlagt og etablering af brovederlaget samt de 2 fundamenter er påbegyndt.

Fremdriften af anlægsarbejderne har fortsat været væsentlig mindre end forventet, hvilket betyder, at tidsplanen er kommet endnu mere under pres. Hertil kommer, at der er risiko for at fremdriften i resten af 2021 også bliver mindre end forventet. Dette skyldes dels tekniske forhold og dels den aktuelle coronasituation med de forskellige restriktioner, herunder risiko for fortsat vanskelige rejseforhold i Europa.

Det er Vejdirektoratets forventning, baseret på den hidtidige fremdrift og de tekniske udfordringer, som entreprenøren vil møde ved montage af bro-elementerne, at færdiggørelsen af broarbejderne bliver så forsinkede, at de tidligere udmeldte åbningstidspunkter ikke kan nås selv med en tidsmæssig optimering af den kommende elementproduktion og montagearbejder.

Vejdirektoratet vil fortsat med entreprenøren arbejde for, at arbejderne fremmes mest muligt, men på basis af den hidtidige konstaterede fremdrift samt fremtidige risici, er det Vejdirektoratets forventning, at vejforbindelsen tidligst vil kunne åbne for trafik i 2. halvår 2024, og jernbaneforbindelsen tidligst vil kunne ibrugtages i 2026.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 3.810,0 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 4.503,6 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 693,6 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektet har på finansloven for 2021 en projektbevilling på 3.810,0 mio. kr., som vurderes stram, hvilket delvist skyldes påvirkningen fra coronasituationen. Det vurderes meget sandsynligt, at der kan blive behov for at trække på projektets centrale reserve. Da projektet endnu ikke er så fremskredent, at det kan siges med sikkerhed, om der er behov for tilførsel af central reserve, afventer beslutningen herom. Vejdirektoratet følger nøje udviklingen i risikobilledet for projektet. Transportministeren har i brev af 3. november 2020 orienteret forligskredsen bag ”En Grøn Transportpolitik” om den økonomiske situation. Transportministeren har i brev af 26. maj 2021 orienteret Folketingets Transportudvalg om forsinkelsen. Projektets totaludgift forventes overholdt.

Projektet er blevet tildelt EU-støtte, jf. bilag 2.

Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)

Baggrund

Formål

Projektet skal afhjælpe fremkommelighedsproblemer på den mest belastede strækning på rute 11 gennem Ribe by. Projektet indebærer en udbygning af en strækning på den eksisterende rute 11 til to spor i hver retning. Endvidere omfatter projektet etablering af støjskærme på østsiden af en strækning på rute 11, ombygning af signalregulerede kryds, anlæg af stitunnel under rute 11 syd for det sydligste af de signalregulerede kryds og etablering af to shunts på rundkørslen ved Plantagevej. I projektet indgår en undersøgelse af tilstanden af den eksisterende bro over Ribe Å.

Hjemmelsgrundlag

Aktstykke nr. 24 af 1. december 2016.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Sidste anlægsstatus: 2023
- Aktuel Status: 2020 for vejudvidelsen/2023 for klapbroen

Bemærkninger

Udbygningsarbejdet for både den østlige og vestlige side, samt jernbanekrydsningen er færdiggjort, således, at strækningen åbnede d. 10. december 2020. Der pågår fortsat arbejde i forbindelse med broen over Ribe Å.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 170,7 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 201,8 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 31,1 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

En klapbro over Ribe Å kan ikke realiseres inden for bevillingen. Der er ikke tilført projektet yderligere midler ved Aftale om Infrastrukturplan 2035. I stedet forstærkes og levetidsforlænges den eksisterende bro. Dette kan rummes inden for bevillingen.

Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Odense V.

Baggrund

Formål

Der er voksende trængselsproblemer i myldretidsperioderne på E20 Fynske Motorvej på strækningen mellem Nørre Aaby og Odense V, og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser. Den første strækning fra Middelfart til Nørre Aaby er gennemført. Anden strækning med udvidelse fra fire til seks spor mellem Nørre Aaby og Odense V blev påbegyndt i april 2019.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov nr. 524 af 27 maj 2010

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Sidste anlægsstatus: 2022
- Aktuel Status: 2022

Bemærkninger

Strækningen Odense Vest til Gribsvad åbnede for trafik d. 16. december 2020. Slidlag og støjskærme udføres i 2021-2022.

For etappen fra Gribsvad til Nørre Aaby er forlægningen af Møllebækken afsluttet. Ekspropriationerne foregik fra september til november 2020. Bygværksentreprisen, der omfatter forlængelse af fem vejunderføringer, er påbegyndt i oktober 2020 og forventes afsluttet først på sommeren 2021. Storentreprisen, der omfatter den egentlige udbygning af motorvejen, er udbudt i begyndelsen af oktober 2020. Denne entreprise er påbegyndt i april 2021. Entreprisen forventes afsluttet i 2022, dog forventes slidlagsarbejderne først at være afsluttet i 2023. Ligeledes forventes støjskærmsentreprisen at blive udført i 2023.

Økonomi

Bevilling

- Aktuel projektbevilling: 2.118,1 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 2.509,9 mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 391,8 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning. Projektet har på FFL21 tilbageført 40,0 mio. kr. i sikre besparelser

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Nordhavnstunnel (udføres for Københavns Kommune)

Baggrund

Formål

Vejdirektoratet bygger en tunnel under Svanemøllehavnen og Kalkbrænderiløbet på Østerbro i København. Det bliver en forlængelse af Nordhavnsvejs tunnelen videre til Nordhavn. Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og lige så mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de op mod 65.000 bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget. En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik fra containerhavnen og krydstogtsterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej. Yderligere forberedes Nordhavnstunnel til videreførelse af en ny Østlig Ringvej.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov L 57 af 19. december 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2027
- Sidste anlægsstatus: 2027
- Aktuel Status: 2027

Bemærkninger

Diverse forundersøgelser, såsom geotekniske undersøgelser og forureningsundersøgelser er under udførelse. Arkæologiske forundersøgelser er udført uden væsentlige fund og arealerne er fristillet. I april er der udført kombineret linje- og detailbesigtigelse og erstatningshavnen Færgehavn Nord er sendt i udbud. Arbejde med udbudsmateriale for tunnelen pågår.

Økonomi

Ramme

- Aktuel projektbevilling: 2.995,9 mio. kr.
- Aktuel totaludgift: 3.540,6mio. kr.
- Udisponeret central reserve: 544,7mio. kr.

Vejdirektoratet disponerer over projektbevillingen, mens den centrale reserve disponeres af finansieringsparterne Københavns Kommune og By & Havn. Den oprindelige ramme er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af ramme

Projektet har en projektbevilling på 2.995,9 mio.kr., som forventes overholdt. Der er ikke tale om bevilling i gængs forstand, men at Vejdirektoratet disponerer over projektbevillingen mod at det bliver finansieret af tredje part. Vejdirektoratet forestår anlægsprojektet som bygherre (anlægsmyndighed) på vegne af Københavns Kommune.

Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

3.2. Tabel 3.2 | Økonomioversigt over større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2021-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.21	Afslutningsår	Bevillingsansvarlig
Infrastrukturfonden / Finansloven					
Forstærkning af Langelandsbroen	66,9	Ja	7,2	2022	Vejdirektoratet
Renovering af Sallingsundbroen	145,0	Ja	40,8	2023	Vejdirektoratet
Vedligehold af Skovdiget Østbro	82,1	Ja	14,8	2022	Vejdirektoratet

Anm.: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inkl. reserve) på seneste finanslov.

Forstærkning af Langelandsbroen

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er forstærkning af Langelandsbroen. I forbindelse med andet vedligeholdelsesarbejde på broen blev der i efteråret 2019 fundet et brudt forspændingskabel i broens bundplade. Arbejdet er nødvendigt, da en begyndende nedbrydning af armeringen i brodækket har reduceret broens bæreevne, og ved fortsat nedbrydning kan bæreevnen med tiden blive kritisk lav.

Projektet består i at etablere ekstra bæreevne i form af ekstern forspænding, hvor stålliner gøres fast i hver ende af de enkelte brofag med betonkonsoller og spændes op. Forstærkningen anordnes inde i de hulrum, som brodækket er opbygget med. Arbejderne vil på den måde kunne gennemføres stort set uden at påvirke trafikken på broen.

Hjemmelsgrundlag

Fortroligt Akt. Ø af 26. maj 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet afslutningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Sidste anlægsstatus: 2022
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Der er afholdt licitation i september 2020, hvorefter der blev indgået kontrakt med lavest bydende. Entreprenøren har påbegyndt entreprisen i efteråret 2020 og følger fortsat tidsplanen. Arbejdet forventes afsluttet i maj 2022.

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 66,9 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling kun ændret som følge af prisopregningen.

Overholdelse af bevilling

Aktstykkebevillingen forventes overholdt.

Renovering af Sallingsundbroen

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er omisolering af Sallingsundbroen. Broen har en alder, hvor der vurderes behov for større vedligeholdelsesarbejder for at sikre bygværkets fortsatte trafiksikkerhed og funktion. Projektet omfatter også nye autoværn og vindskærme. Udskiftning af fugtisolering vil indebære, at beton og armering i brodækket vurderes at være effektivt beskyttet de kommende 50-60 år.

Hjemmelsgrundlag

Fortroligt Akt. J af 13. november 2019, fortrolighed ophævet ved Akt 266 af 1. juli 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet afslutningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Sidste anlægsstatus: 2023
- Aktuel status: 2023

Bemærkninger

Brodækket har vist sig være betydelig mere ujævnt end forudsat i udbuddet. Der udføres derfor et profileringslag på ca. 50 mm tykkelse på hele bropladen. Det pågældende tillægsarbejde forventes afholdt inden for aktstykkebevillingen, men entreprisens færdiggørelse sker som nævnt i seneste anlægsstatus først i 2023.

Gennem hele projektperioden er broen åben for trafik med ét kørespor i hver retning og fartbegrænsning på 50 km/t. Brede køretøjer skal dog bestille overkørsel inden for to daglige tidsvinduer om morgen og aften.

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 145,0 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Aktstykkebevillingen forventes overholdt.

Renovering af Skovdiget Østbro, Hillerødmotorvejen

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er primært omisolering af Skovdiget Østbro, der fører Hillerødmotorvejen over jernbanen ved Skovbrynet station. Projektet omfatter ny fugtisolering og ny belægning på bropladen, nye dilatationsfuger og nye kantbjælker. Udskiftning af belægning og fugtisolering vil indebære, at beton og armering i brodækket vurderes at være effektivt beskyttet de kommende 50-60 år. For at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling under udførelse af arbejderne på broen, udføres der forstærkning af nødspor på en ca. 2 km lang strækning nord for broen. Det forstærkede nødspor skal anvendes som et ekstra kørespor.

Hjemmelsgrundlag

Fortroligt Akt. AC af 3. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet afslutningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Sidste anlægsstatus: 2022
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Der er i juli 2020 indgået kontrakt med entreprenøren om udførelse af broarbejderne.

I 2020 er der foretaget planlægning og myndighedsbehandling i forhold til Banedanmark. Endvidere blev der i efteråret 2020 udført forstærkning af nødspor, således at ibrugtagning af det forstærkede nødspor har kunnet ske omkring årsskiftet 2020/2021.

Projektet forløber planmæssigt. Selve arbejderne på broen er igangsat primo marts 2021 – dog således at arbejder, der medfører større indgreb i trafikafviklingen først er sket primo april 2021.

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 82,1 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Aktstykkebevillingen forventes overholdt.

Åbnede større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter

3.3
3.3 Tabel 3.3 | Åbnede større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder

(mio. kr.)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 31.03.21	Disponeret projektreserve	Abningsår	Bevillingsansvarlig
Infrastrukturfonden								
Haderup omfartsvej	310,2	Ja	262,4	Ja	181,6	63%	2020	Vejdirektoratet

Anm.: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inkl. projekt- og central anlægsreserve) på seneste finanslov. "Projektbevilling" svarer til den afsatte bevilling på Vejdirektoratets egen konto (dermed inkl. projektreserve men ekskl. central anlægsreserve). "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10-pct. reserven), som der p.t. er disponeret over

Projekterne i tabellen er åbnede, men endnu ikke regnskabsmæssigt afsluttede. Der udestår mindre færdiggørelsesarbejder.

Haderup Omfartsvej

Omfartsvejen er åbnet for trafik 2. oktober 2020. De afsluttende arbejder på kommuneveje og motortrafikvej, samt vildthejn ved Røjbæk Å er udført april 2021. Beplantningsarbejde er under forbedelse og forventes udført til efteråret. Slutregning er modtaget og færdiggjort. Aftaler om omklassificering til Herning Kommune og til Holstebro Kommune er indgået ultimo 2020.

Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse

3.4.

Kapitalbevarende vedligeholdelse omfatter vedligeholdelse af statens veje, broer og andre bygværker, så det er muligt at bevare vejnettets kapitalværdi.

Vedligeholdelsesmæssig balance mv.

Efterslæbet på statsvejnettet er løbende nedbragt i henhold til de politiske aftaler om en forstærket vedligeholdelsesindsats. Fremgangsmåden er, at aktiverne som udgangspunkt reparerer på det totaløkonomisk optimale tidspunkt baseret på løbende vurderinger af aktivernes tilstand.

Med udgangen af 2020 var der intet efterslæb, dvs. vejnettet var i vedligeholdelsesmæssig balance.

Prognoserne for den kapitalbevarende vedligeholdelse fsva. belægninger og bygværker viser, at det totaløkonomiske optimale behov fra 2021 overstiger de forventede finanslovsbevillinger. Området er i Aftale om Infrastrukturplan 2035 blevet tildelt en merbevilling på 2 mia. kr., der resulterer i at den kapitalbevarende vedligeholdelse af statsvejenettet frem til 2035 sker på det økonomisk optimale tidspunkt, og der ikke vil opbygges vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på belægninger og bygværker. Dermed er det konstaterede merbevillingsbehov 2020-2023 rapporteret i Anlægsstatus for 2. halvår 2020 på i alt 1.092 mio. kr. (2020-priser) håndteret.

4. Letbaner

Dette kapitel beskriver status for opførelse af letbaner og undersøgelser af letbaneprojekter, som gennemføres med statsligt bidrag.

Det er besluttet af give statslig støtte til lokalt forankrede projekter om at etablere letbaner i Aarhus, Odense og København, jf. tabel 4.1.

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 letbaneselskaber, som står for at projektere, anlægge og drive de enkelte letbaner. Statens bidrag gives i form af tilskud til selskaberne.

(mio. kr. 2019-priser)	Totaludgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 31.03.2021	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling ³⁾ 30.09.19	Abningsår/afslutning
Aarhus Letbane (inkl. elektrificering af Grenaa-banen)	2.145,5 ⁴⁾	Ja	2.145,5	1.077,5	1.070,1	2020
Odense Letbane	2.845,5	Ja	2.402,8	1.196,9	1.020,9	2021
Letbane i Ring 3	5.869,7	Ja	1.997,6	1.991,3	1.590,0	2025

1) "Totaludgift" inkluderer alle bevillinger, fordyrelser, tilkøb 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 Bandedanmarks 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, centrale reserver afsat af staten samt visse bidrag til foregående undersøgelser. Der er afsat 284,0 mio. kr. i central reserve til Ring 3 Letbane, 171,5 mio. kr. til Odense Letbane og 103 mio. kr. til Aarhus Letbane (2014-priser). For så vidt angår Letbane i Ring 3 er beløbet for det statslige bidrag inkl. det statslige bidrag til DTU-linjeføringen på 50 mio. kr. (2014-priser), som blev afsat med Aftale af 12. juni 2014.

3) "Statslig udbetaling" svarer til statsregnskabstal og kan afvige fra den faktiske udbetaling. Det skyldes, at de faktiske udbetalinger først foretages, når revisorgodkendt regnskab foreligger.

4) Den oprindelige bevilling på 2.062,7 mio. kr. fordyres. Anlægsprojektet forventes samlet at koste 2.145,5 mio. kr. Fordyrelsen finansieres af Aarhus Kommune og Region Midtjylland

Aarhus Letbane

Baggrund

4.1. Formål

Etablering af 12 km dobbeltsporet letbanelinje gennem Aarhus samt elektrificering og tilpasning af Odderbanen og Grenåbanen til letbanedrift. Samlet opnås i alt 110 km letbanestrækning.

Hjemmelsgrundlag

Lov 432 af 16. maj 2012

Aftale af 12. juni 2014

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2012

Forventet åbningsår:

- Sidste strækning er åbnet i 2019

Bemærkninger

Banedanmark, der ejer Grenaabanen, har i 2. halvår 2019 afsluttet anlægsprojektet med at hastighedsopgradere banen. Det er sket ved opgradering af visse sikrede overkørsler (alle sikrede overkørsler på Grenaabanen er nu med bomanlæg), nedlæggelse af andre sikrede overkørsler samt nedlæggelse af alle de usikrede overkørsler. Sikkerhedsgodkendelsen er færdig og de fysiske forudsætninger for at hæve hastigheden fra 75 til 100 km/t er dermed på plads. For at rejsetiden kan nedbringes, og der kan tilbydes halvtimesdrift mellem Aarhus og Grenaa, skal der etableres krydsningsspor på Trustrup Station og på Vestre Strandallé.

Hovedprojektet er tilvejebragt, men der pågår fortsat en række mindre lokale anlægsopgaver uden om hovedprojektet.

Økonomi

Bevilling

- Statsligt bidrag: 1.077,5 mio. kr.
- Totaludgift: 2.145,5 mio. kr.
- Central reserve: 0 mio. kr.

Det statslige bidrag omfatter indskud og central reserve samt bidrag til elektrificering af Grenaabanen og nyt trinbræt i Thorsager.

Overholdelse af bevilling

Det samlede anlægsprojekt, som medfinansieres af staten, blev bevilliget 2.062,7 mio. kroner. Den nyeste forventning til projektet er 2.145,5 mio. kr. Fordyrelsen på 82,8 mio. kr. finansieres af selskabets interessenter, dvs. Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Odense Letbane

Baggrund

4.2.

Odense Letbane vil bestå af en 14,4 km lang letbanelinje med i alt 26 stationer fra Tarup Centeret i nord via Odense centrum til Hjallesø station i syd. Letbanen er endvidere tænkt sammen med Odense Kommunes planer om byomdannelse i Odense centrum. Odense Kommune finansierer derudover egne tilkøb.

Hjemmelsgrundlag

Lov om Odense Letbane, Lov nr. 151 af 18-02-2015

Status for udførelse

Påbegyndelsesår

- 2015

Forventet åbningsår

- Oprindeligt: 2020
- Seneste anlægsstatus: Årsskiftet 2021/22
- Aktuel status: Årsskiftet 2021/22

Bemærkninger

Alle de forberedende arbejder er udført og fokus er nu på de afsluttende arbejder vedrørende anlæggelse af infrastruktur, samt gennemførelse af et omfattende testprogram med integration af mange tekniske systemer frem mod forventet idriftsættelse af letbanen omkring årsskiftet 2021/22. Dette er cirka 3 måneder senere end forventet, hvilket primært skyldes forsinkelse hos entreprenøren, der har været ramt af effekten af covid-19 pandemien og tekniske udfordringer.

Økonomi

Bevilling

- Statsligt bidrag: 1.196,9 mio. kr. (inkl. central reserve)
- Totaludgift: 2.845,5 mio. kr. (inkl. centrale reserver, samt tilkøb og merudgift til senere idriftsættelse)
- Central reserve: 64,1 mio. kr. (heraf 37,3 mio. kr. vedrørende Odense Kommune)

I 2017 er der disponeret over hele den statslige projektreserve og en delmængde af den statslige centrale anlægsreserve (123,3 mio. kr. 2018-priser). Der er i 2020 tilført yderligere central reserve på i alt 70 mio. kr. (2020-priser), heraf 34,6 mio. kr. fra den statslige centrale anlægsreserve til projektet. Der resterer herefter 26,8 mio. kr. af den statslige centrale anlægsreserve (2021-priser).

Overholdelse af bevilling

Den samlede totaludgift udgør 2.845,5 mio. kr. (2021 priser) inklusive merudgifter ifm. senere idriftsættelse på 182,4, der betales af Odense Kommune, tilkøbene fra Odense Kommune (142,0 mio.) og de resterende reserver på 64,1 mio. kr. Totaludgiften forventes overholdt, således at der i den oprindelige samlede bevilling fortsat vil være en endnu ikke disponeret reserve på 64,1 mio. kr.

Letbane på Ring 3

Baggrund

4.3.

Formål

Hovedstadens Letbanes formål er at projektere, anlægge og drive en letbane på Ring 3. Letbanen på Ring 3 får 29 stationer på en 28 km lang strækning. På seks stationer kan man skifte til S-tog.

Hjemmelsgrundlag: Lov nr. 165 af 26/02/2014.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- Ultimo 2018 (indgåelse af kontrakter)

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2024
- Seneste anlægsstatus: 2025
- Aktuel status: 2025

Bemærkninger

Letbaneprojektet er i gang med en række anlægsarbejder og ledningsomlægninger, som skal klargøre strækningen til det egentlige anlæg af letbanen. Der er lokale forsinkelser på ledningsomlægningerne. Disse medfører, at det er nødvendigt med flere parallelle arbejder end tidligere forudsat. Karakteren af anlægsarbejdet er bl.a. ombygning af vejkryds, anlæggelse af veje, tunneler og fortove mv. På nuværende tidspunkt er hovedparten af designet af letbanestrækningerne myndighedsgodkendt, idet enkelte myndighedsgodkendelser dog udestår.

Af større igangværende anlægsarbejder kan særligt nævnes en stitunnel samt en letbanetunnel i Lyngby, og i Glostrup muliggøres en krydsning af Banedanmarks anlæg. Derudover er etableringen af Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret (CMC) i Glostrup færdiggjort til tiden, og der udestår nu arbejde med området uden for centret. Herudover er en række større vejarbejder på strækningen nu synlige, hvilket også betyder, at trafikken på strækningen påvirkes af arbejderne. Den første station (der fungerer som test-model) er næsten færdig i Ejby Glostrup, og en række større arbejder i Lyngby bymidte er nu påbegyndt. De fleste af letbanens arbejder er gennemført uden større påvirkninger af COVID-19, men letbaneprojektet er blevet påvirket af COVID-19 i højere grad end før årsskiftet. Påvirkningen omhandler primært, at entreprenørerne i stigende grad oplever udfordringer i form af sygemeldte/karantæneramte arbejdere og funktionærer. Udfordringerne har indtil videre givet anledning til mindre lokale forsinkelser.

Økonomi

- Statsligt bidrag: 1.991,3 mio. kr.
- Totaludgift: 5.869,7 mio. kr.
- Central reserve: 306,2 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften på 5.869,7 mio. kr. forventes overholdt. Ændringen i totaludgift i forhold til seneste anlægsstatus skyldes udelukkende udviklingen i prisopregning. Det statslige bidrag på 1.991,3 mio. kr. er inkl. 30 pct., som indskydes som reserver – heraf 306,2 mio. kr. i central reserve, samt bidrag til DTU-linjeføring.

5. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Baggrund

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 land-anlæg i Danmark fået bemyndigelse til at anlægge og drive den faste forbindelse over Femern Bælt.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 575 af 4. maj 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2028
- Seneste anlægsstatus: Medio 2029
- Aktuel status: Medio 2029

Bemærkninger

Anlægsfasen for Femern Bælt (kyst til kyst-forbindelsen) forløber planmæssigt. Entreprenørkonsortiet Fehmarn Belt Contractors' (FBC) anlæg af den store arbejdshavn øst for Rødbyhavn, der skal forsyne den kommende tunnelfabrik, følger planen med åbning inden udgangen af 2021. Femern A/S har i marts 2021 igangsat den resterende del af kontrakten med entreprenørkonsortiet FBC efter den tyske forbundsforvaltningsdomstols afgørelse i november 2020. Den resterende del af kontrakten omfatter udgravning af tunnelrenden i Femern Bælt og anlæg af en mindre arbejdshavn ved Puttgarden med opstart af anlægsarbejdet i sommeren 2021.

Anlægskontrakterne med entreprenørkonsortiet Femern Link Contractors (FLC) er igangsat som planlagt den 1. januar 2021, jf. den politiske aftale af 23. april 2020. Etableringen af tunnelelement-fabrikken ved Rødbyhavn udgør hovedopgaven frem mod opstarten af tunnelelementproduktionen. Sideløbende med etablering af tunnelelementfabrikken etablerer FLC portal- og rampeanlægget på Lolland samt opførelse af beboelses- og administrationsfaciliteter, der vil stå klar til indflytning i 2. halvår 2021.

Udbudsprocessen vedrørende Femern Bælt-projektets installationskontrakter er sat i gang. For så vidt angår hovedkontrakten for de elektriske og mekaniske installationer, har Femern A/S i april 2021 prækvalificeret fire konsortier til at deltage i det videre udbudsforløb. For så vidt angår kontrakten for anlæg en ny transformerstation øst for Rødby, forventer Femern A/S at prækvalificere ansøgere til udbuddet i sommeren 2021. Såvel hovedkontrakten for de elektriske og mekaniske systemer som kontrakten for den nye transformerstation planlægges tildelt ultimo 2022 med henblik på opstart af arbejderne primo 2023.

Femern Bælt-projektets kyst til kyst-del er under CEF-programmet blevet tildelt EU-støtte på 4,4 mia. kr. for perioden 2017-2020. Den 21. januar 2021 er der indgået en revideret støtteaftale med Europa-Kommissionen, som medfører, at støtteperioden er udvidet til nu også at omfatte perioden 2021-2023. Med udvidelsen af støtteperioden vurderes den fulde EU-støtte på 4,4 mia. kr. at kunne udnyttes.

Med Forbundsforvaltningsdomstolens afgørelse af 3. november 2020 er den tyske myndighedsgodkendelse af Femern Bælt-forbindelsen retskraftig. Som led i implementeringen af domstolsafgørelsen skal godkendelsesmyndigheden i Slesvig-Holsten, APV-SH, gennemføre en supplerende procedure med henblik på at opnå dispensation fra den tyske Forbunds naturbeskyttelseslov til at måtte udføre gravearbejder i visse afgrænsede områder med beskyttede rev. Arbejderne i revområdet planlægges påbegyndt i efteråret 2021. Arbejdet med dispensationsprocessen forløber efter planen, men rummer en procesrisiko. Femern A/S har som led i risikomitigeringen afsat tidsmæssige og økonomiske reserver til håndtering af eventuelle forsinkelser i udstedelsen af dispensationen.

Økonomi

Bevilling (2015-prisniveau)

- Projektbevilling: 52,6 mia. kr.
- Samlet økonomisk ramme: 55,1 mia. kr.

Bemærkninger

Den i anlægs- og driftsloven fastsatte samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-forbindelsen er 55,1 mia. kr. (2015-prisniveau).

Femern A/S opstillede i 2016 på baggrund af endelige tilbud fra entreprenørerne på projektets fire store tunnelkontrakter et anlægsbudget for kyst til kyst-forbindelsen på 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau). Budgettet indeholder reserver på 7,3 mia. kr. i overensstemmelse med anbefalingerne fra EY's eksterne kvalitetssikring af projektets risici og reserver. Dertil kommer en ekstra reserve på 2,5 mia. kr. indeholdt i den samlede økonomiske ramme på 55,1 mia. kr., jf. anlægs- og driftsloven.

Den samlede tilbagebetalingstid for Femern Bælt-projektet inklusive de danske landanlæg er i november 2020 beregnet til 28 år i en opdatering af den finansielle analyse for Femern Bælt-projektet.

Overholdelse af bevilling

Fra 1. april 2009 til 31. marts 2021 var bruttoomkostningerne 7,4 mia. kr. Anlægsbudgettet på 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau) forventes overholdt.

Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Baggrund

5.2.

Formål

Det danske jernbanelandanlæg strækker sig fra Ringsted til syd for Holeby på Lolland (grænsefladen til kyst til kyst-forbindelsen). I henhold til statstraktaten om Femern Bælt-forbindelsen og for at sikre den ønskede kapacitet i fremtiden udbygges strækningen til en dobbeltsporet jernbane, som opgraderes til 200 km/t, elektrificeres og udstyres med nyt signalsystem. Projektet er opdelt i to faser. Fase 1, som omhandler strækningen fra Ringsted til Nykøbing Falster, forventes færdig i 2021 med undtagelse af elektrificering og nye signaler mellem Ringsted og Næstved. Fase 2, som omhandler strækningen fra Nykøbing Falster til syd for Holeby, forventes at være klar inden åbningen af kyst til kyst-forbindelsen medio 2029.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 97 af 20. marts 2013

Lov nr. 575 af 4. maj 2015

Bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2021/2024 (fase 1/fase 1 elektrificering)/ 2028 (fase 2)
- Seneste Anlægsstatus: 2021/2024 (fase 1/fase 1 elektrificering)/ 2029 (fase 2)
- Aktuell status: 2021/2024 (fase 1/fase 1 elektrificering)/ 2028 (fase 2)

Bemærkninger

Arbejderne i forårets sporspærring mellem Orehoved og Rødby gik planmæssigt i gang 30. april 2021 og forløber indtil videre planmæssigt. Strækningen forventes åbnet med begrænset togdrift mellem Orehoved og Nykøbing Falster 1. august 2021. Strækningen Nykøbing Falster-Nykøbing Falster Vest (forbindelse mod Maribo/Nakskov) forventes åbnet for togtrafik 9. august 2021.

Ændringer af sikringsanlæg på Næstved Station, immunisering og tilslutning af linjeblok mod hhv. Ringsted og Holme Olstrup er udført i foråret 2021. Sikringsarbejdet på Næstved Station blev gennemført i påsken 2021, hvormed hastigheden på strækningen Ringsted-Næstved er øget til 180 km/t og med fuld kapacitet. Immuniseringen af Næstved Station er på grund af en forlænget valideringsproces udskudt til efteråret 2021.

Alle broer i bropakke 2-4 er afleveret og ibrugtaget, og der pågår fortsat mangelafhjælpning samt indsamling, levering og kontrol af dokumentation. For Anlægspakke 1-2, som omhandler jord- og afvandingsarbejder på Sjælland og Falster, udestår der dræn- og retableringsarbejder fra arbejderne i sporspærringen 2020. I indeværende sporspærring er alle arbejder i forhold til jordarbejder og

støjskærme på strækningen Orehoved-Nykøbing Falster afsluttet. På *Sporentreprisen* er der etableret dobbeltspor på Nørre Alslev Station og Tingsted Station, ligesom ombygning af spor på Nykøbing Falster Station pågår og forventes afsluttet 30. juni. På *Stationsentreprisen* er ombygningen af Nørre Alslev Station og perronforlængelse på Nykøbing Falster Station påbegyndt og forløber planmæssigt.

Boligejere langs Ringsted-Femern Banen, hvor den kommende togstøj overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, tilbydes fuld refusion af udgifter til håndværkere i forbindelse med facadeisolering. På Lolland og Falster har 89 pct. af de inviterede boligejere tilmeldt sig ordningen, og facadeisoleringen blev afsluttet i 2016. På Sjælland har 83 pct. tilmeldt sig ordningen, hvilket er lavere end forventet. Det skyldes formentlig COVID-19.

De planlagte arbejder med udrulning af de nye signaler i regi af *Signalprogrammet* og elektrificeringen af banen i regi af *Elektrificeringsprogrammet* er i gang.

Det nye signalsystem ibrugtages efter planen i første omgang fra Mogenstrup over Vordingborg til Nykøbing Falster Vest i december 2021. På strækningen Nykøbing Falster Vest til Rødby ibrugtages det nye signalsystem i forbindelse med ibrugtagning af det nye dobbeltspor i 2028. Strækningen Ringsted-Næstved planlægges ligeledes ibrugtaget i 2028. For nærmere detaljer om Signalprogrammets fremdrift og planer henvises til særskilt afsnit herom samt udrulnings-kortet, som findes i bilagene.

Elektrificeringen af strækningen mellem Ringsted og Vordingborg forventes afsluttet medio 2021, og således i tide til den forventede indsættelse af el-tog ultimo 2021 på strækningen Ringsted-Næstved. På strækningen mellem Næstved og Nykøbing Falster forudsættes ibrugtagning af nyt signalsystem, før elektrificeringen kan ibrugtages. Endvidere forudsætter den fulde elektrificering af strækningen mellem Vordingborg og Nykøbing Falster, at jernbaneforbindelsen på den nye Storstrømsbro er etableret, hvorfor den fulde elektrificering af strækningen derfor først kan ske herefter. Installationsarbejder på strækningen Vordingborg-Nykøbing Falster forventes opstartet i 2. halvår 2021.

Med Aftale om Infrastrukturplan 2035 er det besluttet at igangsætte anlægsarbejdet på projektets fase 2 i umiddelbar forlængelse af fase 1. Det indebærer, at anlægsarbejdet påbegyndes i 2022. Der blev i 2020 givet godkendelse til at udføre detailprojektering af fase 2 samt udføre blødbundsarbejder ved Nykøbing Falster Vest. På *Blødbundsentreprisen* er der skrevet kontrakt med Aarsleff Rail, og arbejdet er igangsat.

Økonomi

Bevilling

- Anlægsbudget: 9,5 mia. kr. (2015-priser) inklusive 30 pct. reserver.

Projektet er tildelt EU-støtte, jf. bilag 2. Projektet blev i efteråret 2020 tildelt en supplerende EU-støtte til detailprojektering af fase 2 på op til 3,9 mio. euro (svarende til ca. 29 mio. kr.).

Overholdelse af bevilling

Anlægsbudgettet på 9,5 mia. kr. (2015-priser) forventes overholdt.

6. Metroen

Metroselskabet varetager anlæg og drift af metro og indgår i planlægning af yderligere udbygning af metronettet i hovedstaden. Metroselskabet er i gang med anlægget af M4 Sydhavn, som bliver en forlængelse af linjen fra Nordhavn via Cityringen til Ny Ellebjerg Station. Metroselskabet er herudover bl.a. involveret i arbejdet vedrørende metrobetjening af Lynetteholm.

M4 Sydhavn

6.1 Baggrund

Formål

Som en afgrening fra Cityringen bygges der en metrolinje til Sydhavnen med fem stationer ved Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og Ny Ellebjerg. Alle stationer er underjordiske. Ny Ellebjerg Station vil udgøre et af de største trafikale knudepunkter i hovedstaden i fremtiden, hvorfra man kan rejse med S-tog, regionaltoget, bus og metro.

Hjemmelsgrundlag

LOV nr. 156 af 18. februar 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018 (indgåelse af kontrakt)

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2024
- Seneste Anlægsstatus: 2024
- Aktuel status: 2024

Bemærkninger

Projektets to tunnelboremaskiner færdiggjorde tunnelboringen i april måned 2021 med gennembrud i afgreningskammeret Havneholmen skakt. Rengøring af tunnellerne og fjernelse af tunnelboremaskinerne samt de dele, der bruges til support til tunnelboringen, er i gang, og forventes at tage 2-3 måneder. Der pågår betonarbejder på samtlige pladser. Det drejer sig primært om etablering af indvendige vægge samt mellem- og topdæk. Det forventes, at betonarbejderne afsluttes ultimo 2021. I efteråret 2021 påbegyndes montering af elinstallationer samt ventilationsanlæg. Derudover påbegyndes skinnelægning i tunnellerne i den sidste del af 2021.

COVID-19 situationen påvirker fortsat projektets fremdrift, grundet projektets store afhængighed af udenlandsk arbejdskraft. Derfor benytter selskabet sin egen testfacilitet, så resultatet af en COVID-19-test af indrejsende medarbejdere foreligger inden for et døgn efter ankomst til Danmark, ligesom der er introduceret løbende test af medarbejderne på byggepladserne for at forebygge smittespredning. Der er i den forbindelse udført over 25.000 PCR-test på byggepladserne og der er fundet 120 positive resultater.

Metroselskabets indgik en kommerciel aftale (CSA2) med entreprenøren, TUNN3L. Denne aftale relaterede sig blandt andet til projektkonsekvenserne af den første COVID19-bølge. Skæringsda-

toen for aftalen var den 31. maj 2020 og aftalen forpligtede bl.a. parterne til at indhente de forsinkelser, som var opbygget frem til denne dato. Dette blev primært opnået gennem re-planlægning og ved at ændre produktionsmetoder, så betonarbejder og borearbejdet i væsentlig grad blev gjort uafhængige af hinanden.

Fra skæringsdatoen den 31. maj 2020 til ultimo april 2021 kan det konstateres, at projektet er forsinket med ca. syv uger. Denne forsinkelse kan i al væsentlighed tilskrives, at COVID-19 situationen også har givet problemer efter aftalens skæringsdatoen den 31. maj 2020.

Selskabet forventer i denne forbindelse, at der vil blive rejst en række krav fra entreprenøren som følge af COVID-19. Det er selskabets vurdering, at omkostningen hertil vil kunne afholdes inden for det afsatte anlægsbudget inkl. korrektionsreserver.

Økonomi

Anlægsbudget

- Anlægsbudget: 9,4 mia. kr. (inkl. 30 pct. korrektionsreserve)
- Forbrug pr. 1. april 2021: 4,150 mia.

Det godkendte anlægsbudget på 9,4 mia. kr. for metro til Sydhavn forventes overholdt.

7. Puljeprojekter på transportområdet

Kapitlet giver en oversigt over puljeprojekter på transportområdet under Transportministeriet. Tabellerne indeholder projekter med midler fra hhv. forligskredsen bag ”Aftaler om en grøn transportpolitik”, ”Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik” og Puljeprojekter og medfinansieringsprojekter finansieret af finanslovsaftaler

Status for puljer og puljefinansierede projekter

(mio. kr. 2021-priser)	Hjemmel	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.21	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
90 km/t på landeveje	Aftale om finansloven for 2018	53,6	Ja	53,4	2021	Vejdirektoratet
130 km/t på eksisterende motorvejsstrækninger	Aftale om finansloven for 2018	44,8	Ja	16,6	2021	Vejdirektoratet
Udbredelse af ladestandere	Aftale om finansloven for 2019	56,8	Ja	56,6	2024	Vejdirektoratet
Omstilling af erhvervstransport	Aftale om finansloven for 2019	16,4	Ja	16,4	2024	Vejdirektoratet
Ombygning af rundkørsel til signalanlæg ved Frederikssundsvej i Kregme	Akt 109 af 4/4-19	23,9	Ja	11,2	2021	Vejdirektoratet
Anlæg af busterminal i København ¹⁾	Akt 199 af 11/6-20	80,2	Ja	2,4	2023	Vejdirektoratet
Pulje til cykelstier langs statsvejnettet	Aftale om finansloven for 2021	370,0	Ja	0,7	2023	Vejdirektoratet
Pulje til kommunale cykelstier 2021	Aftale om finansloven for 2021	148,5	Ja	0,0	2023	Vejdirektoratet
Istandsættelse af busstoppesteder	Akt 134 af 26/05-2011	15,0	Ja	13,5	-	Vejdirektoratet
Modulvognforsøget	Akt 48 af 25/11-2014	221,0	Ja	200,6	(afklaring)	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Bjæverskov	Akt 83 af 22/03-2018	43,5	Ja	38,8	2020	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Tapsøre	Akt 83 af 22/03-2018	7,7	Ja	5,5	2021	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	Aftale af 29. jan. 2009	280,5	Ja	73,3	(afklaring)	Vejdirektoratet
Udbygning af Tranholmvej	Aftale af 26. aug. 2016	38,7	Ja	26,8	(afklaring)	Vejdirektoratet
Anlæg af ny station i Favholm (syd for Hillerød)	Aftale af 22. oktober 2009	62,7	Nej	25,2	2023	Banedanmark
Etablering af ledelinjer Sønderborg station	Aftale af 22. oktober 2009	1,6	Ja	0,1	2022	Banedanmark
Nordhavn station	Aftale af 22. oktober 2009	65,2	Ja	15,0	(bero)	Banedanmark
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	Aftale af 21. marts 2013	57,3	Ja	0,0	2025	Banedanmark
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale af 12. juni 2012	54,6	Ja	4,8	(afklaring)	Banedanmark
Pulje til overkørsler	Aftale af 29. januar 2009	696,9	Ja	623,4	2026	Banedanmark
Simulator til lokoføreruddannelsen	Aftale af 24. juni 2008	12,7	Ja	0,5	(afklaring)	Trafikstyrelsen
eCall	Aftale af 24. juni 2008	10,4	Ja	5,3	(afklaring)	Færdselsstyrelsen
Pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik ²⁾	Aftale af 7. februar 2020	50,0	Ja	27,0	2020	Trafikstyrelsen
Pulje til fremme af grønne busser ³⁾	Aftale af 22. april 2020	75,0	Ja	74,3	2020	Trafikstyrelsen

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) Ud af totaludgiften på 80,2 mio. kr. udgør statens medfinansiering af projektet 20 mio. kr. De resterende 60,2 mio. kr. finansieres af Københavns Kommune og optages som en indtægts/udgifts-bevilling.

Nedenstående oplister projekter i tabel 7.1, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af Anlægsstatus:

Banedanmark:

- Anlæg af ny station i Favholm: Projektet forventer merudgifter, primært som følge af stigende tværgående omkostninger, herunder til rådgivere som følge af ændringer i projekteringen samt

byggeplads, hvor anlægsoverslaget ikke i tilstrækkelig grad havde taget højde for byggeforholdene. Bevillingen forventes ikke overholdt.

- Etablering af ledelinjer Sønderborg Station: Projektet etablerer ledelinjer og fornyer slidlag på Sønderborg Station. Projektet har været sat i bero, men er nu, som følge af forligskredsens beslutning, igangsat. Af de oprindelige 2 mio. kr. afsat til projektet er 0,4 mio. kr. givet i tilskud til Sønderborg kommune til anvendelse på stationsindgangen, hvilket evt. yderligere overskydende midler fra anlæg af ledelinjer og fornyelse af slidlag på op til 0,2 mio. kr. også kan gå til. Projektet forventes afsluttet i 2022.
- 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, er der afsat midler til at opgradere og udskifte en lang række af de i alt 41 sikrede overkørsler, hvor vej og bane krydser. Det undersøges pt. hvilken teknologi overkørselsanlægene skal opgraderes til. Når beslutning herom foreligger, vil projektets økonomi skulle konsolideres.
- Pulje til overkørsler: Nedlæggelserne og opgraderingerne af jernbaneoverskæringerne på Banedanmarks jernbanenet finansieres af de resterende midler i Pulje til overkørsler. Der vurderes at være tilstrækkeligt med resterende midler til at dække de resterende overkørsler.

Vejdirektoratet:

- Modulvogntogsforsøget: Modulvogntogsforsøget omkring Fredensborg er stadig under afklaring.
- Hastighedsopgradering fra 110 til 130 km/t: To ganske korte strækninger omkring Randers (2,4 km og 700 meter) er på nuværende tidspunkt sat i bero og afventer infrastrukturforhandlingerne. I det omfang at der i en fremtidig infrastrukturplan prioriteres en udvidelse af motorvejen eller ombygning af tilslutningsanlæg (0+ løsning), vil arbejdet med de to strækninger fortsat være i bero, idet løsningerne har betydning for valg af hastighedsgrænse. De resterende hastighedsopgraderinger forventes færdiggjort i 2021.
- Ombygning af rundkørsel til signalanlæg ved Frederikssundsvej i Kregme åbner (ibrugtages) i 2021 og ikke som tidligere forudsat i 2020. Udførelse af kontraktarbejder blev udskudt til 2021 pga. alternativ trafikafvikling ved interimsvæjen uden om rundkørslen, der krævede ny landzonetilladelse. Dertil har corona-situationen og hård frost medført forsinkelser.
- Puljen til udbredelse af ladestandere skal bidrage til udbredelsen af ladeinfrastruktur på motorvejsnettet, i områder uden for byerne og i byerne. På motorvejsnettet medvirker puljen til at øge kapaciteten, mens puljen uden for byerne medvirker til at etablere den basale ladeinfrastruktur, som binder landet sammen. Midlerne i puljen søges fordelt med ca. 1/3 til ladestandere på motorvejsnettet, 1/3 uden for byerne og 1/3 i byerne. Puljen er siden seneste anlægsstatus blevet opjusteret fra 49,4 mio. kr. til 56,8 mio. kr. som følge af en tilførsel af midler fra pulje til omstilling af erhvervstransport.

70. | Status for anlægs- og byggeprojekter

- Puljen til omstilling af erhvervstransport skal fremme etablering af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur med særligt henblik på etablering i knudepunkter for erhvervstrafikken og tankanlæg til alternative drivmidler. Puljen kan endvidere anvendes til pilotprojekter, hvor der både indgår tilskud til køretøjer og infrastruktur. Puljen er siden seneste anlægsstatus blevet nedjusteret fra 23,8 mio. kr. til 16,4 mio. kr. som følge af en overførsel af midler til pulje til udbredelse af ladestandere.

Trafikstyrelsen:

- Puljen til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik er udmøntet. De resterende midler er bortfaldet. Aftalens parter støttede op om ministeren forslag om, at de resterende puljemidler skulle benyttes til at etablere cykelprojektet Kibæk-Herning. Vejdirektoratet fik tilført midlerne på deres anlægsbevilling, og der udføres en cykelsti ml. Kibæk-Herning.
- Puljen til fremme af grønne busser er blevet udmøntet. Der blev søgt om tilskud for 134 mio. kr.

Færdselsstyrelsen:

- eCall: Færdselsstyrelsen er fortsat i besiddelse af en bevilling på 3,2 mio. kr., som skal anvendes i implementeringsarbejdet for eCall i Danmark. Flere tekniske og eksterne faktorer har betydet, at Center for Beredskabskommunikation har behov for at indkøbe andre tekniske løsninger end tidligere planlagt. Der afventes en ny projektbeskrivelse fra Center for Beredskabskommunikation, som skal beskrive anvendelsen af de resterende midler fra bevillingen.

Pulje til øget tilgængelighed på stationer

Med Aftale om finansloven for 2017 blev den daværende Venstre-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti enige om at afsætte 50 mio. kr. (2017-priser) til en pulje til øget tilgængelighed på stationer for personer med handicap. Aftaleparterne har i foråret 2017 besluttet, at nedenstående liste over tilgængelighedsfremmende tiltag skal prioriteres for midlerne.

Table 7.5 | Stationer

Stationsnavn	Projekt	Estimerede omkostninger, mio. kr. (2017-priser)
København	Ledelinjer	0,3
Roskilde	Ledelinjer	3,4
Østerport	Ledelinjer	1,2
Odense	Ledelinjer	2,4
Fredericia	Ledelinjer	3,8
Kolding	Ledelinjer	1,2
Regstrup, Mørkov, Svebølle, Borris og Ulfborg	Ledelinjer	2,2
Udvalgte stationer	Opmærksomhedsfelter	0,2
Østerport	Elevator	7
Fredericia	Elevator	7
Valby	Elevator	7
Bjerringbro	Elevator og gangtunnel/- bro	14,3
I alt		50

Som meddelt i seneste Anlægsstatus har flere af projekterne været sat i bero, da de ved detailprojekteringen har vist sig at være mere komplekse end forudsat ved den politiske aftaleindgåelse. Blandt andet vurderer Banedanmark og Dansk Blindesamfund, at nogle ledelinjeprojekter ikke er hensigtsmæssige at udføre, før der på disse stationer etableres niveaufri adgang. Desuden er der øgede omkostninger specielt til elevatorprojekterne, da projekterne også omfatter perronombygning mv. ud over etablering af elevatorer. Med forligskredsens beslutning i august 2020 om at aflyse elevatorprojektet på Bjerringbro station og omdisponere midlerne er flere af de øvrige berossatte projekter nu genoptaget.

Status for projekterne er som følger:

- Ledelinjeprojekter på Regstrup, Mørkov, Svebølle, Borris og Ulfborg station er sat i bero grundet manglende niveaufri adgang på stationerne.
- Ledelinjeprojekter på København, Roskilde og Østerport Station har været sat i bero grundet revideret prognose, der angiver en potentiel øget omkostning til projektet, men er i efteråret 2020 igangsat. København og Østerport Station forventes udført i 2021, mens Banedanmark er i gang med at afklare arbejderne på Roskilde Station, blandt andet da stationen forventes at gennemgå en større renovering inden for en kort årrække.
- Ledelinjeprojekter på Odense, Fredericia og Kolding station er udført.
- Elevatorprojekt på Østerport har været sat i bero grundet revideret prognose, der angiver en potentiel øget omkostning til projektet. Projektet er nu genopstartet, og næste skridt er at indgå rådgiverkontrakt og opstarte projekteringen.
- Elevatorprojekt på Bjerringbro station er aflyst, da den nuværende perronovergang er en bydelsforbindelse, og gennemførelse af det planlagte tilgængelighedsprojekt vil medføre nedlæggelse af bydelsforbindelsen og give dårlige passagerforhold på Ø-perronen.
- Elevatorprojektet på Valby station er i gang med henblik på at koordinere udførsel samtidig med DSB's ombygning af stationsbygningen i 2021. Elevatorprojektet forventes afsluttet i 2021.
- Elevatorprojektet på Fredericia station er i gang, og forventes færdiggjort i 2022.

8. Bygninger

I dette kapitel gives en status for igangværende byggeprojekter. Af bilag 6 fremgår en oversigt over den geografiske placering af igangværende aktstykket-godkendte projekter på bygningsområdet.

Ny Anlægsbudgettering

Med virkning fra 1. januar 2017 blev der indført et nyt koncept for *budgettering af og opfølgning på større og/eller mere risikable byggeprojekter*, som gennemføres af Bygningsstyrelsen.

Følgende anlægsprojekter er omfattet af konceptet:

- Projekter over 500 mio. kr.
- Projekter under 500 mio. kr. der af Bygningsstyrelsen og/eller Transportministeriets departement konkret vurderes som særligt risikofyldte.

Følgende tiltag er implementeret:

- Eksterne kvalitetssikringer
 - Projekternes beslutningsgrundlag inkl. budget underlægges en ekstern kvalitetssikring, som bestilles af Transportministeriets departement. Der er udarbejdet et standardkommissorium, der beskriver de elementer, der granskes.
- Fast korrektionstillæg
 - For projekter, hvor der er indgået **dialogbaserede aftaler** med kunden, tillægges budgettet et korrektionstillæg på minimum 10 pct. Budget inkl. det nye korrektionstillæg udgør den nye dispositionsramme over for Finansudvalget. Det vil sige, at forelæggelsesgrænsen nu ikke kun beregnes ud fra Bygningsstyrelsens budget, men ud fra budgettet *tillagt korrektionstillægget*. Ændringer på mindst 10 pct. og mindst 10 mio. kr. i forhold til budgettet tillagt korrektionstillægget forelægges således Finansudvalget. For dialogbaserede projekter er det fortsat projektets endelige udgifter, der ligger til grund for huslejefastsættelsen.
 - For projekter, hvor der er indgået **fastprisaftaler** med kunden, tillægges budgettet et korrektionstillæg på 2,5 pct., baseret på hidtidige erfaringer med den samlede budgetoverholdelse for sådanne projekter. For fastprisprojekter baseres huslejen på budgettet *inkl. korrektionstillægget*.
- Kundeønskede tilvalg og ændringer
 - Der skal være en klar og konsistent økonomiopfølgning på kundeønskede tilvalg og ændringer. Transportministeriets departement orienteres om kundeønskede tilvalg og ændringer, der *alt andet lige* (og efter bedste skøn) medfører udgifter på 10 pct. af den sluttede dispositionsramme, dog minimum 10 mio. kr. Dette sker, uanset om projektet fortsat forventes at kunne holde sig under forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den samlede

dispositionsramme – eksempelvis i en situation hvor det oprindelige projekt er blevet billiggjort i forbindelse med licitationsresultatet. Til brug for orienteringen redegør Bygningsstyrelsen for ændringens effekt på projektet inkl. en vurdering af risiciene forbundet med ændringen (for det samlede projekt) og en beskrivelse af, hvordan risiciene vil blive håndteret. Hvis der for et projekt foretages en lang række mindre ændringer/tilvalg over tid, orienteres Transportministeriets departement, når der *kumulativt* er sket ændringer på 10 pct. af dispositionsrammen, dog minimum 10 mio. kr. I dette tilfælde skal Bygningsstyrelsen redegøre for de hidtidige ændringers effekt på projektet og for, hvordan Bygningsstyrelsen har håndteret risici forbundet med ændringerne.

Boks 2 - Markedssituationen på bygningsområdet

Bygningsstyrelsen oplever tilstrækkelig konkurrence på markedet for rådgiver- og entreprenørydelser.

Bygningsstyrelsen indgik ultimo december 2020 en 4-årig strategisk rammeaftale for entreprenørydelser med Hoffmann A/S. Målet med Den Strategiske Rammeaftale er, via gentagende samarbejde med én aftalepart, bl.a. at opbygge et tæt og løbende samarbejde om byggeprojekterne med fokus på optimering af tid, budget og kvalitet. Bygningsstyrelsens byggeprojekter vil som udgangspunkt skulle gennemføres via Den Strategiske Rammeaftale, hvorfor Bygningsstyrelsen er mindre sårbar ift. markedsudsving og vil herudover hurtigere kunne igangsætte og gennemføre byggeprojekter.

Boks 3 - Særligt om COVID-19-situationen

I de tilfælde, hvor den generelle fremdrift af byggeriet afhænger af de fraværende entreprenører og specialister samt udenlandsk arbejdskraft, er der en markant risiko for forsinkelser af byggerierne.

Vejdirektoratet er i udførelsen af Niels Bohr Bygningen udfordret af COVID-19, pga. entreprenører og specialister som har hhv. standset arbejder og/eller sygemeldt sig og er svære at erstatte.

Bygningsstyrelsen oplever, at der i byggebranchen er udfordringer med svigtende materialeleverancer, markante prisstigninger på nogle materialer samt vanskeligheder forbundet med udenlandske eksperter adgang. Herudover har der været større problemer med leverancer på et enkelt projekt (Politistationen i Torshavn), da det har været en udfordring for entreprenøren at få arbejdskraft til Færøerne, grundet indrejserestriktioner mv.

Boks 4 – Aftalemodeller på universitetsområdet

Det er blevet besluttet, at indtil der foreligger en evaluering af den dialogbaserede model vil alle ønske om anvendelse af den dialogbaserede aftalemodel skulle forelægges Transportministeriets departement.

Den dialogbaserede model

Modellen indebærer, at lejer er forpligtet til at betale husleje efter de faktiske byggeomkostninger. Den dialogbaserede model placerer den økonomiske risiko hos lejer, herunder også muligheden for en lavere husleje, hvis de faktiske byggeomkostninger bliver lavere end forventet.

Fastprismodel

Modellen indebærer, at der efter licitation med en udførende entreprenør indgås en fastprisaf tale for huslejen beregnet på baggrund af licitationsbudgettet. Dette giver lejer sikkerhed for huslejen ved et byggeri. En fastprismodel placerer entydigt den økonomiske risiko for mer- eller mindre forbrug i udførelsesfasen hos Bygningsstyrelsen

Tilkøb eller ændringer af projektet, som en lejer måtte ønske, kan ske i begge aftaleformer. Der skal indgås aftale herom.

Større igangværende byggeprojekter

Tabellen 2.1 viser Bygningsstyrelsens og Vejdirektoratets igangværende byggeprojekter (nybygning og ombygning) på over 100 mio. kr. Byggeprojekter finansieres, hvor andet ikke fremgår, ved lånoptagning mod efterfølgende huslejebetaling

Tabel 2.1 | Oversigt over Bygningsstyrelsens byggeprojekter over 100 mio. kr.

mio. kr. i 2021-priser	Kunde	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Forbrug pr. 31-03-21	Ibrugtagningsår	Bevillingsansvarlig
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	383,2	Ja	242,8*	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Bartholin	Aarhus Universitet	415,4	Ja	89,9	2023	Bygningsstyrelsen
Ny Politistation i Torshavn	Rigspolitiet	138,3	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	122,5	2021	Bygningsstyrelsen
Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)	Arkitektskolen i Aarhus	338,0	Ja	251,4*	2021	Bygningsstyrelsen
Samlokalisering, SDU Esbjerg	Syddansk Universitet	164,1	Ja	148,8	2020	Bygningsstyrelsen
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	Fortrolig	Ja	68,8	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Holbæk Østre Skole	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution, Danida Fellowship Centre	125,4	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	123,2	2021	Bygningsstyrelsen
AAU, Science and Innovation Hub	Aalborg Universitet	249,6	Ja	81,0	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Aarhus	Administration- og Servicestyrelsen	111,5	Ja	61,4	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Administration- og Servicestyrelsen	103,1	Ja	103,1	2024	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Strandgade 29	Finanstilsynet	140,8	Ja	37,7	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut	251,9	Ja	62,7	2022	Bygningsstyrelsen
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen	Fortrolig	Ja	9,7	2024	Bygningsstyrelsen
SDU, MMMi	Syddansk Universitet	141,9	Ja	6,9	2023	Bygningsstyrelsen
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	3.662,6	Nej	4.038,0	2021	Vejdirektoratet
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	1.199,1	Ja	558,8	2023	Vejdirektoratet
SDU SUND	Syddansk Universitet	1621,4	Ja	518,8	2023	Vejdirektoratet
AAU SUND	Aalborg Universitet	705,40	Ja	190,9	2022	Vejdirektoratet

Anm.: "Kunde" angiver den part, som projektet opføres på vegne af. "Godkendt budget" er senest godkendte budget og udgør projektets totaludgift som angivet i igangsættelsesaktstykke, seneste aktstykke eller finanslov. "Overholdelse af godkendt budget" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at den senest godkendte totaludgift 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. Overholdelse af godkendt budget er oprindelige priser (med mindre andet er angivet).

*) Godkendt budget er opgjort i forventede løbende priser, og forbrug er opgivet i faktiske løbende priser.

Igangværende projekter, som Bygningsstyrelsen har ansvaret for, fremgår af afsnit 2.1.1, projekter under lukning fremgår af afsnit 2.1.2, mens projekter, som Vejdirektoratet har ansvaret for, fremgår af afsnit 2.1.3.

8.1.1. Projekter ved Bygningsstyrelsen

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

Baggrund

Formål

Formålet med renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø er at styrke fremtidssikrede forskningsfaciliteter og understøtte forskning i bl.a. fremtidens energisystemer inden for el, gas og fjernvarme samt planteforskning.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 38 af 4. december 2014

Akt. 135 af 23. juni 2016

Akt. 143 af 4. februar 2021

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2014

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2022
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Der er indgået dialogbaseret aftale med DTU Risø. Etape 4 udføres i totalentreprise. Den første del af etape 4 blev afleveret til Bygningsstyrelsen 1. maj 2020 og blev ibrugtaget af DTU 1. juni 2020.

Den sidste del af etape 4 blev igangsat 1. juni 2020. Delaflevering af projektet er afleveret planmæssigt i løbet af foråret 2021. Entreprenørens aflevering af denne etape til Bygningsstyrelsen forventes at ske ultimo efterår 2021.

Etape 5 blev igangsat i 2. kvartal 2021 og etape 6 igangsættes senere i 2021. Det samlede projekt forventes ibrugtaget af DTU i 2022.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 383,2 mio. kr. (løbende priser)
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 383,2 mio. kr. (løbende priser). forventes overholdt.

Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet

Baggrund

Formål

Projektet gennemføres for Health, Institut for Biomedicin ved Aarhus universitet. Projektet omfatter en større laboratorie-genopretning af Bartholin-komplekset.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 102 af 12. marts 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste Anlægsstatus: 2023
- Aktuel status: 2023

Bemærkninger

Der er i oktober 2019 indgået fastprisaftale med Aarhus Universitet om genopretningen af Bartholin-komplekset.

Udførelsen er i gang. Genopretningen kan inddeles i tre faser:

- Nedbrydning og sanering
- Udvendig renovering og energioptimering,
- Indvendig renovering

60 pct. af nedbrydning og sanering er gennemført men varer længere end forventet grundet uforudsete byggetekniske og arbejdsmiljømæssige forhold. Udvendig renovering er i gangsat 2. kvartal 2021 og den indvendig renovering forventes igangsat 3. kvartal 2021. Ibrugtagning er rykket fra 1. kvartal 2023 til 4. kvartal 2023.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 406,4 mio. kr.
- Korrektionstillæg: 9,0 mio. kr.
- Samlede byggeudgift: 415,4 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den godkendte samlede byggeudgift på 415,4 mio. kr. forventes overholdt.

Ny politistation i Torshavn

Baggrund

Formål

Færøernes Politi har behov for en ny hovedpolitistation, der opfylder kravene til en moderne, effektiv og sikker politistation. Bygningsstyrelsen har købt en eksisterende, centralt beliggende bygning i Torshavn som inden overdragelse gennemgår en om- og tilbygning, der tilvejebringer de politimæssige funktioner.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 12 af 25. oktober 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel status: 2021

Bemærkninger

Byggeriet har været udfordret på færdiggørelsen, idet COVID-19 indrejserestriktioner på Færøerne har medført en mangel på håndværkere for entreprenøren. Bygningen er blevet taget i brug i midten af 2. kvartal 2021. Lejeaftalen i politiets eksisterende private lejemål løber til august 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 138,3 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 138,3 mio. kr. forventes overskredet, dog inden for forelæggelsesgrænsen.

Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)

Baggrund

Formål

Arkitektskolen i Aarhus er i dag spredt på flere forskellige adresser, og de fysiske rammer er utidsvarende. Formålet er derfor at samle alle aktiviteter på én adresse samt skabe tidssvarende fysiske rammer for skolens uddannelses- og forskningsaktiviteter.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 132 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2021
- Seneste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel status: 2021

Bemærkninger

Projektet er gennemført som en fastprisaftale. Byggeprojektet blev afleveret af totalentreprenøren til Bygningsstyrelsen den 26. marts 2021 – to måneder før tid. Udskudte terrænarbejder blev færdiggjort 1. maj 2021. Bygningen forventes overdraget til Arkitektskolen den 1. juli 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 338,8 (2021-priser)
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 338,8 mio. kr. (2021-priser) forventes overholdt. Totaludgiften er fordelt på 286,8 mio. kr. til et basisprojekt samt 52,0 mio. kr. til mulige, donationsfinansierede tilvalg. Arkitektskolen Aarhus er modtager og administrator af donationerne, som går til særindretning og aoptering.

Samlokalisering med UC-Syd, Syddansk Universitet

Baggrund

Formål

Der opføres et nybyggeri for SDU Esbjerg, der skal huse Samfunds- og Sundhedsvidenskabeligt Fakultet samt Humanistisk Fakultet. Formålet med projektet er at flytte Syddansk Universitets nuværende aktiviteter på Niels Bohrs Vej 9 og 10 i Esbjerg til nybyggeriet på Degnevej 14 i Esbjerg.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 135 af 25. april 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2020
- Aktuel status: 2020

Bemærkninger

Projektet er gennemført som en dialogbaseret aftale med SDU. Byggeriet er overdraget til kunden den 9. november 2020 jf. oprindelig aftale. Der forventes et mindre forbrug på sagen, hvilket betyder en lavere husleje end forventet for SDU.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 164,1 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 164,1 mio. kr. er overholdt.

Ombygning af Østre Skole i Holbæk

Baggrund

Formål

Som led i Bedre Balance I og II gennemføres geografisk flytning af fire statslige institutioner til Tidendandsvej 1 i Holbæk. De fire institutioner er Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut (EVA), Danmarks Akkrediteringsinstitution og Danida Fellowship Centre. Bygningerne skal gennemgå omfattende modernisering og ombygning.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 150 af 12. juli 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel status: 2021

Bemærkninger

Totalentreprenørens arbejder er i sine afsluttende faser på bygningerne 1-8, mens der udestår en del færdiggørende arbejder (apteringsarbejde) på bygningerne 9-11 samt udførelse af gård- og haveanlæg.

Der er tilstået yderligere bygningsmæssige udfordringer i form af råds-kader og en defekt hovedpumpebrønd, som har bevirket, at entreprenørens aflevering til Bygningsstyrelsen er rykket fra 16. juni 2021 til 19. juli 2021, og overdragelsen til lejerne er rykket fra 1. juli til d. 1. august 2021. Parallelt med afleveringsprocessen indarbejdes de vigtigste lejerleverancer, såsom AV- og IT-anlæg. Bygningsdefekter logføres stadig med henblik på senere prioritering som vedligeholdsarbejder.

Totalentreprenøren har gjort krav mod Bygningsstyrelsen om forlænget byggetid og en række andre hidtil afviste krav. Der pågår forhandlinger mhp. et samlet forlig. Bygningsstyrelsen har varslet dagsbodskrav for perioden fra d. 16. juni til d. 19. juli 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 125,4 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 125,4 mio. kr. forventes overskredet, dog inden for forelæggelsesgrænsen.

Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel

Baggrund

Formål

Der etableres en retsbygning med en særlig sikret retssal i umiddelbar nærhed af Vestre Fængsel. Københavns Byrets Dommervagt flyttes ligeledes fra Københavns Politigård til en retssal i den særligt sikrede retsbygning, ligesom grundlovsvagten ved retten på Frederiksberg flyttes fra rettens tingsted på Frederiksberg til en retssal i den nye sikrede retsbygning.

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 1621 af 26. december 2013 om sikkerhed i retssale

Akt. 5 af 24. oktober 2019

Fortrolig akt. K af 11. marts 2021

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2021
- Seneste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Grundet problemerne der blev orienteret om ved seneste anlægsstatus med blandt andet ledningsomlægning, forurening i jorden og ændret spunsløsning, forelagde Bygningsstyrelsen i 1. halvår af 2021 et nyt fortroligt aktstykke for Finansudvalget, hvor en ny økonomiske ramme blev tiltrådt.

En ny totaludgift og revideret tidsplan for byggeriet er udarbejdet. Domstolsstyrelsen er orienteret og ny ibrugtagningsdato er aftalt.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: Fortrolig
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift forventes overholdt.

Skatteforvaltningen i Aarhus

Baggrund

Formål

Projektet vedrører en modernisering af skatteforvaltningen i Aarhus' eksisterende lejemål på Ly-seng Allé 1 i Højbjerg. Bygningen åbnes op, og der indrettes storrumskontorer.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 57 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste Anlægsstatus: 2022
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Bygningsstyrelsen indgik kontrakt med totalentreprenøren efter tiltrådt aktstykke den 5. december 2019. Udførelsen er påbegyndt marts 2020. De bygningsmæssige arbejder er i gang og forløber planmæssigt.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 111,5 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 111,5 mio. kr. forventes overholdt.

Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup

Baggrund

Formål

For at imødekomme Skatteforvaltningens behov for plads til yderligere 700 arbejdspladser i Høje-Taastrup blev ejendommen på Engelholm Allé 1, 2630 Taastrup købt til genopretning og modernisering.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 55 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2024
- Seneste Anlægsstatus: 2024
- Aktuel status: 2024

Bemærkninger

På baggrund af det udarbejdede byggeprogram videreføres projektet i 2021 i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale. Projektets totaludgift er over 100 mio. kr., og før Bygningsstyrelsen indgår aftale om udførelsen med rammeaftaleholderen, forelægges aktstykke vedr. byggeomkostningerne, forventeligt i november 2021. Modernisering og genopretningen af ejendommen vil efter planen blive påbegyndt ultimo 2021, efter der er forelagt aktstykke.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 103,1 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Med Akt. 55 af 5. december 2019 fik Bygningsstyrelsen hjemmel til at købe bygningen beliggende på Engelholm Allé, som senere skal ombygges, hvor der forelægges særskilt nyt aktstykke for ombygningen. Den godkendte totaludgift på 103,1 mio. kr. for køb af ejendommen er overholdt.

Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet

Baggrund

Formål

På campus i Aalborg Øst opfører Bygningsstyrelsen AAU Science & Innovation Hub for Aalborg Universitet.

Bygningen skal bl.a. bestå af innovationslaboratorier, digitale værksteder, faciliteter til virksomhedssamarbejde, et inkubatormiljø, kontormiljøer, auditorium og kantine.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 38 af 28. november 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste Anlægsstatus: 2022
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Projektet er udformet som en dialogbaseret aftale mellem Bygningsstyrelsen og AAU. Byggeriet forløber planmæssigt. Råhuset er færdigopført. Arbejdet med facader og tekniske installationer pågår. Rejsegilde afholdtes den 10. juni 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 249,6 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 249,6 mio. kr. forventes overholdt.

Strandgade 29, København

Baggrund

Formål

Bygningsstyrelsen moderniserer ejendommen beliggende på Strandgade 29, København til brug for Finanstilsynet. Ejendommen har været i tomgang siden 2017, hvor den tidligere statslige lejer flyttede i forbindelse med Bedre Balance.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 223 af 18. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste anlægsstatus: 2022
- Aktuel Status: 2022

Bemærkninger:

Totalentreprenørens projektering er afsluttet. Udførelsen forløber nu planmæssigt, til trods for at der har været en del miljømæssige forhold, der har udvidet omfanget af byggearbejderne. Dette har medført en mindre forsinkelse på den samlede ombygning. Finanstilsynet er orienteret herom.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 140,8 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 140,8 mio. kr. forventes overholdt.

Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København

Baggrund

Formål

Sankt Kjelds Gård skal gennemgå en større ombygning som led i regeringens beslutning om tilpasning af statens lokaleforbrug. Inden ombygningen etableres serverfaciliteter til brug for Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), som flytter til Skt. Kjelds Gård, Æbeløgade 1 i København, hvor Kriminalforsorgens Områdekantor, Kriminalforsorgen i Frihed og Danmarks Statistik allerede har til huse.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 111 af 21. december 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Aktuel Status: 2022

Bemærkninger:

Totalentreprenøren projekterer pba. et byggeprogram med tilhørende tegningsmateriale. Myndighedsprojektet er færdiggjort. Bygningsstyrelsen har med totalentreprenøren aftalt opstart på byggepladsen i maj-juni 2021 og styrelsen forventer efter længerevarende dialog med Københavns kommune at modtage byggetilladelsen før sommerferien 2021. Såfremt det sker, vil byggeriet kunne fortsætte som planlagt, hvorimod det vil medføre forsinkelse, hvis myndighedsbehandlingen trækker yderligere ud. Etableringen af DMI's serverfaciliteter er forsinket, men pågår og forventes færdigt i juli 2021, med ibrugtagning af DMI efter sommerferien.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 251,9 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften ved seneste anlægsstatus opfattede kun ombygningen af Skt. Kjelds Gård. Udgiften for DMI serverfaciliteter er nu inkluderet i totaludgiften. Den godkendte totaludgift på 251,9 mio. kr. forventes overholdt.

Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense

Baggrund

Formål

I forlængelse af "Bedre Balance II - Statslige arbejdspladser tættere på borger og virksomheder" er et nyt kontorknudepunkt i Odense udbudt. Knudepunktet er udbudt med krav om, at husets bærende konstruktioner udføres i træ. Kontorbygningen skal indrettes til omkring 1.600 arbejdspladser og skal rumme hovedparten af statsinstitutioner, der i dag er lokaliseret i Odense.

Hjemmelsgrundlag

Fortroligt Akt. AK af 25. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2025
- Aktuel Status: 2025

Bemærkninger:

Bygningsstyrelsen har gennemført udbud af det statslige kontorknudepunkt i Odense. Der har været betydelig markedsinteresse for udbuddet, og alle tre tilbud har høj kvalitet og efterkommer kravet om anvendelse af træ i de bærende konstruktioner frem for betonelementer. Bygningsstyrelsen har tildelt projektet til den vindende entreprenør og gennemfører projektafklaring med entreprenøren med henblik på kontraktindgåelse.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: Fortroligt
- Korrektionstillæg: Ja

Overholdelse af bevilling

Bevilling til projektet fastlægges når aktstykket forelægges Finansudvalget i efteråret 2021.

SDU MMMI – Udvidelse af det eksisterende MMMI

Baggrund

Formål

Syddansk Universitet ønsker, at der opføres et nybyggeri, der skal imødekomme væksten i forsknings- og uddannelsesmiljøet på det eksisterende Mærsk Mc-Kinney Møller Institut (MMMI) og knytte det tættere til beslægtede miljøer på Det Tekniske Fakultet. Bygningen har et areal på ca. 4.500 kvm.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 280 af 17. juni 2021

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2023
- Aktuel Status: 2023

Bemærkninger:

Projektet er udbudt i hovedentreprise på baggrund af projektforslag. Projektet udformes som en fastprisaftale mellem Bygningsstyrelsen og SDU. Kontrakt med hovedentreprenør forventes underskrevet medio 3. kvartal 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 141,9 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 141,9 mio. kr. forventes overholdt.

8.1.2. Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet

Finansudvalget tiltrådte anlægsprojektet i akt 140 af 28. maj 2015 med en totaludgift på 260,7 mio. kr. (2021-priser). Bygningsstyrelsen har i projektets udførelse standset samarbejdet med totalrådgiver på baggrund af manglende overholdelse af kontraktbetingelser. Bygningsstyrelsen har åbnet en tvistsag ved Voldgiftsnævnet. Tvisten er ikke afgjort og projektets endelige økonomi afventer resultat af afgørelsen. Forbruget pr. 31. marts 2021 er 274,3 mio. kr. (2021-priser).

De fem etager er blevet overdraget etapevis i tidsrummet fra september 2018 frem til september 2019, hvor driftsansvaret for de to sidste etager blev overdraget til SUND, Københavns Universitet.

Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet

Finansudvalget tiltrådte anlægsprojektet i akt. 47 af 13. december 2012 med en totaludgift på 250,2 mio. kr. (2012-priser). Københavns Universitet overtog lejemålet i sommeren 2017, men Bygningsstyrelsen var på daværende tidspunkt opmærksom på, at der var nedsat funktionalitet i bygningen. Efter 1-årsgennemgangen medio 2018 blev byggregnskabet lukket med en udgift på 273,7 mio. kr. (2012-priser).

Grundet problemerne med dele af bygningens funktionalitet etablerede Bygningsstyrelsen i december 2017 en task force, der havde til formål at sikre den aftalte funktionalitet. Task force-arbejdet forventes afsluttet ultimo 2021/primus 2022. Bygningsstyrelsen afholder alle omkostningerne til task force-arbejderne, der forventes at udgøre ca. 39,5 mio. kr. (2020-priser). Der pålægges ikke Københavns Universitet husleje af disse omkostninger. I forbindelse med overdragelse af lejemålet til Københavns Universitet i 2017 reducerede Bygningsstyrelsen desuden huslejen for lejemålet til 50 pct. i erkendelse af den manglende funktionalitet. Huslejetabet for Bygningsstyrelsen for perioden 2017-2020 udgør i alt ca. 11 mio. kr. (løbende priser) I 2021 forventes der et huslejetab på ca. 2,9 mio. kr.

Nybyggeri til Institut for Byggeri og Anlæg samt byggemodning af Campus Vest, Aalborg Universitet

Finansudvalget tiltrådte anlægsprojektet i akt. 138 af 4. september 2013 med en totaludgift på 247,4 mio. kr. (2013-priser). Aalborg Universitet overtog lejemålet i 2017 og regnskabet forventes afsluttet i 2021. Projektets endelige totaludgift skønnes p.t. at blive ca. 257,6 mio. kr. (2013-priser), hvilket svarer til en overskridelse af aktstykkerammen på ca. 8,5 pct.

I forbindelse med den igangværende regnskabsmæssige afslutning af byggeprojektet har Bygningsstyrelsen konstateret, at der på licitationstidspunktet i 2014 blev indgået aftaler med entreprenører med udgangspunkt i et budget, som overskred den godkendte totaludgift med ca. 6 mio. kr. (2013-priser) De ca. 6 mio. kr. blev kontantfinansieret af Aalborg Universitet, og da der ikke var tale om en væsentlig ændring af projektet, vurderede styrelsen dengang, at dispositionen lå inden for styrelsens hjemmel.

Det er dog Bygningsstyrelsens vurdering i dag, at dispositioner af denne type er i strid med Budgetvejledningens afsnit 2.2.10. Det vurderes, at der ikke har været en klar hjemmel iht. aktstykket og gældende regler i øvrigt til, at Bygningsstyrelsen kunne indgå aftaler på baggrund af et budget, der gik ud over den godkendte totaludgift, og at Bygningsstyrelsen i 2014 burde have afklaret hjemmelsspørgsmålet forud for indgåelse af aftalerne. Bygningsstyrelsens retningslinjer og praksis for denne type disponeringer er siden blevet skærpet, og en lignende afvigelse ville ikke forekomme i dag.

8.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

Opførelsen af Niels Bohr Bygningen skal forbedre de fysiske rammer for de fysiske, kemiske og naturfags-didaktiske discipliner på det Natur- og Biovidenskabelige fakultet på Københavns Universitet.

Projektet følger den dialogbaserede aftaleform.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 109 af 30. maj 2013

Akt. G af 14. december 2017

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. Z af 12. juli 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2014

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2017
- Sidste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel Status: 2021

Bemærkninger

De udestående forsinkede arbejder ifm. med afhjælpning af brandbånd og -lukninger og færdiggørelse af renrum samt afhjælpning af væsentlige mangler forventes tidligst afsluttet ved udgangen af juni 2021, såfremt projektets entreprenører leverer den forudsatte indsats. Herpå udestår den endelige brandgodkendelse, som forventes at ske efter sommerferien.

Udførelsen af Niels Bohr Bygningen er blandt andet udfordret af COVID-19, pga. entreprenører og specialister som har hhv. standset arbejder og/eller sygemeldt sig og er svære at erstatte.

Henset til usikkerhed forbundet med den endelige brandgodkendelse samt de tidligere erfaringer med entreprenørernes ofte utilfredsstillende fremdrift, sigtes der aktuelt mod en kundeoverdragelse i august/september 2021. Der foreligger dog aktuelt ikke et fastlagt overdragelsestidspunkt med Københavns Universitet.

Der verserer fortsat voldgiftssager mod en række af projektets entreprenører.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 3.662,6 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 3.662,6 mio. kr.

Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013 med en bevilget økonomisk ramme på 1.819,3 mio. kr. Med fortroligt akt G af 14. december 2017 blev

92. | Status for anlægs- og byggeprojekter

projektets økonomiske ramme forøget til 2.969,8 mio. kr. og med fortroligt akt. Z af 12. juli 2019 blev rammen forøget til 3.662,6 mio. kr. Fortroligheden af akt Z er ophævet fsva. totaludgiften.

Overholdelse af bevilling

Projektets økonomi har overskredet den bevilgede totaludgift i akt Z af den 12. juli 2019. Den nuværende forventede totaludgift udgør 4.270,2 mio. kr., hvilket er 241,3 mio. kr. over forelæggelsesgrænsen i forhold til akt Z. Her er der dog ikke taget højde for værdien af de modkrav, der er rejst mod en række entreprenører på projektet, og som kan bidrage til at reducere den endelige udgift.

Grundet projektets fremskredne stadie har det været Transportministeriets vurdering, at der ikke var noget reelt alternativ til at færdiggøre byggeriet i henhold til den aktuelle plan. En berostillelse af arbejdet, indtil tilslutningen til et aktstykke forelå, ville have ført til yderligere forsinkelse og dermed fordyrelse af projektet.

Folketingets Finansudvalg er løbende blevet orienteret om projektets status, herunder senest den 7. juni 2021. Orienteringerne er fortrolige af hensyn til de verserende voldgiftssager med entreprenører.

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er at etablere et samlet museumsbyggeri, som vil indeholde både udstillings-, forsknings- og undervisningsfaciliteter. Projektets komplekse arkitektur, placeringen i Botanisk Have samt antallet af interessenter gør det til et usædvanligt byggeprojekt med væsentlige risici.

Hjemmelsgrundlag

Akt. E af 8. december 2016

Anlægslov 381 af 26. april 2017

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. 165 af 14. marts 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Sidste anlægsstatus: 2023
- Aktuell Status: 2023

Bemærkninger

Projektet følger den dialogbaserede aftaleform.

I den primære udstillingsbygning (bygning 10) pågår arbejde med armering og støbning af dæk. Afsværtning af de op til 10 meter høje formvægge er meget pladskrævende og giver store udfordringer i den snævre byggegrube. I oceansalen (bygning 8) er øvre terrændæk støbt og montering af glasfacaden pågår. Installations- og apteringsarbejder i de eksisterende bygninger pågår og der er fokus på både commissioning (kvalitetsstyringsprocessen, der verificerer, dokumenterer og tester, at et byggeri opfylder de specificerede krav) og fastlæggelse af procedure for digital aflevering af alle bygningsdele og installationer.

Hovedentreprenøren på projektet har de seneste måneder fremsat væsentlige krav. Vejdirektoratet har behandlet og vurderet kravene og er uenige i entreprenørens vurdering heraf. En afklaring af kravene pågår. I forhold til de fremsatte krav er projektets reserver særdeles pressede, og vil ikke kunne dække en eventuel realisering af kravene.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 1.199,1 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 1.199,1 mio. kr.

Projektet blev med akt. E af 8. december 2016 tiltrådt af Finansudvalget med en totaludgift på 1.012 mio. kr. (2016-priser). Med akt 165 af 14. marts 2019 blev totaludgiften øget til 1.199,1 mio. kr. (2021-priser).

Overholdelse af bevilling

På baggrund af risikoen tilknyttet de fremsendte krav vurderes det ikke, at totaludgiften jf. akt. 165 kan overholdes. Det vurderes dog, at fordyrelsen kan holdes inden for forelæggelsesgrænsen. Kravene er fortsat under afklaring og det er Vejdirektoratets vurdering, at entreprenøren ikke er berettiget til en betaling i den rejste størrelsesorden.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet

Baggrund

Formål

Nybyggeriet til Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND) vil danne ramme for forskning, uddannelse og innovation inden for det sundhedsvidenskabelige område. Byggeriet opføres i direkte tilknytning til Nyt Odense Universitetshospital (OUH), hvilket vil styrke samarbejdet og det tværfaglige miljø, der er mellem universitetet og OUH.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. 85 af 12. april 2018

Akt. 136 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Sidste anlægsstatus: 2022
- Aktuel Status: 2022

Bemærkninger

Projektet følger den dialogbaserede aftaleform. Byggeriet omfatter seks bygninger, hvor råhusdelen er færdiggjort for de fire. De sidste to råhuse vil være færdig umiddelbart efter sommerferien 2021.

Facademontage og taglægning er afsluttet på et af råhusene, således at bygningen er helt tæt og lukket og klar til næste fase, som omfatter komplementering og montering af tekniske installationer.

Projektet er udbudt i syv entrepriser, hvoraf landskabsentreprisen endnu ikke udbudt. Hvis der er behov for at øge projektets reserver, er der lavet aftale med universitetet om at finde konkrete besparelser på landskabsentreprisen.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 1.621,4 mio. kr.
- Korrektionstillæg: 147,4 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 1474,0 mio.kr

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

De samlede byggeudgifter forventes overholdt.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet

Baggrund

Formål

Nybyggeriet til Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND) opføres i direkte tilknytning til Nyt Aalborg Universitetshospital (NAU) på hospitalsområdet i Aalborg Øst. Integration af de to institutioner skal muliggøre yderligere samarbejde, optimal udnyttelse af arealer og fællesfunktioner - som f.eks. undervisningslokaler, laboratorier, auditorier mv.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. 135 af 1. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Sidste anlægsstatus: 2022
- Aktuel Status: 2022

Bemærkninger

Projektet følger den dialogbaserede aftaleform. AAU-SUND byggeriet forløber planmæssigt. Bygherrefunktionen for opførelsen af koblingszonen, der forbinder SUND med NAU, varetages af Region Nordjylland. Arbejderne på koblingszonen er ca. 2 måneder efter tidsplanen, hvilket gør, at der ikke længere er et ophold i opførelsestakten mellem råhus og aptering - dog forventes den overordnede tidsplan overholdt. Aflevering af koblingszonen er planlagt til august 2022, mens aflevering af AAU-SUND er planlagt til oktober 2022.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 704,3 mio. kr.
- Heraf korrektionstillæg: 64,0 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 640,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

De samlede byggeudgifter forventes overholdt.

Status på UNILAB-midlerne

Formål 8.2.

I Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 blev der afsat 3 mia. kr. til teknologisk løft af laboratorierne, hvilket inkluderer opgradering af ventilation, klima- og CTS-anlæg samt tilhørende styringssystemer til moderne forskningsstandarder.

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 130 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.547,3 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 108 projekter er afsluttet, jf. nedenstående tabel. Herudover er der afsat midler til endnu ikke-igangsatte genopretningsprojekter på de enkelte universiteter, som skal igangsættes i de kommende år.

Der pågår fortsat afklaring på nogle universiteter af, hvorledes de sidste midler skal anvendes.

Arbejdet vedrørende laboratorieerstatningslokaler er godt i gang, og der er afgivet tilsagn til en værdi af 2.797,9 mio. kr. til i alt 21 projekter, jf. nedenstående tabel.

Opjustering på erstatningslokaler og tilsvarende nedskrivning på genopretningsprojekter i forhold til sidste anlægsstatus skyldes, at der på Aarhus Universitet på sagen AU Health er overført ca. 40,6 mio. kr. fra Genopretning til Erstatningslokaler.

Tabel 2.3 | Laboratoriemoderniseringer pr. november 2020, løbende priser

	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler, (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i mio. kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	130	2547,3	357,8	2905,0	108
Erstatningslokaler	21	2797,9	26,3	2824,2	13
I alt	151	5345,2	384,0	5729,2	121

Den budgetmæssige situation

I henhold til Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 6 mia. kr. (løbende priser). Af den samlede pulje er der brugt 5,3 mia. kr., og yderligere afsat 384,0 mio. kr. til ikke-igangsatte projekter.

OPP-projekter

8.3. Tabel 2.4 viser Bygningsstyrelsens igangværende OPP-projekter.

Tabel 2.4 | Oversigt over igangværende OPP-projekter under Bygningsstyrelsen

(mio. kr.)	Kunde/bruger	Aktstykke / hjemmel	Værdi af OPP-aftale ¹⁾	Ibrugtagningsår
Ny Østre Landsret	Domstolsstyrelsen	Akt. 134 af 25. april 2019	733,1	2022

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.

OPP-leverandøren har meddelt Bygningsstyrelsen, at de ser sig nødsaget til at udskyde ibrugtagningstidspunktet fra den 1. november 2021 til den 1. januar 2022 med henvisning til forsinkelser som konsekvens af COVID-19-situationen det seneste år.

Bygningsstyrelsen har accepteret en parallelforskydning af OPP-kontrakten, hvilket betyder, at OPP-leverandøren ikke får et tab af OPP-ydelse, og at Bygningsstyrelsen ikke pålægges en meromkostning men skal afholde OPP-ydelsen i den forventede og aftalte periode på 20 år.

9. Bilag

Bilag 1: Politiske aftaler på transport-og bygningsområdet

Tab 8.1 | Politiske 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 fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012	5. november 2009	Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre
Aftale om finansloven for 2010	12. november 2009	Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti
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 modulvogntog	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	Dato	Forligskreds
Aftale om kollektiv trafik i yderområderne	25. juni 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafikikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om finansloven for 2014	26. november 2013	Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK	14. januar 2014	Togfonden DK ³⁾
Aftale om fremme af veteranogskørsel	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 Det Konservative Folkeparti 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 dobbeltdekkere	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 ⁵⁾
Aftale om udmøntning af midler til vejprojekter ved Haderup og Ribe mv.	26. august 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om finansloven for 2017	18. november 2016	Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti
Aftale om udmøntning af midler til undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv.	13. december 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af midler i 2016 til nationale cykelruter	16. december 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik	10. februar 2017	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om linjeføring af motorvej mellem Næstved og Syd motorvejen (Rønnede)	19. april 2017	Grøn transportpolitik

100. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Aftale	Dato	Forligskreds
Konklusioner fra møde i forligskredsen bag Togfonden DK	30. juni 2017	Togfonden DK
Aftale om togfonden og bedre/billigere kollektiv trafik	7. september 2017	Togfonden DK og Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om finansloven for 2018	8. december 2017	Forligskredsen bag finanslov 2018 ⁶
Aftale om fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet	13. december 2017	Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre
Aftale om udmøntning af midler til bedre fremkommelighed og trafikssikkerhed	29. januar 2018	Forligskredsen bag finanslov 2018 ⁶
Aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse	30. januar 2018	Forligskredsen bag finanslov 2018
Aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse i 2018	2. februar 2018	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik	10. oktober 2018	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen	25. oktober 2018	Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om udmøntning af midler i 2018 til nationale cykelruter	27. november 2018	Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om finanslov for 2019	30. november 2018	Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti
Igangsætning af anlægsarbejde i Danmark på Femern Bælt-forbindelsen	26. marts 2019	Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om finanslov for 2020	2. december 2019	Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet
Aftale om udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik	2. april 2020	Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet
Aftale om igangsætning af anlægsarbejdet på Femern Bælt-forbindelsen på dansk side	24. april 2020	Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance
Aftale om teknisk udformning af jernbanebroen over Guldborg Sund som led i Femern Bælt-projektet	17. juni 2020	Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om finanslov for 2021	22. december 2020	Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet
Aftale om Infrastrukturplan 2035	28. juni 2021	Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne

1) Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.

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

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

4) Venstre, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti. Som en del af regeringen er Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti siden trådt ind i forligskredsen.

5) Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.

6) Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti.

Bilag 2: EU-støtte

Statslige anlægsprojekter kan få tildelt økonomisk støtte fra EU, hvilket typisk sker gennem EU's infrastrukturfond, Connecting Europe Facility (CEF).

Tabel 8.2 | EU-støtte til igangværende infrastrukturprojekter

Projekt	Tildelt EU-støtte, Udbetalt EU-støtte,	
	mio. kr.	mio. kr.
Femern Bælt – Kyst-til-kyst, projektering og forberedende anlægsarbejder*	1.526	1.351
Femern Bælt – Kyst-til-kyst, anlægsfasen	4.389	527
Femern Bælt – Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering, fase 1*	271	266
Femern Bælt – Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), anlægsfasen, fase 1	875	530
Femern Bælt – Danske jernbaneanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering, fase 2	29	9
Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,8	98
Signalprogrammet	95	83
København – Ringsted, projektering*	227,8	191

* Er slutfregnet med Europa-Kommissionen.

Femern Bælt

Femern Bælt-projektets kyst-til-kyst del er under CEF-programmet blevet tildelt støtte på 4,4 mia. kr. for perioden 2017-2020. På baggrund af dialog mellem Europa-Kommissionen, Transportministeriet og Femern A/S er der 21. januar 2021 indgået en revideret støtteaftale, som medfører, at støtteperioden er udvidet til nu også at omfatte perioden 2021-2023. Med udvidelsen af støtteperioden og den fulde igangsættelse af anlægsarbejderne i FBC- og FLC-kontrakterne vurderes det fulde støttebeløb på 4,4 mia. kr. at kunne udnyttes.

EU's samlede budget- og aktivitetsprogram for perioden 2021-2028 er i 1. kvartal 2021 formelt blevet godkendt. Det betyder, at EU-støtteprogrammet Connecting Europe Facility (CEF II), som Femern A/S har mulighed for at søge yderligere EU-støtte fra, nu er aktiveret. Programmets målsætning er etableringen af et stærkt og miljøvenligt transportnetværk i Europa frem mod 2030. Femern Bælt-projektet er i CEF II-forordningen fremhævet som et af relativt få prioriterede projekter. Det vurderes, at Femern Bælt-projektet er en stærk kandidat til at modtage yderligere støtte under CEF II-programmet. Femern A/S forventer at ansøge om EU-støttemidler for perioden 2024-2027 i ansøgningsrunden i 2022 eller 2023.

Europa-Kommissionen og A/S Femern Landanlæg indgik den 5. april 2018 en støtteaftale, som betød, at der blev tildelt EU-støtte på 875 mio. kr. til anlægsarbejdet på strækningen Ringsted-Nykøbing Falster samt ni broer på Lolland. I slutningen af maj 2021 blev støtteaftalen på opfordring fra Banedanmark ændret, således at det samlede støttebeløb blev sat ned med 12,2 mio. kr., til 863 mio. kr. Denne reduktion er en afledt konsekvens af, at udrulningen af ERTMS på strækningen Ringsted-Mogenstrup ikke kan gennemføres inden for støtteaftalens tidsramme, der slutter med udgangen af 2023. Af det tildelte støttebeløb er der udbetalt 530 mio. kr.

En aftale om støtte til fase 2 af de danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen) er indgået den 21. oktober 2020 mellem Europa-Kommissionen og Banedanmark. Der er tildelt i alt 29 mio. kr. i støtte til detailprojektering og forberedelse af udbud på Lolland, herunder til en ny jernbanebro over Guldborg

Sund, sporarbejder, jord- og afvandingsarbejder samt en ny station ved Holeby. Af de 29 mio. kr. er 8,5 mio. kr. udbetalt. Støtteperioden er fra den 1. april 2020 til den 31. marts 2023.

Det forventes, at der under EU's flerårige finansielle ramme (MFF) 2021-2027 kan søges om yderligere EU-støtte til Femern Bælt-projektet, herunder til anlægsfasen af Femern Bælt-forbindelsen og til Ringsted-Femern Banen Fase 2.

Ny Storstrømsbro

Medio 2020 blev der tildelt EU-støtte til anlægsfasen af den nye Storstrømsbro. Den tildelte støtte er på 317 mio. kr., og støtteperioden er fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2024. Støtten relaterer sig kun til jernbanedelen og udgør 30 pct. af de samlede omkostninger til jernbanedelen i støtteperioden. Støtteaftalen mellem Europa-Kommissionen og Vejdirektoratet blev formelt indgået i november 2020.

Signalprogrammet

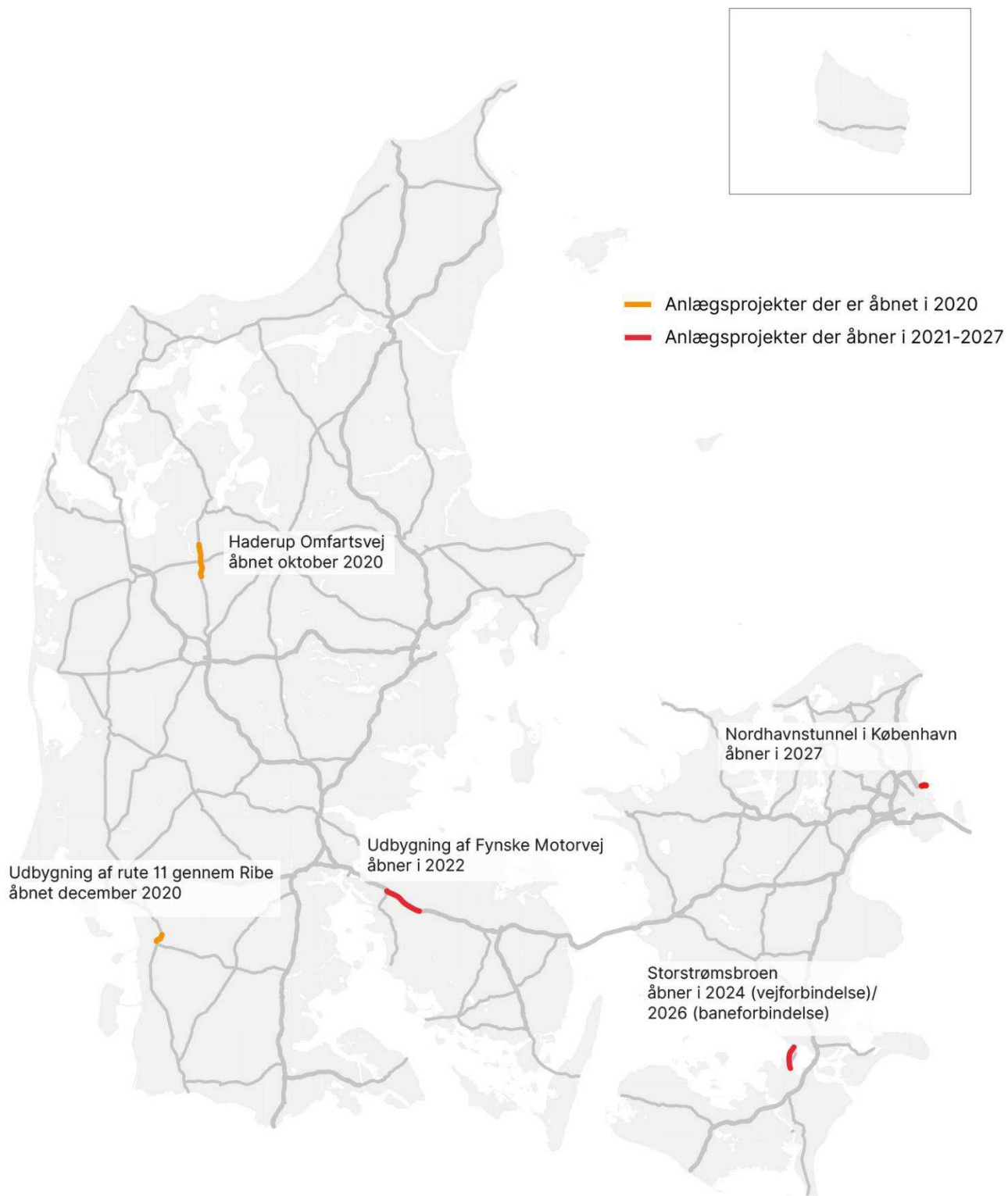
Der er sammenlagt tildelt 95,1 mio. kr. til Signalprogrammet. Af disse er 58,1 mio. kr. tildelt udrulning af ERTMS på Ny bane København-Ringsted, mens 37 mio. kr. er tildelt ETCS-udrustning af togsæt. Støtteaftalerne var oprindeligt sat til at udløbe ultimo 2018, men er siden blevet forlænget. Støtteaftalen vedr. ETCS-udrustning vedrører udrustning af 59 togsæt. EU-støtten tildeles pr. udrustet togsæt svarende til sammenlagt 37 mio. kr. i støtte. I andet halvår af 2020 slutafregnede Banedanmark støtteaftalen, og efter succesfuld revision fra Rigsrevisionen og EU-Kommissionens agentur CINEA, kunne Signalprogrammet i april 2021 indtægtsføre de resterende 37 mio. støttekroner

Støtteaftalen vedr. udrulning af ERTMS på Ny bane København-Ringsted blev i januar 2019 forlænget til december 2020 for at muliggøre test med materiel med ombordudstyr fra mindst to leverandører som en del af godkendelseskravene udformet af det Europæiske Jernbaneagentur. Disse tests blev planmæssigt gennemført i april 2020. Banedanmark udfærdiger slutrapport for støtteaftalen i 2021.

Ny bane København-Ringsted

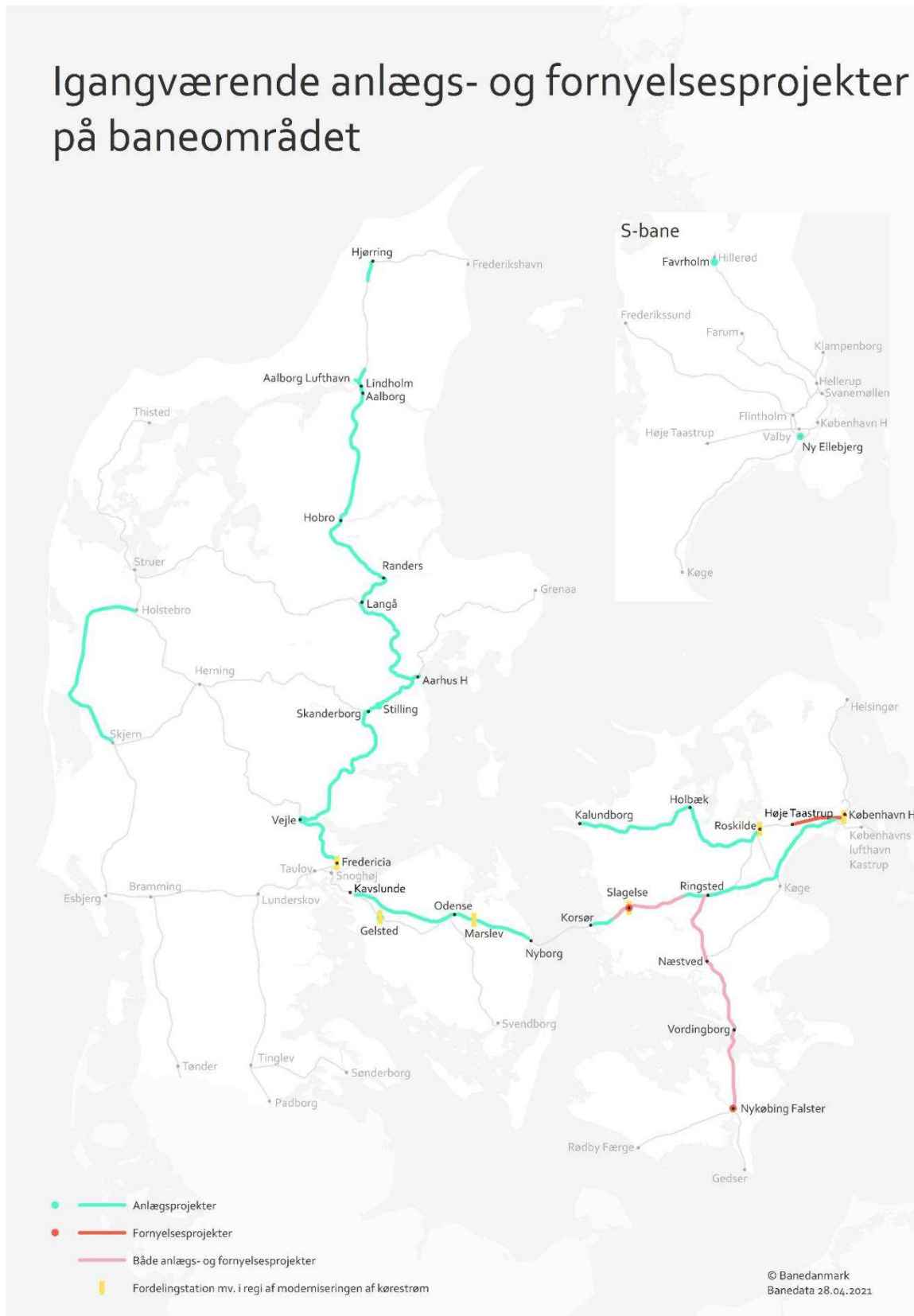
Den samlede udbetalte EU-støtte til projektet er 190,7 mio. kr. Projektet er slutafregnet med Europa-Kommissionen.

Bilag 3: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



Bilag 4: Igangværende projekter på baneområdet

Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet



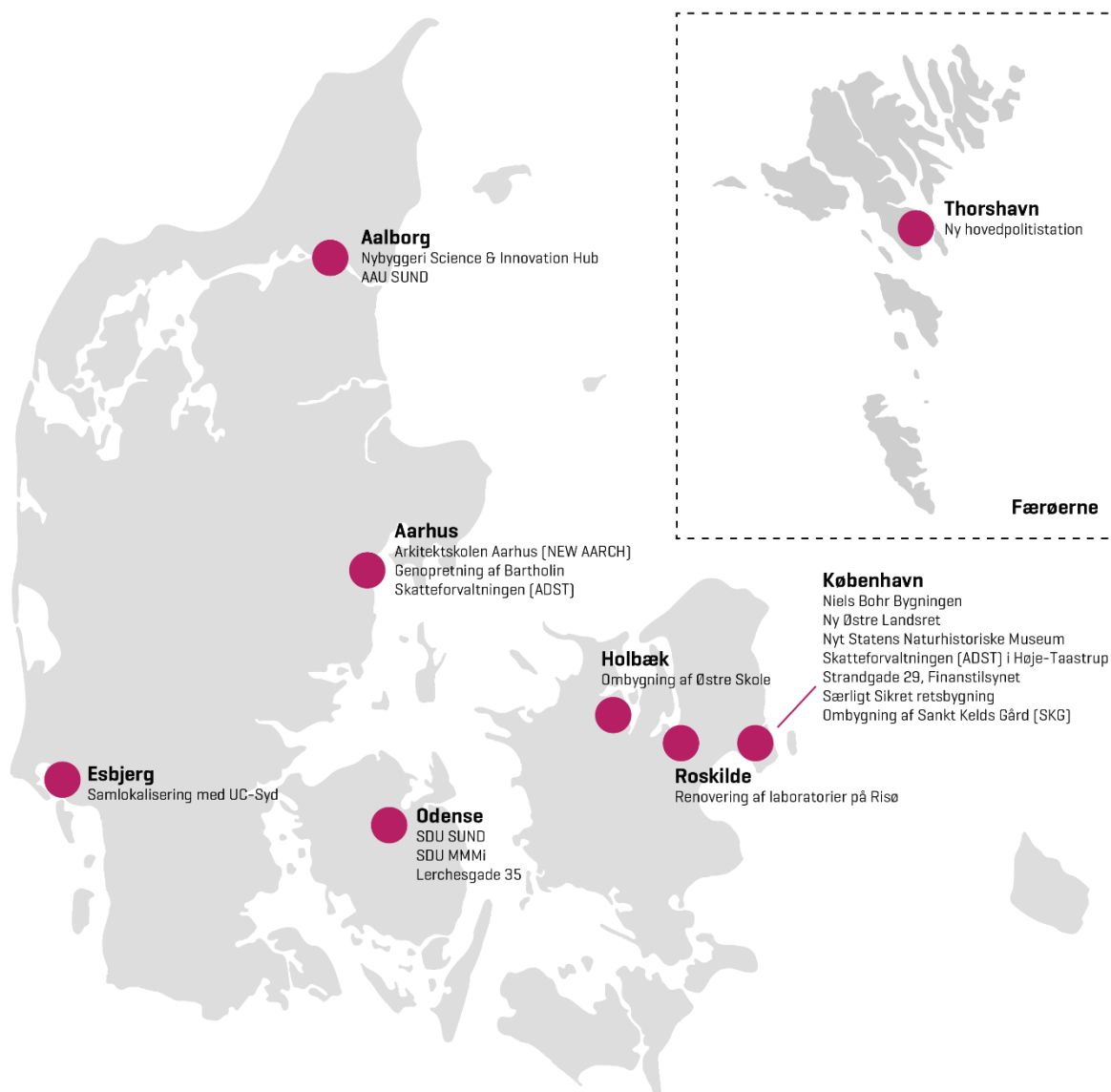
Bilag 5: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen

0.5.

Udrulning af nye signaler og ibrugtagningsår



Bilag 6: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Tabel 3.1 | Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
Aarhus	Genopretning af Bartolin-komplekset	Aarhus Universitet
	Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)	Arkitektskolen
	Skatteforvaltningen (ADST)	Skatteforvaltningen
Aalborg	Nyggeri Science & Innovation Hub	Aalborg Universitet
	AAU SUND	Aalborg Universitet
Esbjerg	Samlokalisering med UC-Syd	Syddansk Universitet
Holbæk	Ombygning af Østre Skole i Holbæk	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution og Danida Fellow Ship Centre
København	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
	Modernisering af Strandgade 29	Finanstilsynet
	Særligt Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen
	Ny Østre Landsret	Domstolsstyrelsen
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet
	Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Skatteforvaltningen
	Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut
Odense	SDU SUND	Syddansk Universitet
	Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen
	SDU, MMMi	Syddansk Universitet
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet
Torshavn	Ny hovedpolitistation i Torshavn	Rigspolitiet

Bilag 7: Undersøgelser på bane- og vejområdet

Table 8.4 | Gennemførte undersøgelser på baneområdet
9.7.

Gennemførte forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet ¹
VVM-analyse af Hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus (2017) ²
VVM-analyse af Hastighedsopgradering Langå-Hobro (2017) ²
VVM-analyse af Ny bane Hovedgård-Hasselager (2019) ³
VVM-analyse af Ny bane på tværs af Vejle Fjord (2016) ²
VVM-analyse af anlæg Ny bane til Billund (2018) ²
Beslutningsgrundlag for Ombygning af Aarhus H – Elektrificering, kapacitetsudvidelse mv. (2017) ⁴
Beslutningsgrundlag for Laurbjerg Station (2018) ⁵
Beslutningsgrundlag for Udbygning af Glostrup Station, 2 eller 4 perronspor (Ring Syd) (2017) ⁶
Beslutningsgrundlag for Udvidelse af Ørestad Station (Ring Syd) (2017) ⁶
Beslutningsgrundlag for Flytning af Herlev Station (2017) ⁶
Beslutningsgrundlag for Perroner mv. til Øresundstrafikken på Ny Ellebjerg (2021)
Beslutningsgrundlag for Hastighedsopgradering af regionale baner (2021)
Beslutningsgrundlag for Koordineret ombygning af Aarhus H Helhedsløsningen (2021)
Beslutningsgrundlag for Ombygning af Hillerød Station (2021)
Beslutningsgrundlag for Perronforlængelser Horsens Station (2021)
Forundersøgelse for Kapacitetsudvidelse og Hastighedsopgradering ved Ringsted (2021)
Forundersøgelse for Forenkling af Københavns Hovedbanegård (2021)
Beslutningsgrundlag for Hastighedsopgraderinger og kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen (2017) ⁶
Beslutningsgrundlag for Vendespor ved Carlsberg Station (tidl. Enghave Station) (2017) ⁶
Forundersøgelse af Overhalingsspor ved Kalvebod (Ring Syd) (2017) ⁶
Forundersøgelse af S-tog til Roskilde (2019)
Forundersøgelse af Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg, enkelt- eller dobbeltspor (2016)
Forundersøgelse af Perronforlængelser Ølby-Næstved (Lille Syd)
Forundersøgelse af Opgradering af overkørsel i Silkeborg (2016) ⁵
Forundersøgelse af Ombygning af Nordhavn Station (2014) ⁷
Forundersøgelse af Elektrificering Vejle-Struer (2013) ⁸
Forundersøgelse af Elektrificering Lindholm-Frederikshavn (2013) ⁸
Screening af Dobbeltspor Køge-Køge Nord (2015)

110. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Screening af Dobbeltspor Tinglev-Padborg (2013) ⁷
Screening af Ekstra spor ved Gødstrup Station (2013) ⁸
Screening af Øget kapacitet Herning-Holstebro (2013) ⁸
Screening af Esbjerg Nærbane (2017) ⁶
Screening af Stationskapacitet ved København H(2013)

1) Nogle af undersøgelserne er flere år gamle, hvorfor det kan blive aktuelt at opdatere dem – fx i forhold miljøkonsekvensvurderinger og samfundsøkonomi

2) Togfonden DK, Akt 124 af 19. juni 2014

3) Togfonden DK, Aftale af 14. januar 2014

4) Togfonden DK, Aftale af 14. januar 2014 – VVM er uden projektet med overdækning af banegraven Et nyt beslutningsgrundlag ud fra scenarie 3b ventes klart ultimo 2020

5) Bedre og billigere kollektiv trafik

6) Bedre og billigere kollektiv trafik, Aftale af 12. juni 2014

7) Aftale om en grøn transportpolitik af 2009

8) Togfonden DK

Tabel 8.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

Igangværende forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet
Beslutningsgrundlag for perronforlængelser på Haslev Station ¹
Forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse ²

1) Jf. Aftale om Bedre og billigere kollektiv trafik, Akt. 88 af 20. februar 2019.

2) Jf. aftale om Finansloven 2019

Tabel 8.6 | Gennemførte undersøgelser på vejområdet

Gennemførte forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet
VVM-undersøgelse af Kalundborgmotorvejens 3. etape
VVM-undersøgelse for udbygning af E20/E45, Kolding-Fredericia ¹⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 26, Viborg-Rødkærsbro ²⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 26, Søbyvad-Aarhus ²⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 54, Næstved-Rønnede ³⁾
VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød ⁵⁾
Forundersøgelse af ny midtjysk motorvej, Hobro-Viborg-Rute 15-Give ⁶⁾
VVM-undersøgelse for ny midtjysk motorvej, Give-Billund-E20-Haderslev ⁶⁾
Forundersøgelse af en Østlig Ringvej (havnetunnel) i København ⁷⁾
VVM-undersøgelse for opgradering af E55, Nykøbing F-Sydmotorvejen ⁸⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Vejle-Skanderborg S ⁶⁾

VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Aarhus N-Randers N ⁶⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Aarhus S-Aarhus N ⁶⁾
VVM-undersøgelse af ny vejforbindelse til Stevns ⁸⁾
VVM-undersøgelse af 2+1 forbindelse mellem Ålbæk og Skagen ⁸⁾
Opdatering af VVM-undersøgelse for en tredje Limfjordsforbindelse ⁸⁾
Strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg ⁸⁾
Forundersøgelse for udbygning af Hillerødmotorvejen, Motorring 3-Ring 4 ⁹⁾
Konsolidering af undersøgelse af øget kapacitet på Motorring 3 ⁵⁾

1) Jf. aftale af 5. november 2003 2) Jf. aftale af om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 3) Jf. Trafikaftale af 24. juni 2014 4) Jf. LOV nr. 156 af 18. februar 2015. Der er 13. november 2019 fremsat forslag til anlægslov (L 57) 5) Jf. Trafikaftale af 13. december 2016 6) Jf. Trafikaftale af 13. december 2016 7) Jf. aftale om Finansloven 2017 & Aftale om Lynetteholmen af 5. oktober 2018 8) jf. aftale om Finanslov 2018 9) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af §28.11.71.34. Strategiske analyser, kommunal medfinansiering og mindreforbrug på andre undersøgelser 8) 5) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af §28.11.71.34. Strategiske analyser, kommunal medfinansiering og mindreforbrug på andre undersøgelser

Table 8.7 | Ongoing research on the road network

Ongoing research, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 15, Herning-Ringkøbing ²⁾
Forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse ²⁾
Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5-korridor, Frederikssundvej-Helsingørmotorvejen ³⁾
Forundersøgelse af sydlig Ring 5, Frederikssundvej-Køge ⁴⁾
Konsolidering af undersøgelse af øget kapacitet på Motorring 3 ⁵⁾

1) Jf. Trafikaftale af 13. december 2016 2) Jf. aftale om Finansloven 2018 3) Jf. aftale om Finansloven 2019 4) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af §28.11.71.34. Strategiske analyser 5) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af §28.11.71.34. Strategiske analyser, kommunal medfinansiering og mindreforbrug på andre undersøgelser 6) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af mindreforbrug på andre undersøgelser

Bilag 8: Status for træk på den centrale anlægsreserve

Tabel 8.8 | Oversigt over udmøntning af den centrale anlægsreserve til igangværende projekter

(mio. kr.) Projekt	Oprindelig reserve	Tidligere udmøntet reserve	Udmøntning siden forrige Anlægsstatus (2021-priser)	Resterende reserve (2021- priser)	Bevillingsansvarlig
Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg	55,9	183,4	0,0	0,0	Banedanmark
Signalprogrammet	2.841,2	3.049,7	0,0	0,0	Banedanmark
Odense Letbane	171,5	123,3	0,0	26,8	Odense Letbane
Ny bane Aalborg Lufthavn	35,8	51,1	0,0	0,0	Banedanmark
Ny bane København-Ringsted	1.554,0	623,1	0,0	1.194,3	Banedanmark
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg	63,6	34,5	0,0	29,9	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	402,5	4,0	0,0	405,1	Banedanmark
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	414,8	19,3	0,0	401,6	Banedanmark
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring	13,9	34,4	0,0	0,0	Banedanmark
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	112,7	0,0	69,6	Banedanmark
Jerne station	9,2	0,0	7,2	2,1	Banedanmark
Internet i tog	15,9	16,5	0,0	0,0	Banedanmark

Anm.: Den centrale reserve er en porteføljerreserve, og et projekt kan derfor godt have et større træk på reserven end det der er skudt ind fra det pågældende projekt. Dette finansieres så af andre projekter, der ikke får brug for reserven. Da beløbene i tabellen kan være i forskellige priseniveauer kan der være mindre afvigelser i forhold til faktiske tal.

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

For projekter omfattet af Ny Anlægsbudgettering afsættes reserver (korrektionstillæg) 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 Transportministeriets departement og Finansministeriet efter nærmere fastsatte regler. Projektets totaludgift er således basisoverslaget tillagt 10 og 20 pct.-reserverne.

Transportministeriet vurderer, at der i dag eksisterer et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag til at konkludere, at Ny Anlægsbudgettering har virket efter hensigten på vejområdet, hvor der har kunnet konstateres mindreforbrug og dermed mindre træk på de afsatte reserver på tværs af en lang række projekter. Det er derfor besluttet, at de afsatte reserver for fremtidige vejprojekter reduceres og fremover skal udgøre 15 pct. af projektets basisoverslag, henholdsvis 10 pct. til projektreserven og 5 pct. til den centrale reserve.

Den centrale reserve er en porteføljerreserve, 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 Folketingets Finansudvalg, før der kan disponeres.

Træk på den centrale reserve siden seneste Anlægsstatus

Projektet Ny station i Jerne har fået tilført 7,2 mio. kr. fra statens centrale reserve pga. øget behov for projektstyring, flere rådgiveromkostninger og meromkostninger som følge af fejl i projekteringen.