



Status for anlægs- og byggeprojekter

1. halvår 2017



Status for anlægs- og byggeprojekter

1. halvår 2017

Status for anlægs- og byggeprojekter, 1. halvår 2017

Udgivet af: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
ISBN netudgave: 978-87-93292-31-4

Indhold

1.	INDLEDNING.....	8
2.	STATUS FOR TRÆK PÅ DEN CENTRALE ANLÆGSRESERVE.....	10
	Niveaufri udledning Ny Ellebjerg	11
	Elektrificering Esbjerg-Lunderskov	11
	Odense Letbane	11
3.	EU-STØTTE.....	12
4.	JERNBANER.....	13
4.1.	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet	14
4.1.1.	Undersøgelser i regi af Infrastrukturfonden / grøn transportpolitik	15
	Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense	15
	Anlæg af ny station i Favrholt (syd for Hillerød).....	15
	Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg	16
4.1.2.	Undersøgelser i regi af Togfonden DK.....	18
	VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg	18
	VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro.....	19
	VVM-analyse af hastighedsopgradering hhv. elektrificering af Nordvestbanen	20
	VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn	20
	VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer	21
	VVM-analyse af en ny bane Hovedgård-Aarhus.....	21
	VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn.....	22
	VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord	22
	VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger.....	23
	Analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg	23
	VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund	23
	VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet	24
	VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor.....	24
	Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland.....	25
4.1.3.	Undersøgelser i regi af bedre og billigere kollektiv trafik.....	26
	Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup Stationer	26
	Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen	26
	Beslutningsgrundlag for vendespor ved Carlsberg Station (tidl. Enghave Station)	27
	Beslutningsgrundlag for station i Jerne.....	27
	Beslutningsgrundlag for Esbjerg Nærbane	28
	Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev Station.....	28
	Forundersøgelse af mulighed for en ny S-togsstation i Vinge.....	29
	Ny station ved Kalundborg Øst	29
4.2.	Baneprojekter.....	30
4.2.1.	Projekter under gennemførelse	30
	Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov	30
	Ny bane København-Ringsted.....	31
	Signalprogrammet	33
	Fordelingsstation Vestfyn.....	38
	Elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved	38
	Elektrificering af Aarhus – Aalborg (Lindholm)	39
	Niveaufri udledning Ny Ellebjerg	40
	Internet i Tog	40
	Hastighedsopgradering Ryomgård – Grenaa	41

4.2.2.	Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder	43
4.3.	Fornyelsesprojekter på baneområdet	44
	Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup	44
	Sporombygning af Køge Bugt-banen	45
	Sporfornyelsesprojekt Nyborg-Odense	45
	Valby-Svanemøllen	46
	Klampenborg – Helsingør (Kystbanen)	47
	Ryomgård – Grenaa	48
4.4.	Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet	49
5.	VEJE	51
5.1.	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet	52
	Særligt vedrørende genberegninger af større vejprojekters samfundsøkonomi	52
	VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede	53
	Forundersøgelse af en aflastningsvej på Stevns	54
	Undersøgelser af en midtjysk motorvej	54
	VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød	54
5.2.	Anlægsprojekter på vejområdet	56
5.2.1.	Igangværende projekter	56
	Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3	56
	Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)	57
	Greve S - Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape)	58
	Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)	58
	Storstrømsbroen	59
	Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)	60
	Udvidelse af E45, Aarhus S – Skanderborg S	61
	Haderup omfartsvej	61
5.2.2.	Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder	62
5.3.	Større vedligeholdelsesprojekter	64
	Skibsstødssikring	64
	Mønbroen	65
	Spunsvæggen på Lyngbyvej	65
	Vedligeholdelse af Gl. Lillebæltsbroen – fornyelse af vejbanen	66
	Limfjordstunnelen – sætningsskader og indtrængning af havvand	66
5.4.	Efterslæbsnedbringelse mv.	68
6.	BYGNINGER	71
6.1.	Større igangværende byggeprojekter	74
	Opførelse af ny laboratoriebygning på Panum (Mærsk Tårnet), Københavns Universitet	74
	Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet	75
	Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet	76
	Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet	77
	Pharma Science Building, Københavns Universitet	77
	Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet	78
	KUA3 inkl. nyt Universitetstov, Københavns Universitet	79
	Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset, Aarhus Universitet	79
	Laboratiegenopretning på Panum, Københavns Universitet	80
	Genopretning af Københavns Politigård	81
	Køb og ombygning af Augustenborg Slot	81
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet	82
	Ny Politistation i Torshavn	82
	Politiets Uddannelsescenter Vest	83

6.2.	Status på UNILAB-midlerne	84
6.3.	OPP-projekter	86
6.4.	Christiania.....	87
7.	LETBANER.....	89
	Aarhus Letbane	89
	Odense Letbane	91
	Letbane i Ring 3	93
	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet	95
8.	FEMERN BÆLT	96
	Kyst til kyst-forbindelsen.....	96
	Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	98
9.	METROEN.....	102
	Cityringen.....	102
	Nordhavnsmetroen.....	106
	Sydhavnsmetroen	109
10.	ØVRIGE PROJEKTER.....	111
	Kronprinsesse Marys Bro (Fjordforbindelsen Frederikssund)	111
11.	PULJEPROJEKTER PÅ TRANSPORTOMRÅDET	113
11.1.	Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik.....	114
11.2.	Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik.	120
11.3.	Puljeprojekter finansieret af Togfonden DK.....	122
11.4.	Pulje til overkørsler.....	123
11.5.	Pulje til øget tilgængelighed	124
12.	BILAG	125
	Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet	125
	Bilag 2: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	126
	Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på S-banen.....	127
	Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	128
	Bilag 5: Bygningsstyrelsens igangværende aktstykkeprojekter.....	129

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg om status og udvikling i anlægsprojekter under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 31. marts 2017. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, finanslovsaftaler, samt enkelte tidligere igangsatte projekter.

Tabel 1.1 | 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 modulvogn tog	1. september 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre mobilitet	26. november 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler	16. december 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om Hypercard, busser, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv.	5. maj 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet	17. november 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om elektrificering af jernbanen mv.	7. februar 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om takstnedsættelser og pulje til forbedring af den kollektive trafik	1. marts 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik ²
Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik	12. juni 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.	20. juni 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.	21. marts 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen	25. april 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om supercykelstier mv.	16. maj 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om letbane i hovedstaden, busser og cykler	19. juni 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om kollektiv trafik i yderområderne	25. juni 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafiksikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om 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	Dato	Forligskreds
Aftale om opgradering til supercykelsti på Ring 4 og etablering af en cykelstunnel ved Kildedal Station	13. marts 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om indkøb af dobbeltdækkere	1. april 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK	28. maj 2014	Togfonden DK
Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler	12. juni 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Trafikaftale 2014 – Udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden	24. juni 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af pulje til cykelstier og cykelparkering	10. december 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder	22. maj 2015	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om udmøntning af pulje til fremme af cykling	26. maj 2015	Grøn transportpolitik
Aftale om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen	4. marts 2016	Femern-forligskreds 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 linjeføring af motorvej mellem Næstved og Syd motorvejen (Rønne)	19. april 2017	Grøn transportpolitik

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.

Orienteringen for 2. halvår 2016 blev fremsendt til Folketinget i januar 2017.

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

2. Status for træk på den centrale anlægsreserve

Det følger af Budgetvejledningen 2016, punkt 2.8.3.1, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i Anlægsstatus giver en status for udmøntningen af den centrale anlægsreserve. I tabellen nedenfor gives et overblik over udmøntningen af den centrale reserve. Ved nye ændringer siden forrige Anlægsstatus redegøres konkret for baggrunden for udmøntningen. Dette gøres til sidst i kapitlet.

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

(mio. kr. 2017-priser)	Oprindelig reserve	Tidligere udmøntet reserve	Udmøntning siden forrige anlægsstatus	Resterende reserve
Opgradering Hobro-Aalborg, 1. del	26,9	63,6	0,0	-36,7
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved	6,9	6,6	0,0	0,3
Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg	57,1	0,0	49,7	7,4
Elektrificering Esbjerg-Lunderskov	160,8	0,0	91,7	69,1
Signalprogrammet	3.049,7	3.049,7	0,0	0,0
Odense Letbane	176,7	0,0	119,3	57,4

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

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

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 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement og Finansministeriet efter nærmere fastsatte regler. Projektets totaludgift er således basisoverslaget tillagt 10 og 20 pct.-reserverne.

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

Der er afsat 1,4 mia. kr. (2013-priser) til en styrket vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet fra 2014-2017, jf. Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Derudover er der med finansloven for 2014 afsat 0,6 mia. kr. (2013-priser) til en styrket vejvedligeholdelse i 2018-2020. Udgiften finansieres af uforbrugte midler fra anlægsprojekternes centrale reserver. Endvidere er der afsat 4,1 mia. kr. (2013-priser) på finansloven for 2014 til en styrket vedligeholdelse af banenettet i 2015-2020, der på samme måde finansieres af projekternes centrale anlægsreserver. Midlerne overføres i takt med, at de centrale reserver frigives, idet indsatsen reduceres, hvis der ikke kan frigives tilstrækkelige midler. På finansloven for 2017 er midlerne til vedligeholdelse af banenettet reduceret med 278,7 mio. kr. som led i Signalprogrammets træk på den centrale anlægsreserve, jf. beskrivelsen af projektet under kapitel 4.

Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg

I forbindelse med licitationen for Niveaufri udflætning ved Ny Ellebjerg (herefter NUNE) foretog Banedanmark en opdatering af prognosen for projektet. Den viste forventede merudgifter på 49,7 mio. kr. i forhold til projektbevillingen som følge af øgede udgifter til ekspropriationserstatninger, større kompleksitet i de jernbanetekniske forhold ved NUNE bl.a. som følge af grænseflader mellem projektets to entrepriser (sporanlæg/kørestrøm og sikring/fjernstyring), samt en kalkulationsfejl i det oprindelige budget i forbindelse med beregningen af de forventede tværgående omkostninger. Med de tilførte midler fra den centrale reserve forventer Banedanmark at kunne gennemføre NUNE i henhold til den forudsatte tidsplan og således, at NUNE kan tilsluttes Ny bane København-Ringsted inden åbningen af sidstnævnte strækning.

Elektrificering Esbjerg-Lunderskov

Primo 2017 udarbejdede Banedanmark en ny prognose for projektet til elektrificering af strækningen Esbjerg-Lunderskov. Prognosen lød på 951,2 mio. kr., dvs. en overskridelse af projektbevillingen på 91,7 mio. kr. Overskridelsen skyldes ændringer i fysik og priser i forbindelse med projektets broarbejder, bl.a. som følge af større kompleksitet i opgaven, ekstra krav fra projektets hovedentreprenør i forhold til kørestrømsarbejder, øget kompleksitet i elektrificeringen ved shoppingcenteret ved Esbjerg St., undervurdering af behovet for midler til genetablering af skovområder, samt øgede tværgående omkostninger som følge af, at projektorganisationen har skullet opretholdes længere tid end forventet, da projektet først ibrugtages i 2017 mod oprindeligt forventet 2015.

Odense Letbane

På baggrund af de endelige indkomne tilbud i udbuddet af transportsystemet, hvor prisniveauet lå over det forventede niveau i anlægsoverslaget, er der i foråret 2017 disponeret 119,3 mio. kr. af projektets centrale anlægsreserve, jf. kapitel 7 nedenfor.

3. EU-støtte

En række statslige anlægsprojekter modtager økonomisk støtte fra EU, enten fra TEN-T-programmet (2007-2013) eller CEF-programmet (2014-2020).

Nedenstående tabeller viser EU-støtte, som pt. er *tildelt* (dvs. givet tilsagn om) hhv. er *udbetalt* pr. ultimo maj 2017.

Tabel 3.1 | EU-støtte til projekter finansieret via Infrastrukturfonden, igangværende tildelinger

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr., status ult. maj 2017
Ny bane København-Ringsted (projektering) *	227,9	114,1
Dobbeltspor Vamdrup-Vojens (projektering + anlæg) **	96	66,7
Signalprogrammet	252,6	35,4

* Slutbetaling forventes udbetalt i løbet af sommeren 2017. Det forventes, at hele den tildelte støtte vil kunne udnyttes.

** Slutbetaling for anlægsprojektet forventes udbetalt i løbet af sommeren 2017. Da projektet kun i begrænset omfang har benyttet de afsatte reserver, forventes den udbetalte støtte fra EU at være lavere end den tildelte støtte.

For så vidt angår Signalprogrammet er der to igangværende EU-støttede projekter under projektet: Onboardudstyr i togene hhv. udrulning af Signalprogrammet på Ny Bane København-Ringsted. Begge EU-støttede projekter forventes afsluttet ultimo 2018, hvorfor den udbetalte EU-støtte til Signalprogrammet forventes at stige i de kommende år i takt med, at disse projekter færdiggøres. Den tidligere tildelte støtte til Signalprogrammet (for EU-budgetperioden 2007-2013) kan dog ikke udnyttes, da Banedanmark på grund af replanlægningen af programmets tidsplan ikke havde mulighed for at ibrugtage de støttede delprojekter inden ultimo 2015, hvilket var en betingelse for den pågældende EU-støtte.

Tabel 3.2 | EU-støtte til projekter finansieret via Infrastrukturfonden, afsluttede tildelinger

Projekt	Oprindeligt tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Ny Storstrømsbro (projektering)*	111,8	108
Udbygning af hhv. Køge Bugt-motorvejen og Helsingørmotorvejen (projektering)*	14,2	10,4
Ny bane til Aalborg Lufthavn (projektering)*	3,7	2,4
Elektrificering Esbjerg-Lunderskov (anlæg)**	86,1	23,3

* Den udbetalte EU-støtte for de tre projekteringsprojekter afviger fra den oprindelige tildeling, da projekteringerne blev afsluttet med et mindreforbrug i forhold til det oprindeligt forventede.

** Projektets færdiggørelsesdato blev ændret fra den oprindelige forventning om ultimo 2015 til foråret 2017, hvorfor hovedparten af den tildelte EU-støtten ikke har kunnet udnyttes, da støtteperioden udløb ved udgangen af 2015.

Tabel 3.3 | EU-støtte til Femern Bælt-projektet

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr., status ult. maj 2017
Kyst-til-kyst, projektering og forberedende anlægsarbejder*	1.526	1.377
Kyst-til-kyst, anlægsfasen	4.389	24
Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering**	271	266

* I løbet af sommeren 2017 ventes det endeligt afklaret, hvor stor en andel af de tildelte 1.526 mio. kr., der kan udnyttes.

** Er slutfregnet med Europa-Kommissionen.

4. Jernbaner

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

I afsnit 4.1 gives en status for forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet. I afsnit 4.2 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit 4.3 gives en status for de større fornyelsesprojekter under gennemførelse og i afsnit 4.4 gives en samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenet.

For en oversigt over puljeprojekter under Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark, se kapitel 10.

Boks 1 | Markedssituationen på jernbaneområdet

Det er Banedanmarks opfattelse, at markedet for rådgivning er tæt på mætningspunktet med stigende priser til følge. På markedet for entreprenørydelser har Banedanmark inden for det sidste års tid oplevet, at entreprenørerne er blevet meget mere selektive i forhold til at søge om prækvalifikation i forbindelse med udbud og at afgive tilbud. Dette betyder, at der ikke afgives helt så attraktive priser i forbindelse med tilbudsgivningen som tidligere, hvor der var flere entreprenører om hvert udbud. I forbindelse med Banedanmarks store sporombygninger i 2016 på hhv. strækningen Nyborg-Odense og Køge Bugt-banen har Banedanmark også måttet sande, at sporombygningsprojekterne er blevet så komplekse, at det volder problemer for entreprenøren at gennemføre dem. Banedanmark har derfor iværksat en større evaluering af den samlede strategi for gennemførelsen af fornyelsesprojekter, samt Banedanmarks rolle i projektforberedelsen. Dette har bl.a. ført til, at sporombygningen af Kystbanen nu gennemføres over to år (i 2017 og 2018) i stedet for ét år som oprindeligt planlagt.

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

4.1. Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet

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

Tabel 4.1 | VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel / Aftale	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.17
Infrastrukturfonden				
Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense	akt. 116 2008/2009	19,2	Nej	19,3
Anlæg af ny station i Favrholt (syd for Hillerød)	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	1,5	Nej	2,0
Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg	Aftale 21. marts 2013	6,0	Ja	6,0
Togfonden DK				
VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg	akt. 74 af 27. februar 2014	71,1	Ja	63,8
VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro	akt. 124 af 19. juni 2014	54,6	Ja	40,3
VVM-analyse af hastighedsopgradering hhv. elektrificering af Nordvestbanen	Aftale af 14. januar 2014	19,4 ³⁾	Ja	14,2
VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn	Aftale af 14. januar 2014	20,5	Ja	0,0
VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer	Aftale af 14. januar 2014	32,7	Ja	0,0
VVM-analyse af en ny bane Hovedgård-Aarhus	Aftale af 14. januar 2014	63,1	Ja	43,3
VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	38,8 ⁴⁾	Ja	36,1
VVM-analyse af en ny bro over Vejle Fjord ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	91,6	Nej ⁴⁾	92,0
VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	24,2 ⁵⁾	Ja	2,3
VVM-analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg	Aftale af 14. januar 2014	5,4	Ja	0,0
VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund	akt. 124 af 19. juni 2014	20,5 ⁶⁾	Ja	16,1
VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,0
VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,0
VVM Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland	Aftale af 14. januar 2014	3,6	Ja	2,1
Bedre og billigere kollektiv trafik				
Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup Stationer	Aftale af 12. juni 2014	12,7 ⁷⁾	Ja	10,6
Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen	Aftale af 12. juni 2014	12,0 ⁷⁾	Ja	10,9
Beslutningsgrundlag for vendespor ved Carlsberg Station (tidl. Enghave Station)	Aftale af 12. juni 2014	3,3 ⁷⁾	Ja	3,2
Beslutningsgrundlag for station i Jerne	Aftale af 12. juni 2014	1,3 ⁷⁾	Ja	1,2
Beslutningsgrundlag for Esbjerg nærbane ²⁾	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	1,9
Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev Station	Aftale af 12. juni 2014	3,6 ⁷⁾	Ja	3,5
Forundersøgelse af mulighed for ny S-togsstation i Vinge	Aftale af 12. juni 2014	5,1	Ja	5,1
Ny station ved Kalundborg Øst	Aftale af 22. maj 2015	1,6 ⁷⁾	Ja	1,3

1) Gennemføres af Vejdirektoratet

2) Gennemføres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

3) Heraf 2,1 mio. kr. til VVM af hastighedsopgradering på strækningen. Disse midler er omdisponeret fra projektet vedr. VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger. De resterende 17,3 mio. kr. vedrører analyse af elektrificering på strækningen.

4) Overskridelsen af totaludgiften for VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord finansieres af et mindreforbrug på VVM-undersøgelsen af en ny bane på Vestfyn. Derudover er bevillingen til VVM-undersøgelsen af en ny bane på Vestfyn reduceret på bevillingsafregningen for 2016.

5) Der er disponeret 2,1 mio. kr. i VVM-midler fra øvrige regionale hastighedsopgraderinger til VVM-analysen af hastighedsopgradering af Nordvestbanen.

6) I foråret 2016 er der tilført yderligere 6,0 mio. kr. til analyse af en linjeføring fra Gadbjerg.

7) Totaludgifterne for disse projekter er ændret siden forrige Anlægsstatus, hvilket skyldes omprioritering mellem undersøgelserne samt omdisponering af overskydende midler til en analyse vedr. organiseringen af privatbaner.

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.

4.1.1. Undersøgelser i regi af Infrastruktur fonden / grøn transportpolitik

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

Projektet vedr. opgradering af banen Ringsted-Odense har til formål at nedsætte rejsetiden på jernbanens hovedstrækning mellem København og Odense. I projektet undersøges muligheder for hastighedsopgraderinger af den eksisterende bane på strækningen gennem tekniske opgraderinger og ændringer i infrastrukturens fysik med sigte på at realisere en reduceret rejsetid på 4-5 minutter mellem Ringsted og Odense.

Der er med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, samt efterfølgende justeringer, afsat 19,4 mio. kr. (2016-priser) til udarbejdelse af beslutningsgrundlag. Der blev derudover reserveret 0,6 mia. kr. (2009-priser) til de efterfølgende anlægsarbejder.

Banedanmark har arbejdet med en række alternative muligheder for hastighedsopgradering af banen. I marts 2016 er der foretaget testkørsler på de eksisterende kørestrømsanlæg på Storebæltsforbindelsen for at verificere, at anlæggene kan anvendes til kørsel med 200 km/t. Afrapportering af testkørslerne viser, at det med mindre justeringer af kørestrømsanlægget vil være muligt at køre 200 km/t på såvel Banedanmarks del af strækningen Ringsted-Odense som i Sund & Bælts Storebæltstunneller.

Banedanmarks arbejde med beslutningsgrundlaget er gennemført i samarbejde med Sund & Bælt. Beslutningsgrundlaget blev fremsendt til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget i november 2016. Det fremgår af dette, at en løsning, som reducerer rejsetiden mellem de to byer med 4-5 minutter ved anvendelse af togmateriel, som kan køre 200 km/t, vil koste 570 mio. kr. (2017-priser). Den samfundsøkonomiske forrentning af projektet er ca. 16 pct. (intern rente), hvilket er højt for et opgraderingsprojekt.

Sund & Bælt har indledt deres del af projektet. Hvis statens del af projektet besluttet gennemført, kan projektet først realiseres efter 2023 og med forventede meromkostninger på ca. 50 mio. kr. grundet udrulningen af Signalprogrammet. Det konkrete tidspunkt vil afhænge af koordineringen med andre infrastrukturprojekter. For at undgå meromkostningen og forsinkelsen, skulle der være blevet taget politisk beslutning om projektet før 1. april 2017, så projektet kunne koordineres med Signalprogrammet. Folketingets Transport-, bygnings- og boligudvalg blev orienteret om tidspresset d. 2. januar 2017, og forligskredsen blev desuden orienteret på et forligskredsmøde d. 25. januar 2017.

Anlæg af ny station i Favrhølm (syd for Hillerød)

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der afsat 48,7 mio. kr. (2017-priser) til etablering af en station i Favrhølm (syd for Hillerød) ved det planlagte regionshospital i Hillerød.

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

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

De anslåede udgifter til etablering af Favrholt station afhænger bl.a. af valg af fremtidig passagemulighed under banen fra tilstødende golfbane. De pt. foreliggende anlægsoverslag overstiger den afsatte bevilling til projektet. Forhandlinger om finansieringsmodel med Lokaltog, Hillerød Kommune og Region Hovedstaden pågår.

Beslutningsgrundlag for projektet forventes afleveret medio 2017.

Den nye station i Favrholt var tidligere planlagt åbnet i december 2021 forud for åbning af det kommende regionssygehus i Region Hovedstaden. Banedanmarks udrulning af det ny signal-system på S-banen afsluttes imidlertid først i 2021, og det vil derfor først være muligt at gennemføre ændringer i banestrækningen efterfølgende, hvilket betyder, at stationen tidligst kan åbne i 2022.

Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg

Med afsæt i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er der tidligere gennemført en VVM-undersøgelse af en hastighedsopgradering af strækningen til 160 km/t inkl. nedlæg-gelse af de sidste overkørsler. Forligskredsen bag aftalen om en grøn transportpolitik har besluttet at foretage en supplerende VVM-vurdering af en opgradering fra 160 km/t til maksimalt 200 km/t. Der er i denne forligskreds reserveret 76,1 mio. kr. (2017-priser) til opgrade-ningen til 160 km/t.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der i forligskredsen bag Togfonden DK besluttet at afsætte yderligere 114,1 mio. kr. (2017-priser) til opgraderingen fra 160 km/t til 200 km/t mellem Hobro og Aalborg. Projektet indgår endvi-dere som en del af opgraderingen og forberedelse til elektrificering mellem Fredericia-Aalborg, som indgår i Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014.

Det opdaterede anlægsoverslag for opgraderingen til 160 km/t beløber sig til 167,6 mio. kr. Dermed er der tale om en fordyrelse på 91,5 mio. kr. i forhold til det i 2012 estimerede.

For så vidt angår opgraderingsprojektet til 200 km/t vurderedes der at være tale om en så væ-sentlig fordyrelse, at undersøgelsen tidligere blev sat i bero, jf. tidligere orientering herom i Anlægsstatus.

Efter aftale på et møde den 14. juni 2017 med forligskredsen bag aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik har transport-, bygnings- og boligministeren nu bedt Banedanmark om at igangsætte detailprojekteringen af en hastighedsopgradering til 200 km/t på strækningen Ho-bro-Aalborg koordineret med en planlagt, presserende sporfornyelse på samme strækning.

Hastighedsopgraderingen til 200 km/t etapeopdeles dog i en sydlig strækning (Hobro-Skørping) og en nordlig strækning (Skørping-Aalborg). Det er Banedanmarks vurdering, at udgifterne til den sydlige strækning svarer til den samlede afsatte bevilling til hastighedsop-gradering (både til 160 km/t og til 200 km/t) på 190 mio. kr.

Den nordlige strækning projekteres med to løsninger: enten en hastighed på 200 km/t eller nuværende hastighed på 120 km/t – svarende til at der alene gennemføres den planlagte sporfornyelse.

Såfremt der inden udgangen af november 2017 er sikret finansiering på finansloven til hastighedsopgraderingen på den nordlige etape, vil den kunne gennemføres samtidig med den sydlige etape. Hvis der ved udgangen af november 2017 ikke er sikret finansiering, vil hastighedsopgraderingen på den nordlige etape blive udskudt til efter 2025. Det er nødvendigt af hensyn til udrulningsplanerne for signal- og elektrificeringsprogrammerne de kommende år.

4.1.2. Undersøgelser i regi af Togfonden DK

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

Af finanslovsaftalen for 2017 (V, DF, LA og K) fremgår følgende:

”Regeringen noterer sig, at forligspartierne bag Aftale om Togfonden DK (S, DF, SF, RV, og EL) d. 30. juni 2016 har indgået aftale om en fase 1, der ud over de indbudgetterede togfundsprojekter på regeringens finanslovsforslag for 2017 omfatter en ny bane på Vestfyn, hastighedsopgradering Fredericia-Hobro og hastighedsopgradering Hobro-Aalborg. Det er i aftalen alene hastighedsopgraderingen Hobro-Aalborg, som er forudsat igangsat i 2017. [...]”Transport- og Bygningsministeren vil i foråret 2017 indkalde forligspartierne bag togfonden DK til en tilbudsgående drøftelse af økonomien vedr. projekterne i fase 1”.

Regeringen har i maj-juni 2017 haft tilbudsgående drøftelser med forligskredsen om økonomien bag Togfondens fase 1-projekter, og der er blevet fremsendt kvalitetssikrede beslutningsgrundlag og anlægsoverslag til forligskredsen for elektrificering Fredericia-Hobro, Roskilde-Kalundborg samt for opgradering mellem Fredericia og Hobro. Desuden er der blev fremsendt beslutningsgrundlag for opgradering Hobro-Aalborg til 160 km/t samt øget kapacitet til togtrafikken i Nordjylland på strækningen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring.

For nærmere oplysninger om de enkelte fase 1-projekter, se nedenfor. Derudover har forligskredsen d. 23. juni 2017 modtaget en særskilt orientering om status for fase 1-projekterne.

VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 74 af 27. februar 2014 er der afsat 71,1 mio. kr. (2017-priser) til projektering af de forberedende arbejder, herunder en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen mellem Fredericia og Aalborg.

Den offentlige høring om VVM-undersøgelse af elektrificering af delstrækningen Aarhus-Aalborg/Lindholm (inkl. Aarhus H) blev gennemført i oktober og november 2016, mens tilsvarende høring for delstrækningen Fredericia-Aarhus forventes gennemført i maj-juni 2017.

Beslutningsgrundlag for elektrificering af delstrækningen Fredericia-Aarhus er fremsendt til forligskredsen i maj 2017. Beslutningsgrundlaget for denne delstrækning afrapporterer på gevinster og anlægsomkostninger forbundet med elektrificeringen, mens resultatet af den offentlige høring udestår. Resultatet af den offentlige høring om strækningen Fredericia-Aarhus afrapporteres i efteråret 2017 i et notat med eventuelle væsentlige ændringer i forhold til miljø og økonomi.

Der er i forligskredsen reserveret 4.740 mio. kr. (2017-priser) til gennemførelse af selve anlægsarbejderne for elektrificeringen af den samlede strækning Fredericia-Aalborg. I beslut-

ningsgrundlagene er elektrificeringen af den samlede strækning vurderet til 5.355 mio. kr. (2017-priser) svarende til en samlet fordyrelse på 615 mio. kr. i forhold til reservationen.

Beslutningsgrundlag for begge delstrækninger har indgået i de politiske drøftelser, jf. Aftale om finansloven for 2017 om Togfondens fase 1-projekter og kapitlets indledning.

Finansudvalget har med akt X af 29. juni 2017 tiltrådt igangsættelse af projektet vedr. elektrificering af delstrækningen Aarhus-Aalborg (Lindholm) ekskl. Aarhus H. Der henvises til kapitlet over igangværende projekter.

VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 54,6 mio. kr. (2017-priser) til at gennemføre en VVM-proces og udarbejde beslutningsgrundlag for en hastighedsopgradering af eksisterende jernbanestrækninger Fredericia-Vejle, Vejle-Horsens-Hovedgård, samt kapacitetsudbygning omkring Aarhus H. Dertil opgraderes strækningen Aarhus-Hobro.

Beslutningsgrundlag (inkl. ekstern kvalitetssikring) for hastighedsopgradering på delstrækningen Aarhus-Hobro er fremsendt til forligskredsen og til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget i maj 2017.

Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på delstrækningen Fredericia-Aarhus er ligeledes fremsendt til forligskredsen og til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget i maj 2017. Beslutningsgrundlaget for denne strækning afrapporterer på gevinster og anlægsomkostninger forbundet med hastighedsopgraderingen, mens resultatet af den offentlige høring udestår.

Der er i forligskredsen reserveret 1.788 mio. kr. (2017-priser) til gennemførelsen af anlægsarbejderne. I beslutningsgrundlagene er hastighedsopgradering af den samlede strækning vurderet til 2.537 mio. kr. (2017-priser), svarende til en samlet fordyrelse på 749 mio. kr.

Eksternt kvalitetssikrede beslutningsgrundlag for begge delstrækninger har indgået i de politiske drøftelser, jf. Aftale om finansloven for 2017 om Togfondens fase 1-projekter og indledningen på dette kapitel.

Den offentlige høring om VVM-undersøgelse af opgradering af strækningen Aarhus-Lindholm (inkl. Aarhus H) blev gennemført i oktober og november 2016. Høringsnotat er offentliggjort i april 2017. Den offentlige høring om VVM-undersøgelse for strækningen Fredericia-Aarhus forventes gennemført i maj-juni 2017. Resultaterne af denne høring afrapporteres i efteråret 2017 i et notat med eventuelle væsentlige ændringer i forhold til miljø og økonomi.

Som følge af Banedanmarks anlægsplan for perioden 2018-2026 er hastighedsopgraderingerne koordineret med øvrige projekter på strækningen (fornyelse, udrulning af nye signaler og elektrificering). Hvis hastighedsopgraderingerne skal gennemføres med den nuværende tidsplan, skal projekterne udføres som beskrevet i Banedanmarks anlægsplan. Alternativt vil projekterne først kunne gennemføres på et tidspunkt fra 2024 og frem grundet udrulningen af Signalprogrammet. Det præcise tidspunkt vil afhænge af koordinering med andre infrastrukturprojekter. Hastighedsopgraderingen er endvidere sammenhængende med elektrificeringen

af jernbanen, idet det togmateriel, der planlægges indkøbt til at udnytte hastighedsopgraderingen, kører på strøm.

Der er i forligskredsen bag Togfonden DK tidligere afsat midler til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet. I øjeblikket er der fem ekspropriations-sager (fire almindelige huse og en enkelt landejendom) i forbindelse med projektet. Pr. marts 2017 er der disponeret for 4,8 mio. kr. til forlodsovertagelserne. Der er ikke på finansloven indbudgetteret midler til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet i 2017 eller senere.

I forbindelse med regeringens drøftelser med forligskredsen bag Togfonden om status for økonomien i fase 1-projekterne, er forligspartierne blevet gjort opmærksomme på, at der senest i juni 2017 skal træffes politisk beslutning om, at projektet på delstrækningen mellem Fredericia og Aarhus skal indarbejdes i Banedanmarks samlede anlægsplan. Forligspartierne er også blevet gjort opmærksomme på, at det vil udgøre en markant risiko for en dominoeffekt af forsinkelser på øvrige projekter i anlægsplanen (Signalprogrammet, elektrificeringsprogrammet, mv.), såfremt der måtte ske en forsinkelse på opgraderingsprojektet.

VVM-analyse af hastighedsopgradering hhv. elektrificering af Nordvestbanen

Med den politiske aftale om Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at gennemføre en elektrificering af strækningen mellem Roskilde-Kalundborg og en opgradering af hastigheden fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t mellem Holbæk og Kalundborg. Derudover udrulles Signalprogrammet på strækningen, ligesom der er planlagt gennemførelse af fornyelsesarbejder. Elektrificeringen er koordineret med fornyelsen og udrulningen af nye signaler på strækningen, mens hastighedsopgraderingen først kan gennemføres på et tidspunkt efter 2024, når udrulningen af nye signaler er afsluttet. Det præcise tidspunkt vil afhænge af koordinering med andre infrastrukturprojekter.

Beslutningsgrundlaget for elektrificeringen udarbejdes i perioden 2016-2017 inden for en samlet økonomisk ramme på 17,3 mio. kr. Beslutningsgrundlaget er fremsendt til forligskredsen i maj 2017. Hvis tidsplanen i Banedanmarks anlægsplan skal holde, forudsætter det en politisk beslutning om igangsættelse senest ultimo 2017.

Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningen Roskilde-Kalundborg er afleveret i maj 2017. Beslutningsgrundlaget afrapporterer på gevinster og anlægsomkostninger forbundet med hastighedsopgraderingen, mens resultat af den offentlige høring udestår.

Beslutningsgrundlagene indgår i de politiske drøftelser om Togfonden, jf. Aftale om finansloven for 2017 om Togfondens fase 1- projekter.

Resultatet af den offentlige høring om elektrificering af banen afrapporteres i efteråret 2017 i et notat med eventuelle væsentlige ændringer i forhold til miljø og økonomi.

VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 20,5 mio. kr. (2017-priser) til at gennemføre en VVM-

undersøgelse af en elektrificering af strækningen Aalborg-Frederikshavn. Undersøgelsen er ikke pt. igangsat.

VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 32,7 mio. kr. (2017-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen Vejle-Struer. Undersøgelsen er ikke pt. igangsat.

VVM-analyse af en ny bane Hovedgård-Aarhus

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 63,1 mio. kr. (2017-priser) i perioden 2015-17 til at gennemføre en VVM-proces for en ny 23 km lang højhastighedsbane fra Hovedgård nord for Horsens til Hasselager syd for Aarhus og udarbejde beslutningsgrundlag for projektet, som sammen med de øvrige projekter i Togfonden DK muliggør en gennemførelse af kapacitets- og rettidighedsfremmende initiativer.

Der er tidligere skitseret to alternative linjeføringer, som sammen med øvrige relevante forslag vil blive undersøgt som en del af arbejdet med VVM-vurderinger og beslutningsgrundlag. Der er således fire linjeføringer, som indgår i VVM-undersøgelsen: en vestlig, en østlig, en ved Solbjerg by, samt en øst om Hovedgård.

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

Forligskredsen bag Togfonden har på et møde i februar 2017 besluttet, at VVM-undersøgelsen først kan færdiggøres i 2018 af hensyn til Banedanmarks arbejde med øvrige beslutningsgrundlag i Togfondens fase 1, jf. finanslovsaftalen for 2017.

Offentliggørelse af VVM-redegørelsen er udskudt til 4. kvartal 2017, hvor der gennemføres en otte ugers offentlighedsfase. Efterfølgende udarbejdes et høringsnotat og medio 2018 en indstilling om projektet.

Der er i forligskredsen bag Togfonden DK tidligere afsat midler til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet. Der arbejdes pt. med seks sager om forlodsekspropriation pt., men det kan blive relevant med totalekspropriation af op til 70 ejendomme i forbindelse med projektet. Pr. marts 2017 er der disponeret for 15,1 mio. kr. til forlodsovertagelserne. Der er ikke på finansloven indbudgetteret midler til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet i 2017 eller senere.

VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 67,3 mio. kr. (2017-priser) til gennemførelse af en VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn med henblik på rejsetidsreduktion og øget kapacitet. Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet.

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

Primo april 2015 offentliggjorde Vejdirektoratet de to optimerede linjeføringsforslag, som vil indgå i det videre VVM-arbejde. I efteråret 2015 blev der i samarbejde med Energinet besluttet at udarbejde et tillæg til VVM-analysen vedr. gas og el ledninger på strækningen. Der er siden tilføjet en tredje linjeføring, et kombiforslag af den nordlige og sydlige linjeføring.

Beslutningsgrundlag (inkl. ekstern kvalitetssikring), indeholdende en indstilling vedr. den sydlige linjeføring til 4.217 mia. kr. (2017-priser), er oversendt til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget i december 2016. Beslutningsgrundlaget indgår i de politiske drøftelser om Togfonden i foråret 2017, jf. Aftale om finansloven for 2017 om Togfondens fase 1-projekter.

Der er i forligskredsen bag Togfonden DK tidligere afsat midler til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet. Der er disponeret for 73,2 mio. kr. til forlodsovertagelserne ekskl. fællesomkostninger. Der er ikke på finansloven indbudgetteret midler til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet i 2017 eller senere.

VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 91,6 mio. kr. (2017-priser) til en VVM-undersøgelse af en ny bane over Vejle Fjord, bl.a. med henblik på øget kapacitet. Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet.

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

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

VVM-undersøgelsen blev offentliggjort i december 2016, og høringsfasen løb frem til primo februar 2017, hvor der blev afholdt to borgermøder. Beslutningsgrundlag (inkl. ekstern kvalitetssikring) er oversendt til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget i maj 2017, herunder en indstilling af to ligeværdige linjeføringer: Linjeføringsforslag A (broløsning) til ca. 4,9 mia. kr. (2017-priser) og linjeføringsforslag D (tunnellsøsningsløsning) til 5,2 mia. kr. (2017-priser)

Der er i forligskredsen bag Togfonden DK tidligere afsat midler til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet. Der er disponeret for 67,0 mio. kr. til forlodsovertagelserne. Der er ikke på finansloven indbudgetteret midler til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet i 2017 eller senere.

VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 1.102,4 mio. kr. (2016-priser) til at udarbejde beslutningsgrundlag og gennemføre hastighedsopgradering af en række regionale banestrækninger, som efter indførelsen af det nye signalsystem kan opgraderes til højere hastigheder.

De regionale hastighedsopgraderinger omfatter følgende strækninger: Aalborg-Frederikshavn, Sønderborg-Tinglev, Bramming-Tønder, Esbjerg-Holstebro, Langå-Struer, Vejle-Struer, Struer-Thisted samt Skanderborg-Skjern.

I perioden 2014-2015 er der indenfor en økonomisk ramme på 2,5 mio. kr. skabt et samlet overblik over en mulig tidsplan for opgradering af strækningerne.

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

Analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 - blev der afsat 5,4 mio. kr. (2017-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af perroner mv. på Ny Ellebjerg Station. Undersøgelsen var planlagt igangsat i 2020.

Da det har vist sig, at placeringen af kommende perroner på Ny Ellebjerg Station er væsentlig for en udformning af adgangsveje og gangtunnel til den kommende Ny Ellebjerg metrostation, er visse aktiviteter i projektet med at undersøge placering af perroner fremrykket til perioden februar-juni 2017.

VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund

Med Aftale om Togfonden DK fra 14. januar 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af en ny jernbaneforbindelse til Billund Lufthavn. Med Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet, at den nye baneforbindelse til Billund skal være en jernbane fra Jelling til Billund, alternativt fra Gadbjerg til Billund. Der er afsat 770,3 mio. kr. (2017-priser) til gennemførelse af selve projektet, og derudover er der afsat 20,5 mio. kr. til gennemførelse af VVM-analyse. Banen vil først kunne anlægges efter Signalprogrammet er udrullet på strækningen Vejle-Struer i 2023.

Med VVM-undersøgelsen afdækkes muligheder for at etablere en enkeltsporet jernbane til Billund Lufthavn med forlængelse til Billund by/Legoland og med tilslutning til den eksiste-

rende Vejle-Herning-bane ved Jelling eller ved Gadbjerg. Der undersøges tre linjeføringer: En sydlig og en nordlig linjeføring fra Jelling til Billund og en linjeføring fra Gadbjerg til Billund. Der har desuden været screenet en Farre linjeføring, men denne er efterfølgende fravalgt.

Som en del af VVM-undersøgelsen afdækkes behovet for en evt. kapacitetsudvidelse mellem Vejle og Jelling. Der foretages desuden supplerende VVM-undersøgelser af tre alternative stationsplaceringer ved Billund Lufthavn. Banedanmark gennemfører og afholder udgifterne til en analyse af to stationsplaceringer: en foran terminalen og en langs Lufthavnsvej. Lufthavnen gennemfører og afholder udgifterne til en analyse af en nedgravet stationsløsning ved terminalen.

Forligskredsen bag Togfonden har på et møde i februar 2017 besluttet, at VVM-undersøgelsen først kan færdiggøres i 2018 af hensyn til Banedanmarks arbejde med øvrige beslutningsgrundlag i Togfondens fase 1, jf. finanslovsaftalen for 2017.

VVM-redegørelsen forventes offentliggjort i 4. kvartal 2017, hvor der gennemføres en otte ugers offentlighedsfase. Efterfølgende udarbejdes et høringsnotat og medio 2018 en indstilling om projektet.

Der er i forligskredsen bag Togfonden DK tidligere afsat midler på finansloven til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet. Pr. marts 2017 er der disponeret for 5,3 mio. kr. til forlodsovertagelserne. Der er ikke på finansloven indbudgetteret midler til forlodsovertagelser i forbindelse med projektet i 2017 eller senere.

VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at afsætte 52,2 mio. kr. (2017-priser) til at undersøge og udbygge kapaciteten på strækningen Herning-Holstebro mhp. at skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro. VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020.

VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 blev det besluttet at etablere en station ved det kommende regionalhospital ved Gødstrup, der er udskudt fra 2016 til 2019. Stationen skulle umiddelbart kun have ét spor, men Banedanmark har vurderet, at etableringen af et ekstra spor, som vil forbedre mulighederne for trafikering af stationen, vil koste 42 mio. kr., hvis det etableres efter Signalprogrammets udrulning på strækningen i 2020. Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat i alt 43,9 mio. kr. (2017-priser) til VVM-undersøgelse og anlæg af projektet. VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020-2021.

Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland

I forbindelse med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der afsat en ramme på 114,5 mio. kr. (2017-priser) til forbedring af gods og passagerkapaciteten i Nordjylland, idet nærmere analyser skulle vise den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede udmøntning. Midlerne skal dække såvel udarbejdelse af beslutningsgrundlag som efterfølgende udførelse af anlæggene.

Til udførelse af anlægsarbejder på den statslige del af banenettet er der en samlet ramme på 75,7 mio. kr. De resterende midler er anvendt til forundersøgelser og til projekter på Nordjyske Jernbaners del af infrastrukturen. I 2015-2016 er der således anlagt en ny krydsningsstation på Hirtshalsbanen, og der er gennemført en ombygning af Hirtshals Station. Projekterne er nødvendige for, at man lokalt kan udvide togbetjeningen markant med nye direkte forbindelse til Aalborg og Skørping.

Banedanmark har gennemført kapacitetsanalyser, der anviser yderligere forbedring af kapaciteten på strækningen Hjørring-Aalborg. Kapacitetsudvidelserne er nødvendige for en ønskelig robusthed og punktlighed i trafikafviklingen, herunder af landsdelstrafikken og godstrafikken. Analyserne er gennemført i tæt samarbejde med Nordjyske Jernbaner (Region Nordjylland).

Beslutningsgrundlaget for de tiltag, der skal gennemføres mellem Hjørring og Aalborg, er udarbejdet indenfor en økonomisk ramme på 3,6 mio. kr. (2017-priser), som afholdes af de afsatte 114,5 mio. kr.

I maj 2017 er der til forligskredsen og Transport-, Bygnings- og Boligudvalget fremsendt et beslutningsgrundlag, hvor der indstilles en grundløsning for øget kapacitet med en kort sporforbindelse ved Lindholm station og et dobbeltspor syd for Hjørring station inden for en samlet anlægsudgift på 69,5 mio. kr. (2017-priser). Desuden er der anvist en tilvalgsløsning med et dobbeltspor ved Lindholm station, der sammen med projektet syd for Hjørring station har en samlet anlægsudgift på 90 mio. kr. Beslutningsgrundlaget har indgået i de politiske drøftelser om Togfonden, jf. Aftale om finansloven for 2017 om Togfondens fase 1-projekter.

På baggrund af drøftelserne med forligskredsen er forligspartierne og regeringen enige om at vælge tilvalgsløsningen til samlet anlægspris på 90 mio. kr., hvoraf 14,3 mio. kr. finansieres af midler fra forligskredsen bag Bedre og billigere kollektiv trafik.

4.1.3. Undersøgelser i regi af bedre og billigere kollektiv trafik

Den 12. juni 2014 blev der mellem SR-regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indgået Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler. Ifølge aftalen skal Banedanmark og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i perioden 2014-16 udarbejde beslutningsgrundlag for en række projekter, jf. akt 148 af 4. september 2014 og tabel 4.1. Derudover er der i forligskredsen indgået Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015. Endelig er der i forligskredsen indgået en aftale af 10. februar 2017. Regeringen drøfter pt. aftalen med forligskredsen.

Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup Stationer

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

Der udarbejdes derfor et beslutningsgrundlag på fase 2-niveau af stationsombygninger i Glostrup og Ørestad. Der er afsat i alt 12,7 mio. kr. (2017-priser) til undersøgelserne, idet der er omdisponeret overskydende midler til andre undersøgelser. Projektet er kendt ikke VVM-pligtigt.

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

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

De trafikale analyser har vist, at der er behov for yderligere udbygninger af infrastrukturen, hvis det skal være muligt at afvikle det fulde betjeningskoncept på Ring Syd med en tilfredsstillende punktlighed. Infrastrukturen skal i så fald udbygges med et overhalingsspor til brug for overhaling af godstog mellem Ørestad og Ny Ellebjerg stationer. Banedanmark prissætter overhalingssporet på fase 1-niveau.

Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup stationer forventes afleveret i august 2017 efter ekstern kvalitetssikring.

Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at udarbejde et beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen. Der er i alt afsat

12,0 mio. kr. (2017-priser) til udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget, idet der er omdisponeret overskydende midler til andre undersøgelser. Den højeste tilladte hastighed på S-banen er i dag 120 km/t, men på flere strækninger i S-togsnettet er hastigheden nedsat af forskellige årsager.

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

Projektet er kendt endeligt ikke VVM-pligtigt.

I de foreliggende anlægsoverslag er de kapacitetsmæssige forbedringer vurderet til 268-308 mio. kr. Det er besluttet, at projektet skal kvalitetssikres af tredjepart, og dermed udskydes aflevering af beslutningsgrundlag for det samlede projekt til august 2017.

Beslutningsgrundlag for vendespor ved Carlsberg Station (tidl. Enghave Station)

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at udarbejde et beslutningsgrundlag for etablering af et nyt vendespor ved Carlsberg Station (tidligere Enghave Station). Der er afsat i alt 3,3 mio. kr. (2017-priser) til undersøgelserne, idet der er omdisponeret overskydende midler til andre undersøgelser. Vendesporet medfører, at der kan indføres reel 10 minutters drift på Frederikssundsbanen.

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

Projektet er kendt ikke VVM-pligtigt. Beslutningsgrundlaget for projektet omfatter teknisk projektering for udarbejdelse af anlægsoverslag på fase 2-niveau. I samarbejde med DSB gennemføres trafikmodelberegninger af trafikken på Frederikssundsfingeren som grundlag for samfundsøkonomiske beregninger.

Beslutningsgrundlag forventes afleveret august 2017.

Beslutningsgrundlag for station i Jerne

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 blev der afsat 5 mio. kr. (2014-priser) til et beslutningsgrundlag for en nærbane ved Esbjerg. Heraf er 1,3 mio. kr. (2017-priser) afsat til et beslutningsgrundlag for anlæg af en ny station i Jerne (Esbjerg Øst), idet der tillige er omdisponeret visse overskydende midler fra andre undersøgelser. Der blev desuden afsat 26,9 mio. kr. (2017-priser) til selve anlægget af den nye station i Jerne.

Banedanmark har undersøgt den nye station i tæt samarbejde med Esbjerg Kommune, som skal stå for etablering af forplads ved stationen.

Beslutningsgrundlag for projektet blev afleveret primo 2017 og viser en væsentlig fordyrelse af stationen, idet anlægsoverslaget nu estimeres til 58,0 mio. kr. (2017-priser) inkl. korrektionstillæg. Fordyrelsen skyldes primært, at det tidligere anlægsoverslag ikke var baseret på de lokale forhold, men derimod på anlæg af nærbanestationer ved Aarhus og Aalborg omkring 2003. Siden 2003 er der sket en udvikling i forhold til den generelle udstyring af stationer, herunder med udstyr til rejsekort og elektronisk trafikinformationsudstyr, ligesom der i dag er større krav til projektering, dokumentation og godkendelser af jernbaneanlæg. Stationerne ved Aarhus og Aalborg er ikke sammenlignelige med en ny station i Jerne, da de – i modsætning til Jerne station – ligger i flade og let tilgængelige omgivelser. Jerne station vil derimod skulle anlægges på en ca. 3 meter høj dæmning, hvilket kræver udfyldning med ekstra jord på den eksisterende dæmning samt ekspropriation af nærliggende og beboede arealer. Da stationen skal anlægges på en dæmning, er det nødvendigt at etablere to elevatorer samt trapper for at skabe adgang til perronen. Hertil kommer udgifter til ændring i køreledningsanlæg og til at indbygge stationen i det nye signalsystem.

Beslutningsgrundlag for Esbjerg Nærbane

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 blev der afsat 5 mio. kr. (2014-priser) til et beslutningsgrundlag for en nærbane ved Esbjerg. Heraf blev der afsat 4,0 mio. kr. til at udarbejde et beslutningsgrundlag for etablering af Esbjerg Nærbane inkl. et anlægsoverslag for nødvendige anlæg på fase 1 niveau.

En nærbane vil give direkte tog mellem Varde og Ribe, uden skift i Esbjerg.

Beslutningsgrundlaget forventes afleveret medio 2017.

Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev Station

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af en flytning af Herlev station. Der er i alt afsat 3,6 mio. kr. (2017-priser) til undersøgelserne, idet der er omdisponeret overskydende midler til andre undersøgelser. Undersøgelserne sammenfattes i en fase 2-rapport, der forventes færdig i medio 2017.

Ved flytning af perronen på Herlev Station mod vest til en ny placering ved Ring 3-broen kan der skabes velfungerende adgangsforhold mellem S-tog og den kommende Letbane.

Der udarbejdes et beslutningsgrundlag for projektet, som omfatter projektering til fase 2-niveau. Naturstyrelsen har meddelt, at projektet ikke er VVM-pligtigt.

Hovedstadens Letbane har i grundlaget for udbud af anlægsarbejdet for Letbane Ring 3 indarbejdet et projektforslag om at etablere trappe og elevator midt på Ring 3-broen som en kommende direkte adgang til den nye S-togsperron. Banedanmark har desuden belyst adgang fra den eksisterende perrontunnel, hvor trappe og elevator vendes i retning af den nye perron, således at der er adgang i begge ender af perronen.

Beslutningsgrundlaget på basis af fase 2-rapporten forventes afleveret august 2017.

Forundersøgelse af mulighed for en ny S-togsstation i Vinge

Der blev med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 reserveret 55 mio. kr. (2014-priser) til en ny S-togsstation i Vinge og afsat 5,1 mio. kr. (2017-priser) i 2015 til et statsligt bidrag til forberedelse af projektet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har indgået samarbejdsaftaler med Frederikssund Kommune om forberedelse og udførelse. Anlægsarbejdet forventes udført i 2018-2021 med ibrugtagning af stationen medio 2021 samtidig med Frederikssund Kommunes opfyldelse af specifikke byudviklingskriterier for Vinge By.

Frederikssund Kommune har besluttet at lade projektet udføre af en ekstern investor efter udbud, og det forventes, at Frederikssund Kommune herefter indgår kontrakt med det vindende konsortium. Banedanmark har deltaget i udarbejdelsen af den banespecifikke del af udbudsmaterialet.

Frederikssund Kommune vil herefter overdrage sin kontrakt med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet til det vindende konsortium, der herefter vil være kontraktpart overfor ministeriet, omend Frederikssunds Kommune bibeholder visse aftaleforpligtelser i forhold til ansvar og garantier, herunder en underskudsgaranti.

I det videre forløb vil ansvaret for den tekniske og udførelsmæssige del af projektet være placeret hos investoren, mens Banedanmark vil have en godkendende rolle og forvalte statens aftaleforpligtelser overfor investoren, herunder udbetalingen af det statslige tilskud til projektet.

Ny station ved Kalundborg Øst

Der er med Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder afsat 15,3 mio. kr. (2017-priser) til anlæg af en ny station ved Kalundborg Øst. Der er derudover afsat i alt 1,6 mio. kr. (2017-priser) til en undersøgelse af projektet.

Kalundborg Kommune, Novo Nordisk og Banedanmark arbejder tæt sammen om projektet, da Kalundborg Kommune skal stå for etablering af forplads til stationen, og Novo Nordisk i tilknytning hertil skal etablere adgang til Novo Nordisks indhegnede fabriksområde på den ene side af stationen. Perronen etableres på den anden side.

Der er i maj 2017 udarbejdet et beslutningsgrundlag for projektet, som viser en fordyrelse, idet anlægsomkostningerne til den statslige del af projektet er vurderet til 25,7 mio. kr.

Der skal træffes beslutning om gennemførelse af projektet senest ultimo juni 2017, hvis projektet skal udføres i 2018. Alternativt kan stationen først anlægges efter udrulningen af Signalprogrammet, hvilket i praksis vil sige tidligst i 2024. I en sådan situation vil der skulle imødeses betydelige merudgifter til ændringer i Signalprogrammet på ca. 20 mio. kr.

4.2. Baneprojekter

4.2.1. Projekter under gennemførelse

I det følgende gives en status for igangværende større anlægsprojekter på baneområdet.

Tabel 4.2 | Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel / Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.17	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov ²⁾	Lov 609 af 12. juni 2013 / FL13	1.020,4	Ja	767,6	100,0%	2017
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	Lov 527 af 26. maj 2010	11.194,2 ³⁾	Ja	7.196,3	0,0%	2018
Signalprogrammet ^{1) 2) 5)}	Akt. E af 8. dec. 2011 Akt. J af 19. maj 2011 Akt. 194 af 27. marts 2008 Akt. 154 af 18. juni 2009 Akt. 95 af 11. feb. 2010 Akt. 69 af 3. juni 2010	19.611,9	Ja	6.681,0	4,3%	2021/2023
Ny bane til Aalborg Lufthavn	Lov 1542 af 13. dec. 2016	284,8	Ja	0,4	0,0%	2020
Øvrige projekter						
Fordelingsstation Vestfyn	FL07	31,9	Nej	-	0,0%	2018
Elektrificering Køge Nord - Næstved	FL13 / Lov 609 af 12. juni 2013	653,0	Ja	332,7	27,8%	2020
Togfonden DK						
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved ²⁾	Akt. 124 2013/2014	45,3	Ja	27,9 ⁴⁾	0,0%	2020
Elektrificering af Aarhus - Aalborg (Lindholm)	Lov 609 af 12. juni 2013 Akt. X af 29. juni 2017	(fortroligt)	Ja	141,6	0,0%	2024
Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg ²⁾	Lov 543 af 29. april 2015	371,6	Ja	48,6	76,1%	2019
Internet i Tog	Akt. 9 2016/2017	103,4	Ja	0,6	0,0%	2019
Kollektiv trafik						
Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenå	FL15	55,1	Ja	2,1		2017

1) Projektets totaludgift er ekskl. midler overført til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til gennemførelse af myndighedsgodkendelse af projektet.

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

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

4) Forbruget er mindre end ved forrige Anlægsstatus. Det skyldes, at hensættelser foretaget i 2016 viste sig at være for høje.

5) Der pågår et eksternt review af Signalprogrammet, som blandt andet har til formål at vurdere, om det opdaterede budget som præsenteret i efteråret 2016 er realistisk og velunderbygget.

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

Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov

Formål

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der i forligskredsen bag aftaler om en grøn transportpolitik truffet beslutning om igangsætning af elektrificering af strækningen Esbjerg-Lunderskov.

Status

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

Elektrificeringsprogrammets Early Deployment strækning Esbjerg-Lunderskov samt Esbjerg Station spor 0-6 blev imidlertid først klar til kommerciel drift i april 2017, og Banedanmark har i tæt samarbejde med DSB gennemført omfattende tests af strækningen. Elektrificeringen af spor 8-10 på Esbjerg Station samt elektrificeringen under det nyetablerede shoppingcenter ved Esbjerg Station og af spor til Esbjerg Havn følger planen og overdrages i august 2017.

Den primære årsag til forsinkelsen er, at leverandøren ikke har færdiggjort design tids nok i forhold til udførelsen af projektet i marken. Det var ved kontraktindgåelsen forudsat, at design og udførelse skulle udføres sekventielt. Det forsinkede detailprojekt, samt manglende og ustabil materiel, har således resulteret i, at anlægsarbejderne ikke er forløbet planmæssigt.

Endvidere har det været vanskeligt at tilpasse nye sporspærringer til de forsinkede arbejder. Sporspærringer og spærringer i de områder, der arbejdes i, har grundet forsinkelsen ikke lænere kunnet lokaliseres og varsles i den takt, som Banedanmarks sporspærringsproces påkræver. Der er igangsat et tæt koordineringsarbejde internt i Banedanmark mellem Elektrificeringsprogrammet og Trafikdivisionen, som planlægger sporspærringerne. Dette arbejde skal samtidig evaluere spærringsmønstret fra denne strækning og videreføre erfaringer til arbejderne fremover på de følgende strækninger.

Banedanmark har arbejdet tæt sammen med leverandøren om diverse afhjælpende foranstaltninger, bl.a. ved tredeling af ibrugtagningstilladelse, udlejning af materiel, uddannelse af personale, øget samarbejde omkring sporspærringer mv. Endvidere foretages der systematisk opfølgning på fremdriften i projektet på fælles møder mellem Banedanmark og leverandøren.

Idet Esbjerg-Lunderskov-projektet er Banedanmarks første elektrificeringsprojekt, forventes projektorganisationen løbende at drage erfaringer med design, optimering, samt udførelse og dermed opnå læring, der fremadrettet vil bidrage til en mere effektiv arbejdstilrettelæggelse og gennemførelse af de kommende projekter. Størstedelen af det generiske design for Elektrificeringsprogrammet er f.eks. gennemført, men det vil blive opdateret løbende, efterhånden som der indsamles erfaringer fra de enkelte elektrificeringsprojekter.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2017 en totaludgift på 1.020,4 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt. Projektet er dog tilført 91,7 mio. kr. fra den centrale anlægsreserve, jf. beskrivelsen under kapitel 2. Projektet har modtaget EU-støtte, jf. tabellen under kapitel 3.

Ny bane København-Ringsted

Formål

Det er med Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009 besluttet, at der anlægges en ny bane mellem København og Ringsted over Køge. Etableringen af den nye korridor styrker

grundlaget for yderligere vækst i landsdelstrafikken, pendlertrafikken og banegodstrafikken. Lov om anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted er vedtaget af Folketinget den 18. maj 2010.

Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Status

Projektets opførelse af broer, tilhørende konstruktioner og vejoplægninger forbundet med den nye bane er næsten færdigt, og de resterende arbejder (mangeludbedring og afslutning af arbejdet på tunnellerne ind mod København) forventes færdige ved udgangen af 3. kvartal 2017. Entreprenøren har afsluttet sporarbejdet, således at Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet har kunnet indlede deres respektive entrepriser for projektet. Installationsarbejder med henblik på elektrificering af den nye bane er påbegyndt i april 2017. For så vidt angår ud-rulningen af Signalprogrammet på strækningen, er de tekniske undersøgelser af strækningen igangsat, og opstart af entreprisen gik som forventet i gang i maj 2017.

Alle arkæologiske prøvegravninger er gennemført, og de sidste egentlige udgravninger ved Vestvolden blev færdiggjort i 2016. Ledningsomlægninger er for hovedpartens vedkommende afsluttet. Tilsvarende er nedrivning af bygninger og rydning af bevoksninger afsluttet. Ekspropriationer er, med undtagelse af arealer til kørestrømsanlæg og signalanlæg, afsluttet, men afregningsmæssigt udestår betydelige beløb, idet ekspropriationsafregningen i forbindelse med de tekniske aftaler med kommunerne om tilbagelevering og drift af arealer skal endeligt afklares i forbindelse med overleveringen af konstruktioner og arealer til tredjepart. Arbejdet med tilbagelevering af midlertidigt eksproprierede arealer er påbegyndt og forventes endeligt afsluttet, når projektet i sin helhed afsluttes, da nogle af arealerne anvendes af projektet indtil færdiggørelsen.

Som en del af projektet etableres en ny station ved Køge Nord. Der er indgået kontrakt med leverandør, og entreprenøren er i fuld gang. Selve udførelsen af den nye station er i samråd med Køge Kommune udskudt i forhold til den oprindelige plan, så den står færdig i 2018 i stedet for 2017. Dette optimerer projektet og medfører ikke forsinkelse i forhold til ibrugtagning af banen.

Ved Ringsted station er det besluttet at gennemføre udfletningen som den såkaldte 0+løsning. Arbejdet udføres på baggrund af et tidligt udbud, hvilket indebærer et meget tæt samarbejde mellem entreprenøren og Banedanmarks byggeledelse, ligesom der er aftalt en klar ansvarsfordeling for uforudsete forhold. Denne fremgangsmåde er valgt, da tilslutningen i Ringsted har afgørende betydning for gennemførelsen af testprogrammet, der i sidste ende skal sikre ibrugtagningstilladelse til åbning i december 2018. Foreløbigt følges tidsplanen. Fremadrettet vil der være fokus på de arbejder, der er nødvendige for udførelse af tests og dermed åbningen i december 2018.

De væsentligste risici i forhold til at kunne ibrugtage anlægget i december 2018 som forudsat er udfærdigelsen og etablering af kørestrøm, etablering af signaler (jf. afsnittet om Signalprogrammet nedenfor), tilslutningerne i henholdsvis Ringsted og Vigerslev, samt udstedelse af ibrugtagningstilladelse.

Projektets tidsplan forventes overholdt.

Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg

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

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

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

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

Forberedende arbejder samt ekspropriationsforretningerne pågår, og der udestår enkelte forhandlinger med lodsejere.

Der er udarbejdet en udbudsstrategi, hvor det er besluttet at udbyde anlægsarbejder som totalentreprise og øvrige arbejder som hovedentrepriser. Kontrakt med vindende totalentreprenør blev underskrevet i januar 2017. Arbejderne, der omfatter projektering og udførelse af ikke-jernbanetekniske anlæg, niveaufri udfletning, samt støttevægge, pågår efter planen. Efterfølgende igangsættes hovedentrepriserne, som dækker sporarbejder, signalsystem samt kørestrøm. Kontraktforhandlinger samt udførsel er planlagt i 2018 med afslutning i 2019.

Den niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg forventes ibrugtaget i 2019.

Den budgetmæssige situation

På baggrund af en forventning om et væsentligt mindreforbrug er der på finansloven for 2017 tilbageført 674,5 mio. kr. (2017-priser) til Infrastrukturfonden, og den bevilgede totaludgift på finansloven for 2017 er nu 11.194,2 mio. kr. (2017-priser) ekskl. Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg – se nedenfor. Projektet har modtaget EU-støtte, jf. tabellen under kapitel 3.

Niveaufri udfletning Ny Ellebjergs totaludgift udgør 371,6 mio. kr. (2017-priser) og finansieres i regi af Togfonden DK.

Den bevilgede totaludgift for den nye bane København-Ringsted forventes overholdt.

For den niveaufri udfletning Ny Ellebjerg forventes det også, at projektet kan gennemføres inden for den afsatte totaludgift. Projektet blev dog tilført 49,7 mio. kr. fra den centrale anlægsreserve grundet forudsætningsændringer omkring ekspropriationserstatninger samt større kompleksitet i de jernbanetekniske forhold, jf. kapitel 2.

Signalprogrammet*Formål*

Som led i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet at etablere et nyt signalsystem på både fjernbanen og S-banen. På fjernbanen etableres et signalsystem base-

ret på det fælleseuropæiske signalsystem ERTMS niveau 2 inden udgangen af 2023, og på S-banen etableres et moderne bybanesystem (CBTC) inden udgangen af 2021.

Status – overordnet

Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg blev den 11. oktober 2016 orienteret om behovet for nye udrulningsplaner og tilhørende opdateret budget for Signalprogrammet.

Det har således vist sig at være urealistisk, at udrulningen på den samlede S-bane afsluttes inden udgangen af 2018, som har været det hidtidige mål i Signalprogrammets kontrakt med leverandøren og to år før det forudsatte i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009. Der er derfor udarbejdet en revideret plan for udrulning på S-banen, som betyder, at udrulningen på S-banen afsluttes i 2021, hvilket er ét år senere end forudsat i den politiske aftale fra 2009.

Status – S-banen

S-banens nye signalsystem på Early Deployment-strækningen Jægersborg-Hillerød blev taget i brug den 29. februar 2016. Efter en indkøringsfase i fem uger, hvor trafikken mellem Køge og Hillerød blev afviklet efter en udvidet weekendkøreplan, overgik trafikken den 4. april 2016 til normal køreplan. Det nye signalsystem virker overordnet som forudsat, men punktligheden har desværre været negativt påvirket af den nedsatte hastighed ved overgangen mellem det nye og det gamle system ved Jægersborg Station, samt uhensigtsmæssigheder i systemet, som skal rettes med en række softwareopdateringer frem mod årsskiftet 2017/2018. Der har imidlertid igennem foråret 2017 været en positiv udvikling på denne front, således at andelen af negative påvirkninger fra CBTC-systemet på strækningen Jægersborg-Hillerød og på den øvrige S-bane er reduceret væsentligt. Dette er fortsat tilfældet efter implementering af linjeblokken, jf. det følgende.

I Kristi Himmelfartsferien blev den såkaldte linjeblok på Hillerød Station installeret, og man nåede en væsentlig milepæl på S-bane projektet. Installationen blev gennemført som planlagt, og systemet blev grundigt aftestet inden der blev åbnet for trafik mandag d. 29. maj.

Implementering af linjeblokken på Hillerød Station har givet Lokaltog fuld fleksibilitet i forhold til at kunne krydse ind over S-banen, når materiellet skal på Lokaltogs værksted. Herudover betyder det, at de sporskifter, som i en periode har været låst, atter er blevet låst op, hvorved en mere fleksibel trafikafvikling kan gennemføres.

Integrationen på Hillerød Station betyder desuden, at trafikken på hele stationen nu kan fjernstyres. Det medfører, at der fremover langt mere simpelt kan laves fælles, koordinerede køreplaner for S-tog, Lokaltog og godstog, hvilket vil komme passagererne til gode.

I oktober og november 2016 blev der registreret tre hændelser med glatte skinner, hvor tog på strækningen Jægersborg-Hillerød overskred den normale bremseafstand og fortsatte forbi deres beskyttelsesafstand. Hændelserne udgjorde ikke nogen sikkerhedsmæssig risiko, men for at sikre sig, at hændelserne ikke gentager sig, har Banedanmark som en midlertidig løsning besluttet, at alle tog på strækningen skal starte opbremsningen til stationerne tidligere end normalt. De resulterende længere rejsetider på strækningen er indarbejdet i justeringen af køreplanen for S-banen fra 2017. En langsigtet løsning er under udarbejdelse af en arbejdsgruppe bestående af Banedanmark, DSB og Siemens (leverandøren af CBTC-systemet). Det undersøges blandt andet, om den forlængede bremseafstand opretholdes for køreplanen i 2018 på S-banen samt hvilke tekniske løsninger, der kan indføres for at reducere problemet.

Der har desuden på S-banen været en hændelse, hvor sne og slud betød, at en radar under toget (som er en del af det system, som sikrer, at toget stopper præcist), isede til. Det nedsatte præcisionen. Der pågår p.t. drøftelse med Siemens om, hvordan man undgår, at dette sker igen i den kommende vinter – herunder at man finder en løsning, hvor systemet bliver mindre følsomt, såfremt der kommer is på radaren. Den endelige løsning er ikke kendt på nuværende tidspunkt.

Status – Fjernbanen

På fjernbanen er der ligeledes foretaget revisioner af udrulningsplanerne for henholdsvis Øst- og Vestdanmark. Dette er blandt andet sket på baggrund af erfaringerne fra S-banen, som viser, at der er behov for mere tid til test af systemerne, samt at leverandørerne og Banedanmark har undervurderet kompleksiteten. Der er endvidere brug for mere tid til at få den omfattende dokumentation på plads både for leverandører og i Banedanmark, således at de nye systemer kan blive godkendt.

Østdanmark: På Early Deployment-strækningen Roskilde-Køge-Næstved planlægges der nu med overgang til overvåget prøvedrift af det nye signalsystem på delstrækningen Roskilde-Køge i sommeren 2018 og for den resterende del omkring årsskiftet 2018/19. På den ny bane København-Ringsted indikerer leverandøren p.t. en forsinkelse på ca. to måneder. Det skyldes blandt andet, at leverandøren af sporskifter har været forsinket med leverancen, hvilket har haft indflydelse på flere andre aktiviteter. Derudover er den sene etablering af sporforbindelsen mellem den ny og den eksisterende bane ved Vigerslev og Ringsted en udfordring. Der pågår pt. en analyse af den indikerede forsinkelse. For at kunne afvikle trafikken på strækningen på det forudsatte tidspunkt, undersøger Banedanmark endvidere mulighederne for midlertidigt at kunne anvende et alternativt signalkoncept. En endelig afklaring forventes primo 2018.

Rækkefølgen for udrulningen på de øvrige strækninger i Østdanmark er ændret, således at Signalprogrammet først udrulles på de regionale strækninger og sidst omkring København (strækningen København H-Peberholm og Kystbanen), således at ETRMS i Østdanmark er fuldt ud ibrugtaget i 2023, hvilket er to år senere end forudsat i den politiske aftale fra 2009.

Vestdanmark: På Early Deployment-strækningen Frederikshavn-Hobro forventes overgang til overvåget prøvedrift nu at ske omkring årsskiftet 2018/19. Rækkefølgen for udrulningen på de øvrige strækninger i Vestdanmark er ligeledes blevet revideret. Her udrustes strækningen mellem Fredericia og Padborg/Sønderborg, og dermed grænsen til Tyskland til sidst. Også i Vestdanmark vil ETRMS være fuldt ud ibrugtaget i 2023, hvilket er to år senere end forudsat i den politiske aftale fra 2009.

Status – Ombordudstyr

Tidsplanen for installation af ombordudstyr i jernbanevirksomhedernes rullende materiel til aflæsning af det nye signalsystem følges indtil videre. Dog er leverandørens indbygning af ombordudstyr i det første Arriva-tog blevet forsinket med fem uger. Banedanmark har anmodet leverandøren om at udarbejde en ny tidsplan for installationen i Arrivas tog. Leverandøren har meddelt, at den nye tidsplan ikke forventes at udskyde tidsplanen for indbygning i de øvrige Arriva-tog, den såkaldte serieindbygning. Der er endvidere en tidsmæssig "buffer" på ca. 6 måneder fra udrustningen af alle Arriva-tog til idriftsættelsen på den første Arriva-strækning (Struer-Thisted) i 1. kvartal 2019, hvorfor Banedanmark vurderer, at den samlede tidsplan for ombordudrustning af Arrivas tog fortsat er robust. Der pågår dog en drøftelse med Alstom om forløbet og læringen heraf, da Banedanmark finder det overraskende, at en forsinkelse af den-

ne størrelse kan opstå, samt for at undgå, at lignende vil opstå i forhold til installationen af ombordudstyr i øvrige togtyper.

Der har herudover været forsinkelser i forbindelse med det første tog, som skulle udstyres hos Nordjyske Jernbaner. Dette skyldes, at der opstod en række fejl på togets øvrige udstyr i forbindelse med indbygningen (udstyr som var i toget, men som skulle flyttes, eller hvor ledningerne skulle ændres). Dette betød, at det var nødvendigt med fejlsøgning og reparation, før toget kunne testkøres, hvilket har forsinket processen. Der arbejdes med at sikre både læring og at den samlede reviderede tidsplan overholdes. Tidsplanen er også her robust i forhold til idriftssættelse, men konflikter med Nordjyske Jernbaners ønske om, at alle tog skulle være udrustet, inden selskabet overtager trafikken i Nordjylland.

Indbygningen af første DSB MQ-tog er i gang, og følger planen.

Status – øvrige delprojekter

Signalprogrammet nåede en væsentlig milepæl i programmets tidsplan, da den planlagte opgradering af GSM-R netværket, og den efterfølgende nedlukning af det analoge radioanlæg, blev gennemført med succes den 29.-30. april 2017. Opgraderingen betød en midlertidig nedlukning af GSM-R netværket over en enkelt nat med henblik på opgradering af netværket og udskiftning af betjeningspladser i Banedanmarks kommandoposter. Efter opgraderingen var alle landets GSM-R sites og de nye betjeningspladser ibrugtaget på det nye anlæg, og svenske og tyske GSM-R radioer virkede også efter hensigten. Efterfølgende har det opgraderede netværk fungeret stabilt og uden driftsforstyrrelser.

Den budgetmæssige situation

Med fortroligt akt. J af 10. maj 2011 og fortroligt akt. E af 30. november 2011 fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og fjernbane-projektets projektafslutning i 2021 og 2023.

Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen efterfølgende reduceret med 4,8 mia. kr. (2012-pl), heraf 4,1 mia. kr. frem mod 2020 som blev tilbageført til Infrastrukturonden. 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.

I forbindelse med revisionen af udrulningsplanerne for programmet, jf. ovenstående, har Banedanmark udarbejdet en opdateret prognose for Signalprogrammet med bistand fra KPMG. Den reviderede prognose viser, at Signalprogrammet forventer at anvende 19.611,9 mio. kr. (2017-pl), svarende til hele den afsatte totaludgift ekskl. tilskud fra tredjeparter, dvs. inklusiv den centrale anlægsreserve på 20 pct. Den opdaterede prognose er tæt på det forudsatte i det oprindelige ankerbudget fra 2008. Der er i det opdaterede estimat medtaget alle kendte og forventede ændringer, herunder poster til at håndtere ændrede krav til for eksempel fysik, dokumentation eller negative påvirkninger fra andre projekter.

Banedanmark forventer dermed at kunne gennemføre programmet inden for den nuværende samlede bevilling inklusiv den centrale reserve. Programmets gennemførelse inden for budgettet forudsætter, at der ikke kommer store uforudsete ting til i resten af programmets levetid. Det bemærkes, at Banedanmark løbende anvender påløben bod aktivt i forhandlingerne med leverandørerne for at sikre projektleverancerne og dermed fremdriften. Bod varsles til leve-

randøren, når Banedanmark vurderer, at leverandøren ifølge kontrakten ifalder bod. Den enkelte bod indgår herefter i forhandlingerne med den pågældende leverandør, når parterne skal drøfte ændringer til programmet.

De øgede udgifter til Signalprogrammet findes primært inden for fjernbaneprojektet, som er det mest komplekse. De primære årsager til forsinkelserne og medfølgende øgede udgifter er, at:

- Det er første gang at ERTMS, Baseline 3 udrulles på et helt landsdækkende jernbanenet. Leverandørerne havde på tilbudstidspunktet ikke haft reelle sammenligningsgrundlag at støtte sig til, og forudsætningerne om opnåelse af stordriftsfordele, læringskurver, samarbejde med bygherre mv., har vist sig at være for optimistiske. Endvidere har det vist sig, at der ud over produktleverancen er behov for mere tid til idriftsættelse (herunder sikkerheds- og funktionstest) end forudsat.
- Proceduren for at opnå sikkerhedsgodkendelse af de nye systemer har givet store udfordringer for både leverandører og Banedanmark. Der er derfor lagt mere tid ind til at opnå disse i den reviderede plan.
- Flere af leverandørerne har haft svært ved at levere den forudsatte fremdrift og udvikling. På fjernbanen gælder det udvikling og godkendelse af visse delsystemer på infrastrukturensiden, herunder bl.a. mellem det nye og gamle system, overkørselsanlæg og sporskiftedrev. Det kan herudover oplyses, at opgaven forbundet med oprydning og bortskaffelse af eksisterende udstyr (signaler, relæer, signalhytter mv.) har været undervurderet. Det skyldes blandt andet skærpede miljøkrav samt forøgelse af opgaven, der nu omfatter ca. 150.000 elementer.

Foruden ovenstående, kan det oplyses, at der pt. forventes flere softwareopdateringer af ombordudstyret end oprindeligt forudsat.

Endvidere forventes øgede udgifter til fiberkabler, i forhold til dét, der var budgetteret med i 2012, idet de oprindelige forudsætninger vedrørende eksisterende kabler og anlæg har vist sig at være for optimistiske. Tilsvarende har vurderingerne for genbrug af kabelrender, som blev foretaget på grundlag af et udført survey i 2010, vist sig for optimistiske, hvorfor udgifterne til kabelrender opjusteres.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i samarbejde med Finansministeriet iværsat et eksternt review af Signalprogrammet med henblik på at vurdere robustheden i det nye planlægningsgrundlag, identificere forbedringer i forhold til robusthed, optimering og styrbarhed af programmet. Der foretages endvidere en kortlægning af afholdte, disponerede og forventede udgifter til Signalprogrammet, og reviewet skal finde budgetforbedringer med henblik på skabelse af en intern reserve. Reviewet foretages af Deloitte, der forventes at aflægge rapport om det foretagne review efter sommerferien 2017.

Projektet har modtaget EU-støtte, jf. tabellen under kapitel 3.

Fordelingsstation Vestfyn

Formål

Med Aftale om trafik for 2007 blev der afsat midler til etablering af en fordelingsstation på Vestfyn. Formålet var at forsyne den eksisterende elektrificerede jernbane samt aflaste de øvrige fordelingsstationer.

Status

Som oplyst i Anlægsstatus fra og med 2. halvår 2013 forventes det, at der kan opnås stordriftsfordele, og dermed besparelser, ved at udbyde anlægget af fordelingsstation Vestfyn sammen med elektrificeringen af de øvrige strækninger. I Banedanmarks kontrakt med kørestrømleverandøren indgår en option på etablering af en kombineret fordelingsstation, der forsyner både den nye bane over Vestfyn og den eksisterende bane over Fyn. Optionen på fordelingsstationen er en del af Ny bane over Vestfyn og dermed en del af reservationen af samme navn i Togfonden DK.

Sideløbende med den strækningsspecifikke elektrificering planlægger Banedanmark desuden at foretage en modernisering af det eksisterende kørestrømssystem. Reservationen i Togfonden DK er benævnt Kørestrøm. Dette projekt består af opgradering af fire fordelingsstationer, f.eks. fordelingsstationen i Fredericia, samt etablering af en ny i hovedstadsområdet.

På grund af moderniseringen af fordelingsstationen i Fredericia, som forventeligt vil blive taget ud af drift i 2021, er det påkrævet at have etableret fordelingsstationen på Vestfyn på dette tidspunkt for opretholdelse af forsyningen til den elektriske togdrift. Et beslutningsoplæg herom er under udarbejdelse i Banedanmark og koordineres med Vejdirektoratet, der varetager projektet vedr. Ny bane over Vestfyn.

Den budgetmæssige situation

Den oprindelige bevilling indgik senest af finansloven for 2013 og har en bevilget totaludgift på 32,2 mio. kr. (2017-priser). Beløbet indgår i Banedanmarks videreførselsbeholdning på finansloven. Projektet forventes at koste mere end denne totaludgift. Den budgetmæssige situation vil blive afklaret, når beslutning omkring Ny bane over Vestfyn foreligger.

Elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved

Formål

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

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

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

ventedes dette at ske omkring årsskiftet 2018/2019, men grundet Signalprogrammets ændrede udrulning forventes det nu at ske efter 2020.

Status

Elektrificeringen: Inden udrulningen af selve elektrificeringen udføres de forberedende arbejder for elektrificeringen, som i hovedtræk omhandler udskiftning af lave vejbroer for at give plads til køreledningsanlægget, etablering af beskyttelses- og potentialudligning (jording) af broer, stationsområder, hegn mv. samt rydning af beplantning langs med banen.

Ekspropriationskommissionen har gennemført ekspropriationer for arealerhvervelsen til broerne. 10 broer på strækningen er nu udskiftet til nye moderne broer med to vognbaner, mens to broer bliver revet ned i 2017. Endvidere er ekspropriation med henblik på pålæggelse af eldriftservitut og magnetfelt også gennemført.

Udskiftningen af vejbroer med tilhørende vejanlæg er gennemført. Arbejderne forbundet med hastighedsopgraderingen er udført samtidig med ombygningen af broer.

P.t. pågår etablering af beskyttelses- og potentialudligning af stationsområder, hegn m.v., samt rydning af beplantning på banearealet.

P.t. pågår udarbejdelse af kordinerende tidsplaner mellem Elektrificeringsprogrammet, Signalprogrammet og Femernprojektet. Banedanmark er i dialog med DSB om en etape-opdeling, således at der fra udgangen af 2019 kan køre el-tog til Køge Station som første etape og videre til Næstved Station i sommeren 2020 som anden etape.

Hastighedsopgraderingen: Hastighedsopgraderingen omfattede banetekniske arbejder som justering af spor og øget længde af sporsænkninger. Arbejderne er afsluttede, og der udestår ingen arbejder udover hensættelse til facadeisolering og ekspropriation af ejendomme i forbindelse med vibrationer, som først kan udføres efter elektrificeringen og Signalprogrammets udrulning på strækningen, forventeligt efter 2020. Ligeledes kan hastigheden først hæves fra 120 km/t til 160 km/t efter udrulning af elektrificeringen og Signalprogrammet på strækningen.

Den budgetmæssige situation

Elektrificeringen af strækningen Køge Nord-Næstved har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift på 653,0 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt.

Hastighedsopgraderingen af Køge Nord-Næstved har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift på 45,3 mio. kr., som forventes overholdt.

Elektrificering af Aarhus – Aalborg (Lindholm)

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. Jf. afsnit 4.1.2 om status for udførelsen af VVM for projektet, blev den samlede strækning opdelt i to delstrækninger.

Projektet vedr. elektrificering af delstrækningen Aarhus – Aalborg (Lindholm) ekskl. Aarhus H blev igangsat med fortroligt akt. X af 29. juni 2017.

Jernbanen mellem Aarhus (ekskl. Aarhus H.) og Aalborg/Lindholm er ca. 140 km lang og dobbeltsporet bortset fra strækningen over Limfjordsbroen. Jernbanen elektrificeres ved at hænge køreledninger op i master langs sporene. Til at forsyne de eldrevne tog med strøm anlægges to fordelingsstationer på strækningen vest for Randers og syd for Svenstrup, ligesom der på hver side af banen opstilles et antal autotransformere, som har til formål at fordele strømmen jævnt. For at gøre plads til køreledningerne over sporene er det nødvendigt at udskifte eller hæve i alt 52 broer, der leder hen over jernbanen.

Status

Selve elektrificeringsarbejderne i projektet udføres som en del af Banedanmarks store elektrificeringskontrakt, der blev udbudt i 2014 og vundet af Aarsleff-Siemens.

Udbudsstrategien for de forberedende arbejder for elektrificeringen (broarbejder mv.) er på nuværende tidspunkt ikke endelig fastlagt, men arbejderne vil blive koordineret med Banedanmarks øvrige planlagte anlægsarbejder på strækningen i 2018-2021 med henblik på en optimal ressourceudnyttelse.

På delstrækningen mellem Langå og Hobro skal arbejderne udføres i 2018 sammen med omfattende fornyelsesaktiviteter. For de øvrige delstrækninger mellem Aarhus H og Lindholm gennemføres de forberedende arbejder for elektrificeringen i 2020-2021, og der hænges køretråd op i 2024-2025 efter udrulning af det nye signalprogram på strækningen.

Den budgetmæssige situation

Den med akt. X af 29. juni 2017 bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg

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

Internet i Tog

Formål

Med et politisk mål om at passagerer skal kunne anvende toget som arbejdsplads i hele Danmark senest med udgangen af 2019, er 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: indbygning af signalforstærkere fra mobiloperatørerne i DSB's tog, indbygning af WiFi-system for datatransmission i DSB's tog, samt forbedret radiodækning langs Banedanmarks jernbanenet.

Hvad sidstnævnte angår, er der med akt. 9 af 13. oktober 2016 afsat en statslig totaludgift på 101,0 mio. kr. (2016-priser) med henblik på at sikre de størst mulige forbedringer af brugeroplevelsen ved internet i tog via investeringer i radiomaster langs jernbanenettet samt fibernet til

transmission og teknikhytter. De 101,0 mio. kr. er øremærket til den infrastrukturudbygning, som Banedanmark skal gennemføre, mens mobiloperatørerne afholder udgifterne til radioudstyr og driften heraf.

Status

Arbejdet med de tre hovedelementer, som er indbyrdes afhængige, er igangsat i 2016 og forventes afsluttet senest med udgangen af 2019.

Som et af hovedelementerne vil infrastrukturudbygningen (af radiomaster, teknikhytter og fiberforbindelser) i en væsentlig del af 2017 være i projekteringsfasen, hvor der er tæt samarbejde bl.a. om placering af radiomaster/radioudstyr mellem mobiloperatørerne og Banedanmark. Derudover gennemføres surveys af de ønskede placeringer af udstyr samt igangsætning af ansøgningsprocesser for VVM-godkendelse af de placeringer, der er behov for i forhold til radiodækning, og som er fysisk mulige i forhold til jordbund mv. Inden etablering af nyt site eller ombygning af eksisterende site indgår minimum én mobiloperatør en lejeaftale med Banedanmark. Selve etableringen af radiomaster mv. forventes at kunne starte i 4. kvartal 2017.

Den budgetmæssige situation

Separate EU-udbud gennemføres for radiomaster og teknikkabiner, mens det nødvendige konsulentarbejde bliver konkurrenceudsat. Totaludgiften for Banedanmarks infrastrukturudbygning er på 103,4 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt.

Hastighedsopgradering Ryomgård – Grenaa

Formål

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

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

Status

Den sportekniske hastighedsopgradering koordineres med planlagt fornyelse af jernbanestrækningen mellem Aarhus og Grenaa og udføres i 2017. Arbejdet tilstræbes endvidere koordineret med Aarhus Letbanes anlægsarbejder for elektrificering, tilpasning af perroner, udskiftning af sikringsanlæg mv.

Hastigheden kan først i fuldt omfang sættes op forventeligt i 2018, når nedlæggelsen af usikrede overkørsler på strækningen, og opgradering af de resterende overkørsler er gennemført. Arbejderne med overkørslerne på strækningen finansieres primært af rådighedspuljen til overkørsler, jf. kapitel 10, men også til dels af hastighedsopgraderingen og Aarhus Letbane.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift 55,1 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt.

4.2.2. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

Tabel 4.3 | Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel / Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.17	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Opgradering af Hobro-Aalborg, 1. del	Lov 498 af 22. maj 2013 Akt. 106 af 26. marts 2015	212,4	Ja	191,4	100,0%	2020

Projekter anført i tabellen er enten åbnede eller afsluttede siden forrige anlægsstatus.

Opgradering af Hobro-Aalborg, 1. del

For projektet Opgradering af Hobro-Aalborg, 1. del er arbejder vedrørende Skørping erstatningsanlæg og station afsluttet. Erstatningsanlægget i Ellidshøj er færdigt, dog med undtagelse af et enkelt forhold angående afvanding. Erstatningsanlægget i Svenstrup er færdiggjort og ibrugtaget ultimo maj 2016, og overkørslerne er blevet sikringsteknisk nedlagt på samme tidspunkt.

Projektets bevilling blev med akt 106 af 26. marts 2015 forhøjet til i alt 212,4 mio. kr. (2017-priser). Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

4.3. Fornyelsesprojekter på baneområdet

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

Som udgangspunkt håndteres eventuelle fordyrelser på enkelte projekter inden for den samlede bevilling til fornyelse af jernbaneinfrastrukturen. Billiggjorte projekter medgår således til at finansiere fordyrede fornyelsesaktiviteter.

Tabel 4.4 | Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.17	Åbningsår
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020					
Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund - Høje Taastrup	Akt. N af 12. maj 2015	(fortroligt)	Ja	76,5	2016
Sporombygning af Køge Bugt-banen	Akt. R af 3. september 2015	(fortroligt)	Ja	532,1	2017
Sporfornyelsesprojekt Nyborg - Odense	Akt. Q af 3. september 2015	(fortroligt)	Ja ¹⁾	301,9	2016
Valby - Svanemøllen	Akt. M af 30. marts 2017	(fortroligt)	Ja	104,1	2017
Klampenborg - Helsingør (Kystbanen)	Akt. H af 23. februar 2017	(fortroligt)	Ja	58,9	2018
Ryomgård - Grenaa	Akt. S af 3. maj 2017	(fortroligt)	Ja	-	2017

1) Se dog beskrivelsen af projektets status i teksten.

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.

Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark i 2015–2017 en udskiftning af køreledningsanlægget på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup. Fornyelsen gennemføres for fremadrettet at reducere risikoen for driftsforstyrrelser samt sikre en levetid for anlægget på 50 år.

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

Status

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

Planlagte sporspærringer og kørestrømsafbrydelser til udbedring af mangelarbejder i december 2016 måtte derudover aflyses som følge af en personpåkørsel i Høje Tåstrup. Projektet kunne dermed ikke afsluttes ultimo 2016 som forventet i forrige Anlægsstatus. Udførelsen af mangelarbejderne forventes nu afsluttet medio 2017 under forudsætning af, at der opnås de nødvendige sporspærringer og kørestrømsafbrydelser.

Den budgetmæssige situation

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

Sporombygning af Køge Bugt-banen

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporombygning af strækningen Hundige-Køge samt fornyelse af køreledningsanlægget fra Skelbæk til Køge. Arbejderne udføres i 2016/2017 for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

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

Status

Sporfornyelse på strækningerne Hundige-Åmarken og Køge-Hundige-Køge er gennemført i 2016 med de forsinkelser, som blev beskrevet i Anlægsstatus for 2. halvår 2016. Slutjustering af disse sporarbejder er afsluttet. 1 års justeringen er planlagt til november 2017. Ombygning af en sporskæring og fire sporskifter i Hundige er gennemført som planlagt i påsken 2017.

Kørestrømsarbejderne forløber planmæssigt med sætning af fundamenter, samt rejsning og montering af master, frem til ultimo 2017. Ombygning af selve kørestrømsanlægget pågår ligeledes, og arbejdet færdiggøres i løbet af nogle weekendspærringer.

Den budgetmæssige situation

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

Sporfornyelsesprojekt Nyborg-Odense

Formål

Strækningen mellem Nyborg og Odense er – på baggrund af teknisk gennemgang og analyser – vurderet moden til sporfornyelse. Fornyelsen omfatter udskiftning af skinner, udveksling af sveller, ballastrensning, bundudskiftning, udveksling af sporskifter, samt følgearbejder i forhold til kørestrøm, sikring og afvanding. Projektet omfatter ligeledes en ny perron mellem spor

7 og 8 på Odense Station. Projektet er omfangsrigt, og for at udnytte sporspæringer optimalt udføres brofornyelse af tre broer på strækningen sideløbende med sporfornyelsen.

Status

Projektet var planlagt udført fra ultimo april 2016 til august 2016. I forbindelse med Kristi Himmelfartsferien og pinsen 2016 blev strækningen totalspærret. Beklageligvis opstod der under begge totalspæringer så væsentlige forsinkelser i udførelsen af det planlagte arbejde, at åbningen for sportrafikken på strækningen blev væsentligt forsinket i forhold til det planlagte. På den baggrund så Banedanmark sig efterfølgende nødsaget til at ophæve kontrakten på gennemførelsen af sporombygningen med entreprenøren.

Banedanmark har herefter gennemført en række arbejder, der levetidsforlænger strækningen med 3-5 år. Arbejderne er gennemført i de allerede planlagte sporspæringer over sommeren 2016 og er afsluttet med udbedring af mindre fejl og mangler i august og september 2016. Derudover er der gennemført en skinneudveksling over en 7 km lang strækning i november 2016, og projektet i marken er færdigt.

Efter 2016 er alle forudsatte arbejder vedr. skinner (17,3 km), sporskifter (31 stk.), broer (3 stk.) og perroner (1 stk.) er afsluttet. Derudover blev der gennemført 6,4 km af de forudsatte 30,8 km svelleudveksling, 10,8 km af de forudsatte 49,1 km ballastrensning, heraf 6,2 km af de forudsatte 13,2 km bundudskiftning, samt 5,3 km af de forudsatte 6,6 km drænfornyelse. Restarbejderne omfatter 24,4 km svelleudveksling, 38,3 km ballastrensning, heraf 7,0 km bundudskiftning og 1,3 km drænfornyelse, og disse planlægges udført i et nyt projekt i 2019.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. Q af 3. september 2015 om igangsættelse af sporfornyelsesprojektet Nyborg-Odense. Projektet bliver, jf. det foregående, ikke gennemført som forudsat. Finansudvalget er orienteret herom ved brev af 20. juni 2016.

Med de i 2016 gennemførte arbejder er totaludgiften overholdt, men Banedanmark vurderer, at dertil kommende udgifter til gennemførelsen af restarbejderne (inden for de næste 3-5 år), samt til Banedanmarks voldgiftssag med entreprenøren, ville have betydet en overskridelse af totaludgiften.

Det kommende projekt for gennemførelsen af de resterende arbejder vil blive forelagt Finansudvalget i henhold til bevillingsreglerne.

Valby-Svanemøllen

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporombygning af dele af S-banestrækningen Valby-Svanemøllen, dog ekskl. Valby St. Alle arbejderne udføres i april-september 2017 fordelt over seks udførelsesetaper. Sporombygningen omfatter bl.a. ballastrensning og fornyelse af spor, sveller og sporskifter samt afledte sikrings-, kørestrøms- og stærkstrømsarbejder.

Status

Projektet har den 7. april 2017 indgået kontrakt med konsortiet Aarsleff/Spitzke om udførelse af opgaven. Planlægning og mobilisering forud for den første spærring i påsken 2017 har været ekstraordinær kort, men trods dette blev påskens arbejder gennemført som forudsat og spor-spærringen hævet til tiden.

Undervejs i den hidtidige sporombygning er der dog fundet markant flere ledninger under banen end forventet, hvilket bl.a. betød, at genåbningen af delstrækningen Skelbæk – Carlsberg og depotsporene 1-3 ved Dybbølsbro blev forsinket henholdsvis et døgn til den 29. maj 2017 og fem døgn til den 2. juni 2017. Den efterfølgende etape af sporombygningsprojektet (det nordlige spor mellem Carlsberg St. – København H) genåbnede som planlagt den 18. juni 2017.

Baseret på disse erfaringer har projektet gennemgået dets øvrige etaper for at vurdere, om de har tilstrækkelig robusthed. På den baggrund er det besluttet at forlænge projektets sidste spærring mellem København H og Valby St., der var planlagt til at genåbne den 16. august 2017, til den 20. august 2017. Herudover vil dele af spærringen blive forlænget til den 27. august 2017 for at afsætte yderligere tid til etablering af et diamant-sporskifte mellem København H og Dybbølsbro St. Som følge af dette vil en stor del af kapaciteten på strækningen blive frigivet igen fra den 21. august 2017.

Budgetmæssig situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. M af 30. marts 2017 om igangsættelse af sporfornyelse af dele af S-banestrækningen Valby-Svanemøllen, dog ekskl. Valby St. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Klampenborg – Helsingør (Kystbanen)*Formål*

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporombygning af strækningen Klampenborg – Helsingør (Kystbanen). Arbejderne udføres henover somrene 2017 og 2018 for at minimere generne for passagererne, samt for at tilpasse projektet til markedssituationen på jernbaneområdet.

Sporombygningen omfatter bl.a. fornyelse af skinner, sveller, afvanding, sporskifter, sporstop-pere og ballastrensning samt afledte sikrings- og kørestrømsarbejder. Der indgår desuden en mindre hastighedsopgradering ved Klampenborg station. Sideløbende med sporarbejdet gennemføres reovering/udskiftning af 12 broer på strækningen.

Status

Projektet har i marts 2017 indgået kontrakt med konsortiet Aarsleff/Spitzke om udførelse af opgaven. Frem til spærringen i sommeren 2017, der begynder den 24. juni 2017, vil projektet sammen med entreprenøren drøfte optimeringer, minimering af risici og generelt forberede arbejderne, der forløber intenst over seks uger i skolernes sommerferie.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. H af 23. februar 2017 om igangsættelsen af fornyelse af Kystbanen. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Ryomgård – Grenaa

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporombygning af strækningen Ryomgård-Grenaa, inkl. begge stationer. Arbejderne udføres i juni-oktober 2017 i forbindelse med, at strækningen er lukket som følge af etableringen af Aarhus Letbane.

Sporfornyelsen omfatter primært skinne- og svelleudveksling, ballastrensning og -udskiftning, samt fornyelse af spordele i fem overkørsler på strækningen Ryomgård - Grenaa. På både Ryomgård og Grenaa stationer fornys spor 1 og 2. Sporfornyelsen på strækningen og stationerne medfører afledte arbejder inden for afvanding.

Status

Projektet har ultimo maj 2017 indgået kontrakt med en entreprenør om udførelse af opgaven.

Den budgetmæssige situation

Finansudvalget har godkendt fortroligt akt. S af 3. maj 2017 om igangsættelsen af fornyelse af strækningen Ryomgård-Grenaa. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

4.4. Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet

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

Tabel 4.5 | Forbrug og prognose 2015-2020 (fornyelse og vedligehold)

Mio. kr. (2017-pl)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Bevilling	2.254,2	2.107,3	1.868,2	2.488,5	2.793,5	2.396,1	13.907,8
Forbrug / Prognose	2.342,0	2.139,5	2.192,9	2.654,4	2.611,0	2.507,9	14.447,7
Merforbrug	87,8	32,2	324,7	165,9	-182,5	111,8	539,9

Anm.: Primo 2015 udgjorde opsparingen på konto § 28.63.05 (fornyelse og vedligehold) 540,1 mio. kr. Rækken "Bevilling" er baseret på finansloven for 2017, idet der dog er indarbejdet en fremrykning af 200 mio. kr. fra 2019 til 2018, jf. teksten nedenfor. Beløbet for "Forbrug/Prognose" for 2017 er baseret på udgiftsopfølgning 1, 2017.

Formål

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

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

Status

Banedanmark har replanlagt udførelsen af hele anlægsporteføljen, herunder også fornyelsesprojekterne, for perioden 2018-2026 som følge af den nye udrulningsplan for Signalprogrammet, jf. det særskilte afsnit for Signalprogrammet tidligere i denne publikation. Den reviderede anlægsplan er én sammenhængende plan med gensidig afhængighed mellem projekterne og er baseret på realistiske tidsterminer opnået gennem de seneste erfaringer fra både fornyelsesprojekterne, samt udrulningen af hhv. Signalprogrammet og kommende elektrificering af enkelte strækninger.

Det bemærkes, at Banedanmark i stigende omfang har oplevet problemer med udførelse af større sporfornyelsesprojekter. Det ses bl.a. i form af forsinkelser, overskredne totalspærringer, mange restarbejder, samt overskridelse af planlægningsbudgetter. Samtidig oplever Banedanmark, at flere af de udenlandske entreprenører, der har opereret på det danske marked, ikke længere byder på de store sporfornyelsesprojekter. Årsagerne er flere, men der peges især på kompleksiteten kombineret med de pressede tidsplaner. For at imødegå denne situation arbejder Banedanmark nu målrettet med at forbedre planlægningsprincipperne for anlægs- og fornyelsesarbejder på jernbanen. Der arbejdes blandt andet på at reducere kompleksiteten i opgaverne, forbedre udbudsprocessen og sikre, at de udbudte opgaver matcher entreprenørmarkedets ydelser.

Den budgetmæssige situation

Samlet for perioden 2015-2020 forventer Banedanmark et merforbrug på ca. 540 mio. kr., hvilket svarer til opsparingen på Banedanmarks finanslovskonto § 28.63.05 (fornyelse og vedligehold) primo 2015.

I 2017 forventes et større forbrug på fornyelse og vedligehold end bevilget primært som følge af, at sporfornyelsen af Kystbanen blev flyttet fra 2015 til 2017 som en del af den politiske aftale om ændret udførselstidspunkt for aktiviteter i Togfonden fra maj 2014.

På kommende forslag til finanslov for 2018 indarbejdes en fremrykning af 200 mio. kr. fra 2019 til 2018. Fremrykningen sker med henblik på at forbedre overensstemmelsen mellem forbrugsforventningen og den indbudgetterede bevilling på kontoen de kommende år.

I perioden 2018-2020 forventes et nyt aktivitetsniveau, hvilket primært vedrører fornyelsesområdet. Af de største fornyelsesprojekter til udførelse i 2018 kan nævnes Kystbanen, Valby-Fredrikssund og Langå-Hobro. Ringsted-Korsør, Nyborg-Odense og Høje Taastrup-Roskilde planlægges udført i 2019, og København-Høje Taastrup, Hobro-Aalborg og Fredericia-Århus ventes udført i 2020.

5. Veje

I dette kapitel gennemgås undersøgelser og igangværende større anlægsprojekter på vejområdet.

Afsnit 5.1 giver en status for forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet, mens afsnit 5.2 giver en status for igangværende større anlægsprojekter. Afsnit 5.3 giver en status for større bygværker, og afsnit 5.4 giver en status for efterslæbsnedbringelse mv.

I kapitel 10 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Boks 2 | Markedssituationen på vejområdet

På vejområdet vurderes markedssituationen at være præget af en fortsat gunstig konkurrencesituation, hvilket underbygges af de positive resultater – i form af gunstige priser og tilfredsstillende budinteresse – som Vejdirektoratet har opnået ved seneste gennemførte udbud. Vejdirektoratet følger løbende udviklingen i aktivitets- og prisniveauet for til stædighed at vurdere konkurrencesituationen på markedet.

5.1. Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet

Tabel 5.1 giver en oversigt over samt status for igangværende VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på vejområdet, som er igangsat med aftaler om en grøn transportpolitik samt eventuelle øvrige aftaler. Eventuelle merudgifter i forhold til et projekts totaludgift afholdes inden for den samlede ramme til undersøgelser.

Tabel 5.1 | Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. i Vejdirektoratet

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.17
Infrastrukturfonden¹				
VVM af Næstved-Rønnede	Aftale af 24. juni 2014	14,9	Nej	16,1
Forundersøgelse af en aflastningsvej på Stevns	Aftale af 26. aug. 2016	3,5	Ja	0,3
Undersøgelser af en midtjysk motorvej	Aftale af 13. dec. 2016	65,0	Ja	0,4
VVM af Hillerødmotorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød	Aftale af 13. dec. 2016	12,0	Ja	0,1
Finansloven				
Forundersøgelse af en østlig ringvej (havnetunnel) i København	Aftale af 18. nov. 2016	24,0 ²	Ja	0,4

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

2) Heraf udgør det statslige bidrag 8,0 mio. kr. og bidrag fra interessenter 16,0 mio. kr.

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

Særligt vedrørende genberegninger af større vejprojekters samfundsøkonomi

I efteråret 2014 blev der igangsat trafikale og samfundsøkonomiske genberegninger af en række større anlægsprojekter, hvor der forelå et færdigt beslutningsgrundlag i form af en anlægslov eller VVM-undersøgelse. Genberegningerne blev den 1. april 2016 fremsendt til forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik fra 2009.

I det fremsendte notat blev der – for både de oprindelige beregninger og genberegningerne – taget udgangspunkt i projekternes projektbevilling (basisbevilling inkl. 10 pct. reserve), hvilket fraviger fra normen om, at den interne rente udregnes på baggrund af totalbevillingen (totaludgiften), dvs. inkl. 30 pct. reserver. Dette har betydet, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i forbindelse med bl.a. besvarelse af TRU 2015-16, L 102 spm. 26 og TRU alm del., 2016-2017 spm. 381 har anvendt genberegninger med udgangspunkt i projektbevillingen.

På den baggrund medtages nedenstående oversigt over genberegningerne med udgangspunkt i totalbevillingen. Ved at beregne den interne rente ud fra totalbevillingen er den interne rente lavere – både i VVM-undersøgelserne og ved genberegningerne. Grundlæggende ændres der imidlertid ikke ved, om projekterne er samfundsøkonomisk rentable, eller ved rangeringen af projekternes interne rente i genberegningerne.

Tabel 5.2 | Opdateret oversigt over beregnede interne renter fra genberegningerne hhv. VVM-undersøgelserne ved brug af totalbevilling (totaludgift)

Projekt	Etape	Intern rente, Genberegninger	Intern rente, VVM-undersøgelserne
Sønderjyske Motorvej Fredericia S - Kolding	Udbygning af strækningen mellem MVK Kolding og Kolding V	13,8 %	14,3 %
Frederikssund-motorvejen	3. etape + 4. etape (Fjordvejen – J. F. Willumsensvej)	5,6 %	8,6 %
Fynske Motorvej Odense V – Middelfart	Udbygning af strækningen Nørre Aaby - Odense Vest (2. etape + 3. etape)	4,5 %	6,4 %
Kalundborg-motorvejen	3. etape Regstrup – Kalundborg	4,0 %	5,5 %
Nordjysk motorvej 3. Limfjordsforbindelse *	Egholmlinjen	4,2 %	7,8 %
Helsingørmotorvejen Øverød – Isterød	2. etape + 3. etape (tilslutningsanlæg ved Isterød)	1,5 %	4,5 %
Fynske Motorvej Syd om Odense **	2. etape (udbygning af hele motorvejen syd om Odense)	3,0 %	14,9 %
Rute 26 Aarhus – Viborg ***	Udbygning/anlæg af Viborg V – Rødkærsbro	1,9 %	6,4 %
	Søbyvad – Aarhus	1,2 %	2,8 %

*For 3. Limfjordsforbindelse er der tidligere gennemført nye trafikberegninger med Landstrafikmodellens lavere trafikvækst. Der blev derfor i genberegningerne gennemført samfundsøkonomiske beregninger af projektet med Landstrafikmodellen (version 1.0.8.3). På grund af Landstrafikmodellens begrænsninger i modellering af trængsel er disse beregninger dog behæftet med stor usikkerhed.

**Udbygning syd om Odense gav en meget høj intern forrentning i VVM undersøgelsen, men giver en relativ lav forrentning i genberegningerne. En væsentlig årsag til dette er, at der i genberegningerne er sammenlignet med en basissituation, hvor TSA 50 er forudsat ombygget inklusiv en udvidelse af motorvejen til 6 spor frem til MVK Odense. Endvidere er Munkebjergvej forudsat forlænget blandt andet med adgang til det nye Universitetshospital. I VVM undersøgelsen indgik disse anlæg som en del af selve projektet.

*** Udbygning/anlæg af Søbyvad - Aarhus på rute 26 gav en forholdsvis høj forrentning i VVM-undersøgelsen og den supplerende høring, men giver en lav intern forrentning i genberegningerne. En væsentlig årsag til det er, at den tilladte hastighed mellem Rødkærsbro og Viborg er hævet til 90 km/t i basissituationen i genberegningerne. Endvidere er der i genberegningerne i basissituationen, i modsætning til VVM-undersøgelsen, forudsat motorvej mellem Herning og Holstebro.

Der gennemføres nye genberegninger, når den næste version af landstrafikmodellen (LTM2.0) er klar, forventeligt i 2017.

VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede

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

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

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

VVM-undersøgelsen på rute 54 Næstved-Rønnede blev igangsat af Vejdirektoratet i 2014, hvor de fire forslag til linjeføringer fra forundersøgelsen udbygget i motorvejsstandard indgår.

VVM-undersøgelsen blev afsluttet i efteråret 2016 og VVM-redegørelsen blev offentliggjort den 21. november 2016. Den var i høring indtil den 20. januar 2017.

Med aftale om Linjeføring af motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen (Rønnede) af 19. april 2017 blev parterne enige om, at linjeføringen for en motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen (ved Rønnede) fastlægges i VVM-undersøgelsens forslag A, inkl. mindre justeringer svarende til Vejdirektoratets indstilling. Ud af den oprindelige reservation til en 1. etape på 336,4 mio. kr. (2017-priser) afsættes en pulje på 56,5 mio. kr. til forlodsovertagelser af ejendomme i den valgte linjeføring. Den resterende reservation opretholdes, indtil der er truffet beslutning om hel eller delvis finansiering af anlægsprojektet.

Den afsatte bevilling til VVM-undersøgelsen blev overskredet, men merforbruget dækkes af mindreforbrug på andre af Vejdirektoratets undersøgelser.

Forundersøgelse af en aflastningsvej på Stevns

I Aftale om udmøntning af midler til vejprojekter ved Haderup og Ribe mv. af 26. august 2016 fremgår det, at parterne er enige om at afsætte 3,5 mio. kr. til en forundersøgelse af en aflastningsvej på Stevns.

Projektet er startet op og Vejdirektoratet er i kontakt med Køge og Stevns Kommuner omkring processen og projektet.

Undersøgelser af en midtjysk motorvej

I Aftale om udmøntning af midler til undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv. af 13. december 2016 fremgår, at *"Parterne er enige om at afsætte 40 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af Give-Billund-E20-Haderslev, hvor en linjeføring hhv. øst og vest om Billund undersøges. Parterne er herudover enige om at afsætte 25 mio. kr. til en forundersøgelse af en nordlig korridor mellem Hobro-Viborg-Rute 15-Give med udgangspunkt i linjeføringskorridorer over hhv. Herning og tættere på Silkeborg."*

Projekterne er igangsat i Vejdirektoratet. Den indledende høringsfase i relation til VVM-undersøgelsen, herunder borgermøder, er igangsat.

VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød

I Aftale om udmøntning af midler til undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv. af 13. december 2016 fremgår det, at parterne er enige om at afsætte 12 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af en forlængelse af Hillerødmotorvejen fra Allerød til Hillerød.

Projektet er igangsat i Vejdirektoratet. Vejdirektoratet er i kontakt med Allerød og Hillerød kommuner. Den indledende høring, herunder borgermøde, er igangsat.

Forundersøgelse af en østlig ringvej (havnetunnel) i København

Formål

Forundersøgelsen skal blandt andet kortlægge omkostningerne forbundet med en østlig ringvej og undersøge mulighederne for privat medfinansiering for derved at sikre det bedst mulige beslutningsgrundlag. Formålet er at tilvejebringe et bedre fagligt grundlag for en politisk drøftelse og eventuelt principbeslutning om projektet, herunder forhold om finansiering, organisation, trafik, miljø, teknik, samfundsøkonomi mv. En østlig ringvej i København vil blandt andet kunne binde det overordnede vejnet sammen øst om København og aflaste biltrafikken i byen.

Status

Med Aftale om finansloven for 2017 har den daværende Venstre-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti afsat midler til forundersøgelsen af en østlig ringvej i København. Det ventes at tage omkring 2 år at gennemføre forundersøgelsen, der blev igangsat i foråret 2017.

Den budgetmæssige situation

Forundersøgelsen forventes at koste 24 mio. kr. (2017-priser). På finansloven for 2017 er der afsat 8 mio. kr. til som et statsligt bidrag til forundersøgelsen. De resterende 16 mio. kr. finansieres af projektets øvrige interessenter, som er Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab A/S.

5.2. Anlægsprojekter på vejområdet

5.2.1. Igangværende projekter

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

Tabel 5.3 | Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total- udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.17	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3	FL2000 Akt. 90 2008/2009	1.310,5	Ja	995,0	0%	2013 (Hønsinge omfartsvej: 2017)
Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)	Akt. 85 2012/2013	3.718,1	Ja	1.849,2	0%	Sydlig del: 2017 Nordlig del: 2018
Greve S.-Køge S. (udbygning af Køge Bugt- motorvejen, 1. og 2. etape)	Anlægslov L1533 af 21. dec. 2010 Akt. 83 2012/2013	2.333,6	Ja	1.535,7	33%	1. etape: 2015 2. etape: 2017
Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)	Anlægslov L526 af 29. april 2015	429,8	Ja	44,7	30%	2019
Storstrømsbroen	Anlægslov L175 af 26. maj 2015	4.082,7	Ja	114,8	65%	Vejforbindelse: 2022 Baneforbindelse: 2023
Udbygning af rute 11 gennem Ribe (Ribe omfartsvej)	Akt. 24 2016/2017	182,7	Ja	0,9	0%	2020
Haderup Omfartsvej	Anlægslov 382 af 26. april 2017	281,0	Ja	-	0%	2020
Finansloven						
Udvidelse af E45, Aarhus S - Skanderborg S	FL17	519,0	Ja	2,1	0%	2020

Anm: "Hjemmel" angiver første gang projektet har opnået bevillingsmæssig hjemmel samt evt. efterfølgende væsentlige ændringer. "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inkl. 30 pct.-reserve) på seneste finanslov. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over.

Note: Åbningsåret for E45, Aarhus S – Skanderborg S er i tabellen angivet til 2020 jf. finansloven for 2017. Det antages imidlertid, at udbygningen af E45, Aarhus – Skanderborg ikke nødvendiggør gennemførelse af en VVM-undersøgelse. Hvis projektet ikke er VVM-pligtigt, vil den udvidede strækning i stedet kunne tages i brug ved udgangen af 2018 med udestående færdiggørelsesarbejder i 2019.

Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3

Formål

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

Status

Selve motortrafikvejen åbnede for trafik i 2013.

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

er i stedet startet op primo september 2016 og med forventet åbning af omfartsvejen i efteråret 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift på 1.310,5 mio. kr. (2017-priser). Der er tidligere tilbageført i alt 397,8 mio.kr. af projektets oprindelige totaludgift til Infrastruktur-fonden.

Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)

Formål

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

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

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

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

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

Status

Projektet forløber planmæssigt. 1. etape fra Snejbjerg til Sinding S åbnede 28. maj 2017 med visse efterfølgende arbejder. Hele motorvejen forventes at kunne åbne i 2018.

De syv totalentrepriser samt de fire hovedentrepriser er kontraheret. Ti mindre fagentrepriser udbydes fra efterår 2015 og frem, heraf er de otte pt. kontraheret. De sidste to udbydes for-år/sommer 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift på 3.718,1 mio. kr. (2017- priser), som forventes overholdt. Der blev med finansloven for 2017 og i henhold til Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen af 25. april 2013 tilbageført 50,0 mio. kr. (2017-priser) fra projektets oprindelige bevilling til den generelle offentlige investeringsramme som følge af en forventet billiggørelse af projektet.

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

Formål

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

Status

Strækningen fra Greve S til Solrød S (1. etape) åbnede 31. august 2015, godt og vel et år tidligere end oprindeligt planlagt.

Strækningen fra Solrød S til Køge (2. etape) blev åbnet i efteråret 2016 i 4 smalle spor. Der vil i en periode på 3-6 måneder over sommeren 2017 blive udført slidlagsarbejder, hvor der igen bliver reduceret til 3 spor. Dog etableres der i perioden en fjerde, reversibel vognbane, således at kapaciteten opretholdes i myldretidsretningen. Strækningen og dermed det samlede projekt forventes færdigt i efteråret 2017. Dette er også godt et år tidligere end oprindeligt planlagt.

Projektet udføres i tæt koordination med Banedanmarks projekt om anlæg af en ny jernbane mellem København og Ringsted. Alle arbejder i relation til Banedanmark er færdiggjort.

2. etape blev som følge af de gode erfaringer fra 1. etape udbudt som to strækningsopdelte hovedentrepriser. Derudover udbydes en række fagentrepriser, herunder er bl.a. ovennævnte slidlagsarbejde af 2. etape udbudt i foråret 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift på 2.333,6 mio. kr. (2017-priser). Der blev med finansloven for 2017 tilbageført i alt 49,5 mio. kr. (2017-priser) til Infrastruktur-fonden fra projektets oprindelige bevilling som følge af en forventet billigørelse af projektet.

Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)

Formål

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

Status

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

Ekspropriationer blev afsluttet i 2. kvartal 2017. Anlægsarbejderne er udbudt som en totalentreprise med forventet kontrahering juli 2017. Anlægsarbejder forventes påbegyndt september 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift på 429,8 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt.

Storstrømsbroen*Formål*

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

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

Status

Anlægslov er vedtaget 26. maj 2015. Der er 1. juli 2016 truffet politisk aftale om at fremrykke færdiggørelsen af den nye Storstrømsbro til 2022 for vejforbindelsen og til 2023 for baneforbindelsen.

Der er gennemført besigtigelsesforretning, og projektet er godkendt af Ekspropriationskommissionen i 2015.

Udbudsmateriale for totalentreprisen (indeholdende størstedelen af entreprisarbejderne) er offentliggjort i juli 2016. Konkurrencepræget dialog med tre dialogrunder er gennemført, idet de økonomiske konsekvenser af projektoptimeringer blev drøftet med tilbudsgiverne, og endeligt udbudsmateriale blev udsendt til tilbudsgiverne i maj 2017. med henblik på tilbudsgivernes aflevering af endelige tilbud i juli 2017. Kontrakt forventes indgået ultimo 2017.

Vejdirektoratet har været i dialog med tilbudsgiverne om muligheden for og konsekvenserne af at mindske den visuelle barriere ved Storstrømsbroens ilandføring på Falster (brolængde/dæmningslængde samt eventuelle strandenge). Vejdirektoratet vurderer på den baggrund, at en forkortelse af dæmningen med ca. 150 meter vil medføre en meromkostning på ca. 50 mio. kr. Vejdirektoratet vurderer, at den visuelle forbedring vil være begrænset, og at der ikke er tilstrækkeligt råderum inden for projektets økonomi til den forbundne merudgift. På den baggrund er det besluttet, at dæmningen ikke skal forkortes.

Drøftelserne med tilbudsgiverne viser, at omkostningerne for skabelsen af en ny strandeng ved at fylde arealerne op mellem dæmningerne på Falster er uklare og er afhængig af den udførelsesmetode, som entreprenøren tager i anvendelse. Etablering af strandenge kan derfor indgå som en frivillig mulighed i konkurrencen. Vejdirektoratet arbejder videre med muligheden for opfyld og strandenge m.m. Endelig stillingtagen til etablering af opfyld og strandenge kan dog afvente færdiggørelse af den nye bro, da dette kan udføres med materialer fra den eksisterende

brodæmning. Beslutning om ikke at forlænge broen skal derimod indgå i det endelige udbudsmateriale.

Arkæologiske undersøgelser pågår og forventes afsluttet i efteråret 2017. Energinets søkabel er omlagt, og eksisterende kabel er fjernet i november 2016. Projektets endelige udformning på Falster indgår i den konkurrenceprægede dialog med entreprenørerne.

Det bemærkes, at sen fastlæggelse af tidsplan både for dette projekt og de tilstødende jernbaneprojekter (Ringsted-Femern Banen) samt Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet giver udfordringer for grænseflader og anlægstidsplan, herunder koordinering af sporspærringer. Forventningen er dog, at det ikke påvirker Storstrømsbroens samlede tidsplan og økonomi.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift på 4.082,7 mio.kr. (2017-priser). Projektøkonomien vurderes at være stram. Detailprojekteringen har således givet anledning til en række merudgifter, bl.a. til arkæologi, sikring af konstruktionen mod skibsstød og islast samt til fundering. Der arbejdes videre i projektet med at finde optimeringer. Større klarhed over den budgetmæssige situation opnås, når dialogfasen er overstået, og indikation af prislevelset er modtaget fra de bydende. Totaludgiften forventes overholdt.

Projektet har modtaget EU-støtte, jf. tabellen under kapitel 3.

Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)

Formål

Projektet skal afhjælpe fremkommelighedsproblemer på den mest belastede strækning på rute 11 gennem Ribe by. Samtidig vil projektet begrænse påvirkningen af den omkringliggende natur, herunder Ribe Marsken. Projektet indebærer en udbygning af den eksisterende rute 11 til to spor i hver retning. Endvidere omfatter projektet etablering af støjskærme på østsiden af rute 11, ombygning af signalregulerede kryds og etablering af to shunts på rundkørslen ved Plantagevej. Endelig etableres en klapbro over Ribe Å, således at høje skibe igen får mulighed for at sejle til skibsbroen i Ribe.

Status

Projektet er blevet tiltrådt og igangsat ved akt. 23 af 1. december 2016. Der er gennemført offentligt informationsmøde 9. marts 2017. Indtil videre er der identificeret særlige problemstillinger vedr. meget høj grundvandsstand, som der arbejdes med at finde en løsning på.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift på 182,7 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt.

Udvidelse af E45, Aarhus S – Skanderborg S

Formål

Med Aftale om finansloven for 2017 blev den daværende Venstre-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti enige om at afsætte midler til en udvidelse af motorvejen E45 mellem Aarhus S og Skanderborg S.

Den østjyske motorvej E45 er en central transportkorridor med afgørende betydning for den økonomiske udvikling i Østjylland. På strækningen mellem Aarhus S og Skanderborg S er der imidlertid allerede i dag trængselsproblemer i myldretiden. Disse problemer vil blive værre i takt med yderligere trafikvækst i hele den østjyske korridor, og strækningen risikerer i stigende grad at blive en trafikals flaskehals.

Projektet skal afhjælpe disse problemer og forbedre fremkommeligheden på E45.

Status

Møder med Skanderborg Kommune pågår vedr. VVM-screening. Ekstern kvalitetssikring af projektet pågår. Forberedende arbejder (forstærkning af nødspor) er udbudt april 2017. Ekspropriationsforretning er fastsat til oktober 2017.

Det antages, at udbygningen af E45, Aarhus – Skanderborg ikke nødvendiggør gennemførelse af en VVM-undersøgelse. Vejdirektoratet har gennemført en miljømæssig screening af udbygningen af E45, Aarhus – Skanderborg. Vejdirektoratet har i maj 2017 anmeldt projektet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som herefter vil træffe beslutning om, hvorvidt projektet er VVM-pligtigt. Hvis projektet ikke er VVM-pligtigt, vil den udvidede strækning kunne tages i brug ved udgangen af 2018 med udestående færdiggørelsesarbejder i 2019. Hvis det i forbindelse med VVM-screeningen bliver vurderet, at der skal gennemføres en VVM-undersøgelse, vil projektets færdiggørelse følge heraf.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2017 en bevilget totaludgift på 519,0 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt.

Haderup omfartsvej

Formål

En omfartsvej vest om Haderup anlagt som 2+1 motortrafikvej med midterautoværn og dimensioneret til en hastighedsbegrænsning på 100 km/t har et højt samfundsøkonomisk afkast. Vejdirektoratet afsluttede i 2014 VVM-undersøgelsen af omfartsvejen. Undersøgelsen viste, at en omfartsvej ved Haderup vil kunne aflaste strækningen gennem byen for tung trafik og bidrage til at forbedre fremkommeligheden gennem byen.

Status

Projektets anlægslov blev vedtaget d. 4. april 2017 og trådte i kraft d. 1. maj 2017.

Projektet er under opstart. Vejen forventes at åbne i efteråret 2020, med færdiggørelsesarbejder i 2021.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på anlægsloven en bevilget totaludgift på 281,0 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt.

5.2.2. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

Tabel 5.4 | Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel / Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.17	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Tilslutningsanlæg 50 ved Odense	Akt. 81 2012/2013	200,0	Ja	142,0	9%	2016
Øverødvej-Hørsholm S. (Helsingørmotorvejen 1. etape)	Anlægslov L528 af 26. maj 2010	1.238,8	Ja	876,0	48%	2016
Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)	Anlægslov af 6. maj 2009	5.082,5	Ja	3.727,7	0%	2016
Nordlig Omfartsvej ved Næstved	Anlægslov L459 af 18. maj 2011	714,1	Ja	568,7	90%	2016
Udbygning af strækning i forlængelse af Djurslandsmotorvejen	Akt 48 af 4. december 2014	55,1	Ja	39,8	40%	2016
Rundkørselsforhold ved Viborg	FL2015	23,1	Ja	15,5	12%	2016
Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse	Akt. 48 2014/2015	32,4	Ja	16,4	0%	2015

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

Projekterne i tabellen er åbnet, men endnu ikke regnskabsmæssigt afsluttede. Der udestår mindre færdiggørelsesarbejder. De fleste af projekterne færdiggøres med mindreforbrug i forhold til projektbevillingerne.

For projektet Tilslutningsanlæg 50 ved Odense er der forventning om en mindre billiggørelse.

Projektet Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape) åbnede i 3 fulde spor i hver retning og med fuld hastighed den 3. august 2016. Der er tilbageført 200,8 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

For Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen) åbnede første delstrækning mellem Hårup og Låsby i december 2014, mens strækningen fra Funder til Hårup åbnede 11. september 2016. Der er tilbageført ca. 1,5 mia. kr. til Infrastrukturfonden. Billiggørelsen skyldes en række forhold, herunder gunstige markedsforhold samt god projektstyring.

Projektet Nordlig omfartsvej ved Næstved åbnede 30. oktober 2016. Projektet gennemføres inden for projektbevillingen.

Projektet Udbygning af strækningen i forlængelse af Djurslandsmotorvejen åbnede for trafik i alle spor 5. november 2016. Projektet forventes gennemført inden for projektbevillingen.

Anlægsarbejderne for projektet Rundkørselsforhold ved Viborg er afsluttet i december 2016 som planlagt. Dog lægges slidlag først i 1. halvår 2017. Projektet gennemføres inden for projektbevillingen.

For projektet Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse er der tilbageført 4,8 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

5.3. Større vedligeholdelsesprojekter

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

Tabel 5.5 | Økonomioversigt over vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.17	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Skibsstødssikring	Akt 41 af 19. dec. 2013 Akt 59 af 29. okt. 2015	253,2	Ja	175,6	2015/2016
Finansloven					
Mønbroen	Akt 68 af 21. nov. 2011	124,6	Ja	103,8	2016
Spunsvæggen på Lyngbyvej	Akt 67 af 22. aug. 2013	159,3	Ja	87,1	2017
Gl. Lillebæltsbro	Akt C 2016/2017	Fortroligt	Ja	0,8	2019

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.

Skibsstødssikring

Formål

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

Status

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

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

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

Skibsstødssikringsprojektet på Limfjordsbroen er afsluttet som planlagt i august 2015.

Arbejderne ved Svendborgsundbroen omhandler etablering af undersøiske rev på begge sider af broen. Anlægsarbejdet er afsluttet i efteråret 2016. Der udestår afsluttende arbejder, såsom arbejdspladsrydninger, som gennemføres i 2017.

Arbejderne ved Aggersundbroen og Sallingsundbroen er afsluttet i 4. kvartal 2016. Der udestår afsluttende arbejder, såsom arbejdspladsrydninger, som gennemføres i 2017.

Den budgetmæssige situation

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat 253,2 mio. kr. (2017-priser) til at skibsstødsikre broerne, og det samlede budget forventes

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

Mønbroen

Formål

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

Status

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

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

Projektets anden entreprise, som vedrører undersiden herunder stålbjælkerne, der bærer bropladen i gennemsejlingsfaget samt betonbuerne, er afsluttet ved udgangen af 2016.

Det har tidligere været usikkert, om udgiften til genopsætning af belysning kunne afholdes inden for projektets totaludgift. Det kan dog nu konstateres, at udgifterne til genetablering af vej-/stibelysning forventes at kunne afholdes inden for budgettet for reovering af broen. Arbejdet med genetablering af vej-/stibelysning har derfor været udbudt primo 2017 og udføres i forår/sommer 2017.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. 68 af 21. november 2011 har projektet en bevilget totaludgift på 124,6 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt.

Spunsvæggen på Lyngbyvej

Formål

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

Status

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

Det samlede forstærkningsprojekt vil forløbe i fire etaper: Én hvert år i perioden 2014-17. Første års etape (vestlig side nær Kildegårdsplads) er afsluttet ultimo oktober 2014, og andet års

etape (østlig side nær Kildegårds plads) er afsluttet primo oktober 2015. Tredje års etape (vestlig side ved Tuborgvej) blev opstartet ultimo april 2016 og er afsluttet i oktober 2016. Fjerde og sidste etape (østlig side ved Tuborgvej) er påbegyndt i april 2017. Samlet udførelse og slutafregning forventes at være afsluttet ved udgangen af 2017.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. 67 af 22. august 2013 har projektet en bevilget totaludgift på 159,3 mio. kr. (2017-priser), som forventes overholdt.

Vedligeholdelse af Gl. Lillebæltsbroen – fornyelse af vejbanen

Formål

Formålet med projektet er en fornyelse af vejbanen på Gl. Lillebæltsbroen. Fornyelsen er nødvendig, efter at en række eftersyn de seneste 15 år har konstateret, at kørebanebetonen er i så ringe en stand, at en hovedstandsættelse skal udføres nu for at hindre hyppige driftsreparationer med gener for trafikken. Fornyelse af vejbanen vil endvidere mindske risikoen for pludselig længerevarende lukning af hele broen på grund af større skader ved de tværgående fuger. Yderligere vil en fornyelse af vejbanen, nu hvor den underliggende konstruktionsbeton (den bærende del) stadig kan fornyes og levetidsforlænges ved hjælp af betonreparationer, være betydelig mindre omkostningstung, end hvis arbejdet udskydes i en længere årrække.

Projektet forventes at forlænge holdbarheden af Gl. Lillebæltsbroen med ca. 50 år.

Status

Projektet blev igangsat med Finansudvalgets tilslutning til fortroligt akt. C af 24. november 2016.

Akt. C afsætter to år (2017 og 2018) til gennemførelse af projektet. Imidlertid vil en del af arbejdet skulle foretages inden for jernbanens sikkerhedszone, hvilket ikke var forudsat i den oprindelige tidsplan. Tidsplanen er derfor ikke længere realistisk, idet arbejdet kræver nærmere koordinering med hensyn til sporspæringer.

Arbejdet forventes nu udbudt og kontraheret primo 2018. Anlægsarbejdet gennemføres i 2018 og 2019:

- I 2018 arbejdes i kørebanen længst væk fra jernbanen.
- I 2019 arbejdes i kørebanen tættest på jernbanen.

Den budgetmæssige situation

Den med fortroligt akt. C af 24. november 2016 bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Limfjordstunnelen – sætningsskader og indtrængning af havvand

Formål

Formålet med projektet er at håndtere sætningsskader på Limfjordstunnelen.

Limfjordstunnelen har siden indvielsen i 1969 sat sig, og mod forventningen sætter den sig fortsat. Fortsætter udviklingen i samme tempo som nu, vil utætheder og sætningsskader gøre det vanskeligt at opretholde tunnelens funktion efter ca. år 2050.

Det skal understreges, at der ikke er risiko for, at tunnelen kollapser, men der er behov for få igangsat et arbejde med henblik på at finde en langtidsholdbar løsning.

Der foretages løbende detaljeret monitorering/registrering af tunnelens bevægelser og sætninger. Endvidere udføres tætningsarbejder én til to gange årligt.

Der har tidligere været iværksat tiltag, der skulle bremse sætningsskaderne, dog uden den ønskede effekt. Da sætningerne i kalkundergrunden er af en karakter, der ikke kan standses, undersøges det, om der findes andre løsninger på denne unikke og vanskelige problemstilling.

Status

For at finde den rette langsigtede løsning, der sikrer den på lang sigt økonomisk mest fordelagtige vedligeholdelse af Limfjordstunnelen, vurderer Vejdirektoratet, at dette kræver inddragelse af international ekspertise. Der nedsættes i løbet af 2017 derfor en ekspertgruppe med deltagelse af førende danske og internationale rådgivere.

Det forventes, at ekspertgruppen kan være nedsat således, at dens første møde kan afholdes i august/september 2017. Gruppen forventes at kunne afslutte sit arbejde senest primo 2018, hvorefter det forventes, at der kan udarbejdes en langsigtet vedligeholdelsesplan for tunnelen.

Den budgetmæssige situation

Omkostningerne til tætningsarbejder i tunnelen er aktuelt under 1 mio. kr. pr. år. Fremadrettet vurderes det, at omkostningerne til denne type arbejde plus betonreparationer vil blive betydelig højere og relativt omfattende.

5.4. Efterslæbsnedbringelse mv.

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

På baggrund af den flerårige aftale om vejvedligeholdelse for perioden 2014-2017 er målsætningen, at efterslæbet på statsvejnettet samlet set skal nedbringes i et omfang svarende til i alt 480 mio. kr. (2010-priser), jf. tabel 5.6. Målsætningen ligger i forlængelse af den i 2012 gennemførte midtvejsevaluering af Vejdirektoratets drifts- og vedligeholdelsesplan for 2010-2013.

Tabel 5.6 | Nedbringelse af efterslæb 2014-2017 (beregningsteknisk opgørelse i 2010-priser)

Nedbragt efterslæb i 2010-priser (akkumuleret)										
Mio kr.	2014		2015		2016		2017		2014-2017	
	Mål	Faktisk	Mål	Faktisk	Mål	Faktisk**	Mål	Faktisk	Mål	Faktisk
	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb	Nedbragt efterslæb
Belægnin-ger*	66	49	124	55	124	55	124	-	124	
Små byg-værker	67	74	134	169	201	399	268	-	268	
Store byg-værker	22	30	44	52	66	155	88	-	88	
I alt	155	153	302	276	391	609	480	-	480	

Anm.: Beregningsteknisk opgørelse angivet i 2010-priser (jf. forudsætningsindeks, finansloven) med angivelse af måltal for aftaleperioden 2014-2017 hhv. faktisk nedbragt efterslæb i 2014-2016. Måltallene er baseret på midtvejsanalysen fra 2012.

*) Det faktisk resterende efterslæb på belægninger primo 2014 udgjorde 55 mio. kr., mens der var forudsat et resterende efterslæb på 124 mio. kr.

**) Det samlede efterslæb på statsvejnettet er fuldt nedbragt ved udgangen af 2016. En del af årsagen er en justering af efterslæbets størrelse, som følge af Vejdirektoratets opdaterede tilstandsvurderinger vedrørende bygværker, jf. beskrivelse nedenfor.

Vejdirektoratet arbejder løbende på at forbedre de metoder, der anvendes til at vurdere aktiveres tilstand med henblik på at muliggøre en stadig mere præcis fastlæggelse af det økonomisk optimale tidspunkt for udførelse af vedligeholdelsesarbejder. I 2016 blev der på baggrund af visuelle eftersyn og opdaterede tilstandsvurderinger foretaget en teknisk justering af det opgjorte efterslæb på bygværker, da efterslæbet viste sig at være mindre end forudsat (inden den opdaterede tilstandsvurdering var forventningen, at det resterende efterslæb på bygværker ultimo 2016 ville udgøre 242 mio. kr. (2010-priser)). Det svarer til en generel forlængelse af levetidsforventningen for kritiske bygværkselementer. Som konsekvens heraf er der på nuværende tidspunkt ikke nogen bygværker, der har overskredet det optimale tidspunkt for vedligehold, og dermed er der ikke et efterslæb på små og store bygværker.

Efterslæbet på statsvejnettet er løbende blevet nedbragt i henhold til de politiske aftaler om en forstærket vedligeholdelsesindsats. De forestående vedligeholdelsesopgaver i tilknytning til statsvejnettet har henset til udviklingen i efterslæb på baggrund af de senest gennemførte til-

standsvurderinger karakter af ”tilkomne arbejder”. Det vil sige, at aktiver til udførelse i 2017 reparerer på det økonomisk optimale tidspunkt. Vejnettet forventes overordnet at være i vedligeholdelsesmæssig balance frem mod aftaleperiodens udløb ultimo 2017.

Grundet aftaleperiodens snarlige udløb, har der været gennemført en analyse vedrørende det fremadrettede behov for kapitalbevarende vedligeholdelse. Analysen viser et samlet behov på 2.781 mio. kr. (2017-priser) i perioden fra 2018 til 2021, såfremt den vedligeholdelsesmæssige balance på vejnettet skal fastholdes. Den nuværende finanslovsbevilling i samme periode udgør 2.063 mio. kr. (2017-priser). Det vil medføre, at der igen opbygges efterslæb – med meromkostninger for staten til følge, da det vil være nødvendigt at udskyde arbejder, hvilket medfører ekstra omkostninger. Hvis det nuværende bevillingsniveau fastholdes frem til 2022, vil det således medføre udskudte arbejder for 718 mio. kr. samt meromkostninger på 191 mio. kr. Meromkostningen udgør 26,6 pct. af den samlede udskydelse og svarer til en intern rente af samlet pengestrøm (ÅOP) på 7,9 pct.

Opgørelse over bevilling og forbrug

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

Tabel 5.7 | Kapitalbevarende vedligehold 2014-2017 (mio. kr.), forbrug hhv. bevilling

	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Økonomisk optimal strategi fra Midtvejsanalyse (forudsatte 2010-priser) ¹⁾	762,2	699,6	609,3	585,6	2.656,8
Bevilling (forudsatte 2010-priser) ²⁾	757,6	630,3	604,5	580,6	2.573,0
Faktisk forbrug omregnet til 2010-priser (realiserede priser) ³⁾	609,2	728,6	517,5	-	-
Bevilling (løbende priser) ⁴⁾	779,5	646,4	610,6	574,3	2.610,8
Faktisk forbrug/prognose (løbende priser) ⁵⁾	644,5	751,0	544,8	628,7	2.569,0

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

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

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

4) Jf. bevillingslove for finansårene.

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

Forbruget i 2016 var noget lavere end årets bevilling, hvilket bl.a. skyldes, at nogle aktiviteter blev udskudt fra 2016 til 2017 som en del af den løbende indsats for en økonomisk optimal tilrettelæggelse af indsatsen. Hovedårsagen er dog den tekniske justering af efterslæbsmængden for bygværker på baggrund af opdaterede tilstandsvurderinger. Dette indebærer, at en del reparationsarbejder med fordel kan udskydes i henhold til princippet om totaløkonomisk optimalitet, og at reparationsarbejderne således gennemføres senere end tidligere forudsat. Ligeledes er tilkomne arbejder billigere at udføre end efterslæbsarbejder, da aktiverne ikke er nedbrudt i samme omfang. For den samlede 4-årige bevillingsperiode forventes det, at aktiviteterne til opretholdelse af vejnettets vedligeholdelsesmæssige balance vil kunne udføres indenfor den afsatte bevilling.

Med hensyn til sammenhæng mellem forbrug og efterslæbsnedbringelse bemærkes det, at en stor del af bevillingen til vedligehold af statsvejnettet omhandler den løbende kapitalbevarelse

udover den målrettede efterslæbsnedbringelse, og der er derfor ikke en entydig sammenhæng mellem forbrug og efterslæbsnedbringelse.

6. Bygninger

I dette kapitel gives en status for igangværende byggeprojekter under Bygningsstyrelsen. Bilag 5 indeholder en oversigt over den geografiske placering af igangværende aktstykkeprojekter på bygningsområdet.

Det skal i den sammenhæng oplyses, at der med virkning fra 1. januar 2017 indførtes et nyt koncept for budgettering af og opfølgning på større og/eller mere risikable byggeprojekter, som gennemføres af Bygningsstyrelsen.

Følgende anlægsprojekter er omfattet af det nye koncept:

- Projekter over 500 mio. kr.
- Projekter under 500 mio. kr., der af Bygningsstyrelsen og/eller Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement konkret vurderes som særligt risikofyldte. Særligt følgende forhold tages med i betragtning ved vurdering af, om et projekt har en risikoprofil, der tilsiger at anvende konceptet:
 - Hvorvidt der er tale om et moderniseringsprojekt, idet arbejde i eksisterende bygninger er forbundet med større usikkerhed.
 - Hvorvidt der indgår et væsentligt element af ”vådt” byggeri i projektet, dvs. projekter med laboratorier mv. Disse projekter er typisk mere teknisk komplicerede end almindelige projekter.
 - Hvorvidt projektet har et væsentligt element af medfinansiering, fx fra donationer. Donationer mv. øger interessentkredsen og gør projekterne mere komplicerede at styre og gennemføre.
 - Hvorvidt byggeriet er med helt særlig arkitektur eller kvalitet eller er af helt særlig karakter i øvrigt (fx i tæt by, i særligt terræn o.l.).

Følgende tiltag implementeres:

- Eksterne kvalitetssikringer

Projekternes beslutningsgrundlag inkl. budget underlægges fremover en ekstern kvalitetssikring, som bestilles af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement. Der er udarbejdet et standard-kommissorium, der beskriver de elementer, der granskes.
- Fast korrektionstillæg
 - For projekter, hvor der er indgået **dialogbaserede aftaler** med kunden, tillægges budgettet fremover 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. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement orienteres kvartalsvis om træk på korrektionstillæg, idet orienteringen indeholder en redegørelse for sagen inkl. begrundelser for, hvorfor det var nødvendigt at trække på korrektionstillægget. For dialogbaserede projekter er det fortsat projektets endelige udgifter, der ligger til grund for huslejeafsettelsen.

- For projekter, hvor der er indgået **fastprisaftaler** med kunden, tillægges budgettet et korrektionstillæg på 2,5 pct., baseret på de seneste erfaringer med den samlede budgetoverholdelse for sådanne projekter. For fastprisprojekter baseres huslejen på budgettet *inkl.* korrektionstillægget.²

- Kundeønskede tilvalg og ændringer

Der skal være en klar og konsistent økonomiopfølgning på kundeønskede tilvalg og ændringer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement orienteres om kundeønskede tilvalg og ændringer, der *alt andet lige* (og efter bedste skøn) medfører udgifter på 10 pct. af den besluttede 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 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets 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.

Tiltagene suppleres i 2017 med et koncept for styrket projektstyring med vægt på gennemsigtighed, sporbarhed og mere systematisk budgettering, erfaringsopsamling og dokumentation mhp. virkning fra 2018.

Boks 3 | Markedssituationen på bygningsområdet

Ifølge de seneste tal, som Bygningsstyrelsen har indhentet fra markedet for store byggeprojekter (over 50 mio. kr.), er værdien af planlagte byggeprojekter de kommende 12 måneder ca. 73 mia. kr. Det tilsvarende tal var på samme tid sidste år ca. 71 mia. kr. Byggeriets høje aktivitetsniveau tilskrives hovedsagelig den private sektor som pt. tegner sig for 68 % af de samlede aktiviteter i byggeriet. Som konsekvens af den høje aktivitet kan der opstå flaskehalse i enkelte regioner og forventes stigende priser.

Nye entreprenørvirksomheder har etableret sig på det danske marked. Derudover vurderes det, at udbudslovens udvidede muligheder for dialog med tilbudsgivere i udbudsprocessen bidrager til interesse for offentlige byggeprojekter. Bygningsstyrelsen oplever på nuværende tidspunkt et passende antal tilbudsgivere, særligt grundet proaktiv dialog med markedet, der gør styrelsen interessant som samarbejdspartner. Samtidig tilstræber Bygningsstyrelsen løbende at tilpasse sin udbudsstrategi i forhold til denne markedssituation.

² Det bemærkes, at fastprisprojekter over 500 mio. kr. forelægges Finansudvalget ved projektforslagstidspunktet og huslejeafsettelsen er baseret på licitationsbudgettet. Der anvendes en model, hvor der beregnes korrektionstillæg på begge budgetter.

Dialogen har dog også givet anledning til bekymring i forhold til snarlige kapacitetsudfordringer på dele af markedet (ikke mindst knyttet til betonelementer og teknikentrepriser) og deraf afledte generelle prisstigninger og leveranceforsinkelser. Dette kan påvirke igangværende og kommende byggeprojekter, herunder i forhold til forestående udbud.

Der er desuden forholdsvis få entreprenørvirksomheder, der kan håndtere meget store byggeprojekter, hvilket begrænser konkurrencen på projekter over 300 mio. kr.

6.1. Større igangværende byggeprojekter

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

Tabel 6.1 | Oversigt over Bygningsstyrelsens byggeprojekter over 100 mio. kr.

(mio. kr. i oprindelige priser)	Kunde	Aktstykke / hjemmel	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Forbrug pr. 31.03.17	Ibrugtagningsår
Opførelse af nye laboratoriebygninger på Panum (Mærsk-tårnet)	Københavns Universitet	Akt. 83 af 31. maj 2012 Akt. 45 af 11. dec. 2014 Akt. A af 29. okt. 2015	(fortroligt)	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	(fortroligt)	2016
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	Akt. 38 af 4. dec. 2014 Akt. 135 af 23. juni 2016	299,9	Ja	60,6	2020
Copenhagen Plant Science Center 1	Københavns Universitet	Akt. 47 af 13. dec. 2012	250,2	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	263,5	2017
Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet	Aalborg Universitet	Akt. 138 af 4. sept. 2013	247,4	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	232,0	2016
Pharma Science Building	Københavns Universitet	Akt. 91 af 16. maj 2013	178,8	Nej	(fortroligt)	2017
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	Akt. 109 af 30. maj 2013	(fortroligt)	Nej	(fortroligt)	2018
KUA3 - inkl. nyt Universitetstov	Københavns Universitet	Akt. 98 af 7. juni 2012 Akt. 55 af 23. feb. 2017	1.127,2	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	1.099,1	KUA3: 2016 Torvet: 2018
Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset	Aarhus Universitet	Akt. 10 af 7. nov. 2013	813,9	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	367,2	2019
Laboratorienopretning på Panum	Københavns Universitet	Akt. 140 af 28. maj 2015	247,3	Ja	75,6	2019
Genopretning af Københavns Politigård	Københavns Politi	Akt. 115 af 4. juni 2014	178,7	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	128,9	2018
Køb og ombygning af Augustenborg	Landbrugs- og Fiskeristyrelsen Miljøstyrelsen	Akt. 87 af 4. maj 2016	167,4	Ja	56,3	2018
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	Akt. E af 8. dec. 2016 Lov 381 af 26. april 2017	1.012,0	Ja	(fortroligt)	2021
Ny Politistation i Torshavn	Rigspolitiet	Akt. 8 af 27. okt. 2016	105,9	Ja	41,8	2019
Politiets Uddannelsescenter Vest	Rigspolitiet	Akt. 67 af 20. april 2017	35,0 ¹⁾	Ja	35,0	2020

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

1) Aktstykke og godkendt budget omfatter på dette tidlige stadie af projektet kun køb af grund og ejendom. Oplysningerne opdateres, når et nyt aktstykke og samlet budget for projektet foreligger.

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

Formål

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

Nybyggeriet, der består af basebygninger samt et tårn, skal primært huse frontlinjeforskning inden for områder, som er afgørende for fremtidens behandling af kræft, demens, sukkersyge, hjertesygdomme og allergi. Som en del af byggeriet vil Panumområdet blive åbnet, herunder udenomsarealerne, så der skabes en bedre sammenhæng med byen.

Byggeriet er finansieret med bidrag fra A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal med en donation på 603,3 mio. kr. Bygningen blev forud for indvielsen af basebygningerne den 18. januar 2017 navngivet Mærsk Tårnet. *Status*

Bygningsstyrelsen har modtaget ibrugtagningstilladelse for basebygningen såvel som for tårnet, og det samlede byggeri fik dermed ibrugtagningstilladelse i 2016. 18 ud af 23 forskellige entreprenører har pr. april 2017 afleveret til Bygningsstyrelsen. De resterende entrepriser omfatter primært de sidste tekniske installationer og indregulering, laboratorieinventar samt landskabsarbejder.

Opførelsen af den komplekse bygning har været udfordret på flere fronter, som har presset projektets tidsplan og økonomi. Blandt andet har byggeriet lidt under et yderst mangelfuldt projektmateriale, som har besværliggjort opførelsen af bygningerne. Det har derudover vist sig ved efterprøvning og indregulering, at flere af de tekniske installationer, som er blevet afleveret som færdigudført til Bygningsstyrelsen, har været mangelfulde og fejlbehæftede, hvilket totalrådgivers fagtilsyn og byggeledelsen ikke har konstateret eller entydigt påtalt undervejs. Derfor har det været nødvendigt efterfølgende og sent i projektets tidsplan at etablere det manglende og udbedre fejl.

Efter aftale med KU – og ift. KU's plan for ibrugtagning - er overdragelse af tårnet successivt fra april-juni. Der vil fortsat være visse indreguleringsarbejder frem til udgangen af august 2017.

Med henblik på at minimere merudgifterne og sikre tilstrækkelig fremdrift i den afsluttende fase, har Bygningsstyrelsen yderligere styrket projektledelsen og øget bemanningen og tilstedeværelsen på byggepladsen. Der følges fortsat meget tæt op over for rådgivere, byggeledelse samt entreprenører i forhold til fremdrift og tvister i projektet.

Den budgetmæssige situation

Projektet blev med akt. 45 af 11. december 2014 bevilget en økonomisk ramme på 1.542,9 mio. kr. (2014-priser). På grund af ovennævnte udfordringer i projektet kunne projektet ikke gennemføres inden for denne økonomiske ramme, og med fortroligt akt. A af 29. oktober 2015 blev der bevilget en ny økonomisk ramme. Der må, primært som følge af de mange fejl og mangler i projektmateriale, forventes en overskridelse af den godkendte økonomiske ramme inden for forelæggelsesgrænsen i en periode. Merforbruget forventes væsentligt reduceret, når der i de kommende år forventes indgået en række forlig og gennemført en række voldgiftssager.

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

Formål

Formålet med renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø er at styrke og understøtte forskning ved at skabe moderne og fremtidssikrede forskningsfaciliteter.

Af den samlede udgift finansieres 146,3 mio. kr. af midlerne afsat til teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokratiet,

Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens 153,6 mio. kr. finansieres af midlerne afsat som følge af samme aftale til modernisering af laboratorielokaler.

Status

Opførelsen af det nye laboratorium til strukturel test af vindmøllevinger er i gang. Planlægningen af opførelsen af nye laboratorie-, test- og værkstedsfaciliteter er også i gang. Flere genoprettede laboratorier er afleveret til DTU, og planlægningen af de resterende genopretninger pågår.

De sidste dele af projektet forventes overdraget til DTU i 2020.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 135 af 23. juni 2016 bevilget en økonomisk ramme på 299,9 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet

Formål

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

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

Af den samlede udgift på 250,2 mio. kr. finansieres ca. 138 mio. kr. af midlerne afsat til modernisering af laboratorielokaler som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens Københavns Universitet medfinansierer ca. 1,0 mio. kr. til ikke-værdiforøgende arbejder.

Status

Bygningen blev overdraget til universitetet i april 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 47 af 4. december 2012 bevilget en økonomisk ramme på 250,2 mio. kr. (2012-priser). I udførelsesperioden opstod der et øget behov for byggeledelse. Derudover var der en forlænget byggeperiode med de deraf afledte meromkostninger. Samlet set medførte det en overskridelse af den bevilgede økonomiske ramme, der dog er holdt inden for forelæggelsesgrænsen.

Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet

Formål

Med henblik på at understøtte og fremtidssikre de faglige lærings- og vidensmiljøer opføres en ny bygning til Institut for Byggeri og Anlæg under Aalborg Universitet. Den nye bygning bliver på ca. 9.000 m² over terræn og ca. 1.200 m² under terræn. Bygningen skal afspejle, at der bygges til netop Institut for Byggeri og Anlæg. Det er hensigten, at de studerende skal kunne foretage forskellige målinger på selve bygningen, bl.a. på indeklimaet og på bygningskonstruktionen. Derudover foretages en samlet byggemodning af hele området ud fra en helhedsvurdering af planlægning og økonomi.

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

Status

Byggeriet er delvist overdraget til universitetet i september 2016. Grundet udførelsesmæssige problemer med gulvet i stueetagen forventes overdragelsen af hele bygningen at finde sted medio 2017. En mindre tvist verserer med hovedentreprenøren.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 138 af 4. sep. 2013 bevilget en økonomisk ramme på 247,4 mio. kr. (2013-priser). Projektet forventes at overskride budgettet, men forventes at holde sig inden for forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme.

Pharma Science Building, Københavns Universitet

Formål

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

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

Status

Byggeriet blev taget i brug den 1. marts 2016, og blev endeligt overdraget til kunden i maj 2017. Bygningsstyrelsen er i gang med de juridiske efterspil med rådgiver og entreprenører.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 91 af 16. maj 2013 bevilget en økonomisk ramme på 178,7 mio. kr. (2013-priser). Den godkendte totaludgift er aktuelt overskredet med mere end 10 pct., men hvorvidt

den endelige realiserede totaludgift overskrider forelæggelsesgrænsen, afhænger af udfaldet af en række krav og tvister.

Finansudvalget har d. 25. januar 2017 modtaget et særskilt orienterende brev om projektet, der er fortroligt af hensyn til de igangværende tvister.

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Formål

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

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

Status

I et orienterende brev til Finansudvalget af 17. marts 2017 blev udvalget oplyst om Bygningsstyrelsens vurdering af, at der var behov for et aktstykke vedrørende en forøgelse af projektet budget inden sommeren 2017.

Baseret på den netop afsluttede staderegistrering ved Voldgiftsnævnet, jf. nedenfor, og det igangværende syn og skøn, har Bygningsstyrelsen nu foretaget et revideret skøn over økonomien for nybyggeriet. På basis af disse forudsætninger må Bygningsstyrelsen konstatere, at projektets totaludgift skal øges betydeligt.

Fordyrelsen består dels af en række værdiforøgende merudgifter og dels af en række ikke-værdiforøgende merudgifter, der hver især vurderes at udgøre ca. halvdelen af den samlede fordyrelse.

De værdiforøgende merudgifter skyldes navnlig, at byggeriet fra de indledende faser har lidt under et ikke-færdiggjort og mangelfuldt projektmateriale.

For så vidt angår de ikke-værdiforøgende merudgifter har Bygningsstyrelsen konstateret manglende leverancer, store forsinkelser og svigt i kvaliteten af de arbejder, som VVS- og ventilationsentreprenøren Inabensa havde ansvaret for. På den baggrund ophævede Bygningsstyrelsen den 10. februar 2017 kontrakten med entreprenøren.

I den efterfølgende staderegistrering af VVS- og ventilationsentreprenørens udførte arbejder via Voldgiftsnævnets syn- og skønsmænd har Bygningsstyrelsen udover en ringere færdiggørelsesgrad end forventet konstateret store og helt usædvanlige svigt i kvaliteten af det udførte arbejde. En række af disse svigt har været umulige at opdage ved et normalt tilsyn. En betragtelig del af Inabensas arbejder skal helt eller delvist bortfjernes og opføres på ny af nye entreprenører.

Der pågår en håndtering af budgetoverskridelsen. Efter aftale med Finansministeriet fortsætter de igangværende aktiviteter på byggeprojektet frem til, at der snarest muligt efter sommerferien 2017 kan fremsendes et aktstykke vedr. forhøjelse af projektets økonomiske ramme.

Finansudvalget og Transport-, Bygnings- og Boligudvalget er i fortroligt brev af 30. juni orienteret nærmere om ovenstående.

Den budgetmæssige situation

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

KUA3 inkl. nyt Universitetstov, Københavns Universitet

Formål

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

Mellem de fire bygningsværker KUA 1, 2 og 3 samt biblioteksbygningen opføres herudover et nyt byrum bestående af et universitetstov med cykelparkering og et stort grønt fælles friareal (Grønningen), som skal forbinde campus til Amager Fælled.

Status

KUA 3 blev overdraget til Københavns Universitet december 2016, og de nye bygninger er således taget i brug. Universitetstovet følger tidplanen og forventes overdraget til kunden i november 2018.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 55 af 23. februar 2017 bevilget en økonomisk ramme på 1.127,2 mio. kr. (2017-priser), som forventes at blive overskredet, men inden for forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme.

Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset, Aarhus Universitet

Formål

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

Af den samlede udgift finansieres 87,9 mio. kr. af midlerne afsat til teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens 165,7 mio. kr. finansieres af midlerne afsat

som følge af samme aftale til modernisering af laboratorielokaler. Derudover medfinansierer Aarhus Universitet 63,6 mio. kr. til ikke-værdiforøgende arbejder.

Status

Opførelsen af nybygningen er i gang, og bygningen forventes overdraget til Aarhus Universitet primo 2018.

På grund af problemer med en entreprenør, der ikke leverer som aftalt, forventes nybyggeriet forsinket ca. 12 uger, med heraf afledte udgifter til krav om forlænget byggetid fra de øvrige entreprenører. Projektering af de to genopretninger pågår, og disse forventes udbudt medio 2017.

I forbindelse med licitationen af de to genopretninger vil Bygningsstyrelsen vurdere, om der er tilstrækkelige reserver inden for den eksisterende budgetmæssige ramme. Såfremt det ikke er tilfældet, skal Bygningsstyrelsen og AU beslutte, hvorvidt ombygningerne skal gennemføres. Vurderes det, at den budgetmæssige ramme ikke er tilstrækkelig eller at dele af genopretningerne ikke gennemføres, vil der skulle søges om ny hjemmel.

Med forbehold for ovenstående forventes det samlede projekt (nybyggeri og ombygninger) at være overdraget til kunden ultimo 2019.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 10 af 7. november 2013 bevilget en økonomisk ramme på 813,9 mio. kr. (2013-priser), som forventes at blive overskredet, men inden for forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme.

Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet

Formål

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

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

Status

Laboratoriegenopretningen består af 4 etaper samt en tværgående etape. Første etape er overdraget i august 2016 og anden etape er overdraget marts 2017. Tværgående etape er under udførelse og forventes overdraget til KU ultimo 2018. Tredje og fjerde etape er i projekteringsfasen. Grundet kundens ønske om først at fraflytte de etager, der skal genoprettes i tredje etape, når en samlet indflytning i Mærsk-tårnet er mulig, er udførelse af tredje etape udskudt.

Udførelse af fjerde etape er tilsvarende udskudt, da genopretningen af de etager, der skal fraflyttes i denne forbindelse, er afhængig af gennemførelsen af tredje etape.

Det samlede projekt forventes således at være overdraget til kunden medio 2019.

Den budgetmæssige situation

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

Genopretning af Københavns Politigård

Formål

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

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

Status

Der er stort fokus på at håndtere udfordringer og risici ved den fredede bygning. Økonomien er stadig presset bl.a. pga. udfordringer med genhusningen i 2015. Herudover er projektet efter ønske fra kunden udvidet med et terrorsikret ankomstområde.

Projektet forventes overdraget til kunden ultimo 2017 i overensstemmelse med tidsplanen angivet i aktstykket.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med Akt. 115 af 4. juni 2014 bevilget en økonomisk ramme på 178,7 mio. kr. (2014-priser). På baggrund af ovenstående forventes der en budgetoverskridelse, der forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme.

Køb og ombygning af Augustenborg Slot

Formål

Som led i regeringens plan for flytning af statslige arbejdspladser *Bedre Balance – Statslige arbejdspladser tættere på borgere og virksomheder* gennemfører Bygningsstyrelsen den geografiske flytning af statslige institutioner. Det er besluttet, at Landbrugs- og Fiskeristyrelsen (tidligere NaturErhvervsstyrelsen) samt Miljøstyrelsen (tidligere Styrelsen for Vand og Naturforvaltning) skal lokaliseres i Augustenborg Slot.

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

Status

Medarbejderne placeres i forposter og lokaliseres endeligt i slotsbygningen, når den er renoveret/ombygget. Den første forpost er etableret i bygning 11 og 13. Den anden forpost er ibrugtaget november 2016 i bygning 23 og 24. Miljøstyrelsen er fra januar 2017 lokaliseret midlertidigt i bygning 16.

Projektet for ombygningen af slottet forløber planmæssigt. Selve udførelsen af ombygningen blev igangsat primo juni 2017, og bygningen forventes overdraget i 2018.

Den budgetmæssige situation

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

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Formål

Statens Naturhistoriske Museum er Danmarks hovedmuseum for naturhistorie og er i dag placeret i tre bygninger. Formålet med projektet er at etablere et samlet museumsbyggeri, som vil indeholde både udstillings-, forsknings- og undervisningsfaciliteter. Udstillingsfaciliteterne placeres i et nybyggeri under terræn i Botanisk Have, mens de øvrige funktioner indrettes i de eksisterende bygninger i Sølvtorvskomplekset. Den samlede størrelse af Statens Naturhistoriske Museum bliver ca. 30.000 m².

Status

Anlægsloven for projektet blev vedtaget i april 2017. Projektet er i udbud hos tre prækvalificerede hovedentreprenører med licitation ultimo juni 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med anlægslov L 131 2017 bevilget en økonomisk ramme på 1.012,0 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Ny Politistation i Torshavn

Formål

Færøernes politi sidder i et midlertidigt privat lejemål med store indeklimaproblemer, hvorfor staten har indkøbt en eksisterende, centralt beliggende bygning i Torshavn. Bygningen skal gennemgå en større renovering, så den lever op til nutidens energikrav, samt om- og tilbygges, så den kan rumme en ny hovedpolitistation på Færøerne.

Status

Projektet er i projekteringsfasen og bliver udbudt i EU-udbud.

Bygningen forventes overdraget til kunden medio 2019.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 8 2016 bevilget en økonomisk ramme på 105,9 mio. kr. (2016-priser), hvoraf de 41,5 mio. kr. er afsat til køb af ejendommen. Det forventes, at rammen overholdes.

Politiets Uddannelsescenter Vest*Formål*

Formålet med byggeriet er at etablere et uddannelsescenter til politiet i det vestlige Danmark. Politiskolen etableres i eksisterende bygninger og forventes at have et samlet bruttoareal på ca. 19.750 m².

Status

Finansudvalget har i april 2017 godkendt købet af Soldalen 8, og herefter har Bygningsstyrelsen indgået en aftale med totalrådgiver. Kravsspecifikation (byggeprogram) er under udarbejdelse. Den samlede tidsplan for projektet er 37 måneder fra indgåelse af købsaftale, med forventet overdragelse til Rigs politiet af et færdigt byggeri maj 2020.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 67 af 20. april 2017 bevilget en økonomisk ramme på 35,0 mio. kr. (2017-priser) til køb af bygning og grund, som er overholdt.

6.2. Status på UNILAB-midlerne

Formål

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.

Samtidigt blev det besluttet at iværksætte en grundlæggende modernisering af laboratorielokalerne til i alt ca. 3,0 mia. kr., som finansieres inden for huslejeordningens rammer.

Den 28. januar 2010 indgik videnskabsministeren bindende aftaler med universiteterne om de enkelte universiteters andel af den samlede laboratoriebevilling, jf. nedenstående tabel.

Tabel 6.2 | Fordeling mellem erstatningslokaler og genopretninger, pr. marts 2017, mio. kr. (2012-priser)

Universitet	Laboratoriebidrag i alt	Erstatningslokaler	Genopretning
Københavns Universitet	2.439,1	1.443,0	996,1
<ul style="list-style-type: none"> Mærsk Bygningen (udvidelse af Panum) Copenhagen Plant Science Center Pharma Science Center Niels Bohr Science Park 		672,0 138,0 122,7 510,3	
Roskilde Universitet	145,1	116,7	28,4
<ul style="list-style-type: none"> Ny laboratoriebygning 		116,7	
Syddansk Universitet	622,9	237,9	385,0
<ul style="list-style-type: none"> SUND Nybyggeri, etape I SUND Nybyggeri, etape II 		100,4 137,5	
Aarhus Universitet	1.394,1	214,9	1.179,2
<ul style="list-style-type: none"> Påskehøjgård Nybyggeri til Health Nybyggeri Grønnegården Ikke fordelt rådighedspulje 		13,4 103,7 18,1 79,7	
Aalborg Universitet	468,5	238,3	230,2
<ul style="list-style-type: none"> Biotek Byggeri/anlæg Nybyggeri Esbjerg SUND Institut for Fysik 		70,0 29,9 73,1 29,5 35,8	
Danmarks Tekniske Universitet	659,5	506,0	153,5
<ul style="list-style-type: none"> Samlokaliseringsplan, etape I og II Samlokaliseringsplan, etape III Nybyggeri Risø 		279,4 80,3 146,3	
Bygningsstyrelsens rådighedspulje	332,7		
<ul style="list-style-type: none"> Administration 5-års eftersyn ¹⁾ Kunst Reserve inkl. PL-regulering 	5,6 100,0 47,6 139,5		
I alt	6.062,0	2.835,8	2.893,3

Anm. Ved 2012-priser forstås, at der ved beregningsforudsætningerne er anvendt det for Finansloven for 2012 udmeldte indeks. Dette er anvendt, da bevillingen blev tildelt fra 2010-2012 og ikke indekseres fremadrettet.

1) Dækker omkostninger til 5 års eftersyn på de byggerier, hvor laboratoriemidler indgår. Et evt. overskud tilføres Bygningsstyrelsens reserve til inødegåelse af uforudseelige udgifter.

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 122 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en værdi af 2.191 mio. kr., hvoraf 55 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

Arbejdet vedrørende laboratorieerstatningslokaler er godt i gang, og der er afgivet tilsagn til en værdi af 2.578 mio. kr. til i alt 21 projekter, jf. nedenstående tabel.

Tabel 6.3 | Laboratoriemoderniseringer pr. marts 2017

	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler, (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i alt, mio.kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	122	2.191	702	2.893	55
Erstatningslokaler	21	2.578	258	2.836	3
I alt	143	4.769	960	5.729	58

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 6 mia. kr.

6.3. OPP-projekter

Tabellen nedenfor viser Bygningsstyrelsens igangværende OPP-projekter.

Tabel 6.4 | Oversigt over igangværende OPP-projekter under Bygningsstyrelsen

(mio. kr.)	Kunde/bruger	Aktstykke / hjemmel	Værdi af OPP-aftale ¹⁾	Ibrugtagningsår
Kontorbygning på Kalvebod Brygge	Banedanmark, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Vejdirektoratet samt Energistyrelsen	Akt. 34 af 18. dec. 2014	1.900,1	2019
Kontorejendom til Udlændingestyrelsen i Næstved	Udlændingestyrelsen			2019
Kontorejendom til Banedanmark i Ringsted	Banedanmark			2019

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

For så vidt angår kontorejendommene i Næstved og Ringsted er projekterne pt. i udbudsfasen. Aktstykke/hjemmel og værdi af OPP-aftale er derfor ikke pt. afklaret.

6.4. Christiania

Finansudvalget tiltrådte i akt 89 af 25. juni 2012 Aftale for Christianiaområdet af juni 2011. Aftalen skabte grundlag for, at bygninger og arealer på Christianiaområdet blev overdraget til en fond, Fonden Fristaden Christiania, pr. 1. juli 2012. Fonden har købt området beliggende uden for det fredede voldanlæg og lejer bygninger og arealer på voldanlægget af staten.

Den kontante købssum udgør i alt 85,4 mio. kr. Fonden Fristaden Christiania betalte 51,8 mio. kr. ved overdragelsen af bygninger og arealer på området. De resterende 33,6 mio. kr. forfalder i tre rater i 2014-2018, jf. tabel 6.6 nedenfor.

For at muliggøre fondens finansiering af købet af bygninger og arealer på Christianiaområdet, kan staten i henhold til akt 89 af 25. juni 2012 yde 100 pct. garanti på Fondens bank- eller realkreditbelåning. Fonden kan således låne 85,4 mio. kr. svarende til den samlede købesum med 100 pct. statsgaranti.

Bygningsstyrelsen er i den forbindelse blevet opmærksom på, at styrelsen ved en fejl havde ydet Fonden statsgarantier, der indebærer en ikke-hjemlet garantistillelse på knap 750.000 kr. Bygningsstyrelsen indgik derfor aftale med Fonden om, at Fonden indbetaler på lånet, således at restgælden, og dermed det beløb, som staten garanterer for, nedbringes og bringes i overensstemmelse med hjemlen. Indbetalingen skete ultimo juni 2017, hvorefter der ikke er overskridelse af hjemlen til ydelse af statsgaranti i henhold til akt 89 af 25. juni 2012.

Tabel 6.5 | Oversigt over fondens købsrater

Købssum, mio. kr.	2012	2014	2016*	2018**	I alt
Brutto (før modregning af genopretning)	51,8	5,6	16,8	11,2	85,4
Netto (efter modregning af genopretning)	51,8	1,7	12,9*	-	-

*Frist for modregning er 30.6.2019 og kan blive yderligere reduceret frem til fristen.

** Frist for modregning er 30.6.2021.

Det er en del af aftalen, at fonden er ansvarlig for genopretning og vedligeholdelse af voldanlægget og de statsbygninger, der fortsat er i statens eje. Dokumenterede udgifter til de med staten aftalte genopretningsprojekter kan modregnes i købsraterne enten som fradrag i endnu ikke betalte købsrater eller som refusion i betalte købsrater.

Fonden har siden 2012 gennemført en række mindre projekter samt en større tagrenovering på den fredede statsbygning Aircondition jf. nedenstående tabel.

Tabel 6.6 | Gennemførte genopretningsprojekter

Gennemført projekter	Modregning i købesum i kr.
Aircondition	5.923.508
Nemoland	507.166
Genopretning af volden (diverse mindre projekter)	444.779
Genopretning af volden (Nordområdet)	368.750
Belægning af Syddyssevejen	557.513

Jf. nedenstående tabel afslutter fonden i 2. kvartal 2017 genopretningen af en anden fredet statsbygning, Autogena. Herudover er Bygningsstyrelsen i dialog med fonden om syv andre projekter, som forventes påbegyndt og afsluttet i perioden 2017-2019. Fonden har fremlagt en handlingsplan for genopretning af statsbygninger og voldanlæg i perioden 2017-2021. Planen skal sikre langsigtet planlægning, fremdrift og prioritering.

Tabel 6.7 | Igangværende og planlagte projekter

Igangværende og planlagte projekter	Forventet modregning i købesum
Autogena	2017
Dukkehuset	2017
Okkulte Skole	2018
Hundehuset	2019
Stenhuset	2018
Genopretning af volden på Ulriks Bastion	2018
Oprensning af ferskvandsmagasin, Bjørnekloen	2018
Fakirskolen	2020

7. Letbaner

Dette kapitel beskriver status for besluttede letbaner og undersøgelser af letbaneprojekter på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område.

Det er besluttet at give statslig støtte til lokalt forankrede projekter om at etablere letbaner i Aarhus, Ring 3 i København og Odense, jf. tabel 7.1.

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

Tabel 7.1 | Økonomioversigt over letbaneprojekter

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel/Aftale	Totaludgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 31.03.2017	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling ³⁾ pr. 31.03.2017	Åbningsår/afslutning
Aarhus Letbane (inkl. elektrificering af Grenaa-banen)	Lov nr. 432 af 16. maj 2012 Aftale af 12. juni 2014	2.234,0	Ja	1.671,4	1.077,6	726,6	2017
Odense Letbane	Aftale om Finansloven for 2014	2.578,0	Ja	693,1	1.164,7	140,8	2020
Letbane i Ring 3	Lov nr. 165 af 26. februar 2014	4.725,0	Ja	414,0	1.929,9	328,3	2023/24

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

2) "Statsligt bidrag" inkluderer indskud/tilskud, 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 127,5 mio. kr. til Aalborg Letbane. For så vidt angår Letbane i Ring 3 er tallet inkl. det statslige bidrag til DTU-linjeføringen på 50 mio. kr. (2014-priser), som blev afsat med Aftale af 12. juni 2014.

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.

Det er endvidere besluttet at give statslig støtte til analyser af letbane projekter, jf. tabel 7.2.

Tabel 7.2 | Økonomioversigt over forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 31.03.17	Bevillingsansvarlig
Analyse af et sammenhængende letbanenet i Storkøbenhavn	Aftale af 12. juni 2014	17,7	Ja	0,8	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Aarhus Letbane

Formål

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

Aarhus Letbane I/S, som står for at anlægge letbanen, forventer, at projektet åbner lørdag 23. september 2017. Det sker først på den centrale strækning fra Aarhus H til Skejby via havnefronten og Nørrebrogade. Selskabet oplyser, at strækningen mellem Aarhus H og Odder følger

i uge 48, mens tredje og sidste del af letbanesystemet åbner i begyndelsen af 2018, når strækningen mellem Grenaa og Nørreport i Aarhus sættes i drift.

Tabel 7.3 | Centrale aftaler mv. for Aarhus Letbane

Dato for indgåelse/vedtagelse	Lov/aftale	Parter
29. jan. 2009	Aftale om en grøn transportpolitik	Forligskredsen bag Grøn transportpolitik
26. nov. 2010	Aftale om bedre mobilitet	Forligskredsen bag Grøn transportpolitik
31. okt. 2011	Principaftale om oprettelse af et fælles anlægsselskab i forbindelse med anlæg af en letbane i Aarhus	Staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland
16. maj 2012	Lov om Aarhus Letbane	Folketinget
12. juni 2014	Aftale om Metro, letbane, nærbane og cykler	Forligskredsen bag Bedre og billigere kollektiv trafik
22. juli 2014	Interessentaftale i forbindelse med fordyrelse af projektet	Staten, Aarhus Kommune og Region Midtjylland
5. feb. 2015	Lov om ændring af Lov om Aarhus Letbane	Folketinget
22. maj 2015	Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder	Forligskredsen bag Bedre og billigere kollektiv trafik

Status

Der blev i Lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane afsat i alt 1.178 mio. kr. (2009-priser) fra statslig, regional og kommunal side til anlægget af Aarhus Letbane. Med baggrund i loven stiftede Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S i august 2012. Aarhus Letbane I/S var ejet 47,2 pct. af Aarhus Kommune, 5,8 pct. af Region Midtjylland og 47 pct. af staten. Der blev i forlængelse heraf afsat et statsligt bidrag på 600 mio. kr. (2009-priser), samt 100 mio. kr. (2009-priser) i statslig reserve, på baggrund af aftaler i forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik jf. tabel ovenfor.

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

Med Lov om ændring af Lov om Aarhus Letbane af 5. februar 2015 er staten pr. 1. april 2015 trådt ud af Aarhus Letbane I/S og har overdraget ejerskabet og det fremadrettede økonomiske ansvar til Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

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

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

Samtidig er der afsat 54 mio. kr. til en hastighedsopgradering af Grenaa-banen mellem Ryomgaard og Grenaa fra 75 km/t til 100 km/t med det formål at indfri ambitionen om halvtimesdrift på strækningen mellem Aarhus og Grenaa. Banedanmark står som ejer af Grenaa-banen for at gennemføre hastighedsopgraderingen mellem Ryomgaard og Grenaa. Aarhus Letbane

I/S og Banedanmark har 10. marts 2016 indgået en samarbejdsaftale om gennemførelsen af parternes tilpasninger og anlægsarbejder på Grenaa-banen.

Med Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015 er der endvidere reserveret 5 mio. kr. til finansiering af et trinbræt i Thorsager. Aarhus Letbane konstaterede, at etablering af et trinbræt samlet set forventes at udgøre 8,1 mio. kr. Forhøjelsen af anlægsoverslaget er finansieret ved omdisponering af overskydende midler fra annullerede og billiggjorte projekter i pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder. Aarhus Letbane har tilkendegivet, at anlægget af trinbrættet igangsættes ultimo 2017.

Ved udgangen af første kvartal 2017 er arbejdet med transportpakken, der bl.a. inkluderer etablering af skinner, kørestrøm og signalanlæg, stort set afsluttet. Der er etableret dobbeltspor fra Lystrup til Skejby samt i det centrale Aarhus, inklusive strækningen langs den nye havnefront. Bortset fra strækningen mellem Letbanens Trafik- og Service Center i banegraven og Aarhus H, er der også etableret kørestrøm, inklusive i alle vejkryds. På en stor del af strækningen mod Odder er der også etableret kørestrøm, lige som arbejdet med at etablere master til kørestrøm er indledt på strækningen mod Grenaa.

Endelig er mange af de i alt 29 omformerstationer, der sørger for at Letbanen får den korrekte spænding, etableret langs med letbanesystemet.

I banegraven er letbanens Trafik- og Service Center opført og det 7.000 m² store værksted, depot, opstilling og administrationskontorer taget i brug siden indflytningen i november 2016. Operatøren Keolis er også flyttet ind og i færd med at uddanne i alt 80 nye letbaneførere. Uddannelsen tager to måneder og det første af i alt fem hold letbaneførere er allerede uddannet.

Leverancerne af letbanetog foregår planmæssigt. Ved udgangen af april 2017 havde Aarhus Letbane modtaget 17 af i alt 26 letbanetog.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.077,6 mio. kr. (2017-priser) i statsligt bidrag til Aarhus Letbane I/S inkl. bidrag til elektrificering af Grenaabanen og trinbræt i Thorsager.

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

Hertil kommer 54,1 mio. kr. (2016-priser) til hastighedsopgraderingen mellem Ryomgaard og Grenaa, som afholdes af Banedanmark.

Odense Letbane

Formål

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

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

Tabel 7.4 | Centrale aftaler mv. for Odense Letbane

Dato for indgåelse/vedtagelse	Lov/aftale	Parter
29. nov. 2013	Aftale om finansloven for 2014	Forligskredsen bag Aftale om finansloven for 2014
5. feb. 2015	Lov om Odense Letbane	Folketinget

Status

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

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

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

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

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

Selskabet har april 2017 modtaget de endelige tilbudspriser fra udbuddet af togsystemet og rullende materiel. Selskabet har med de endelige tilbud fået prisniveauet ned, om end de fortsat ligger over det forventede niveau i anlægsoverslaget. Budgetforhøjelsen betyder, at gennemførelse af projektet forudsætter delvis træk på den af bidragsyderne afsatte reservebeholdning. Projektet vil dog fortsat kunne gennemføres inden for den samlede afsatte økonomiske ramme.

Parterne har i maj/juni 2017 godkendt Odense Letbane P/S' indstilling om kontraktindgåelse på transportsystemet. Det er herefter forventningen, at Odense Letbane P/S medio 2017 vil indgå kontrakt på transportsystemet og rullende materiel. Anlægsarbejdet vil herefter kunne påbegyndes med forventet idriftsættelse af letbanen i slutningen af 2020.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.164,7 mio. kr. (2017-priser) i statsligt tilskud til Odense Letbane inkl. 30 pct. korrektionstillæg samt foregående bidrag til projektets forberedende analyser. Der er i forbindelse med kontraktindgåelse på transportsystemet disponeret over 119,3 mio. kr. (2017-priser) af korrektionstillægget.

Letbane i Ring 3

Formål

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

Tabel 7.5 | Centrale aftaler mv. for Letbane på Ring 3

Dato for indgåelse/vedtagelse	Lov/aftale	Parter
29. jan. 2009	Aftale om en grøn transportpolitik	Forligskredsen bag Grøn transportpolitik
21. marts 2013	Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.	Forligskredsen bag Grøn transportpolitik
20. juni 2013	Principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3	Staten, Region Hovedstaden samt de 11 kommuner i Ringby-samarbejdet
26. feb. 2014	Lov om letbane på Ring 3	Folketinget
12. juni 2014	Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler	Forligskredsen bag Bedre og billigere kollektiv trafik
24. juni 2014	Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden	Forligskredsen bag Grøn transportpolitik
12. maj 2016	Aftale om tilpasning af styringsmodellen for letbaneprojektet på Ring 3	Forligskredsen bag Grøn transportpolitik
31. maj 2016	Lov om ændring af lov om letbane på Ring 3	Folketinget

Status

Forslag til lov om ændring af lov om Letbanen i Ring 3 blev fremsat i januar 2016 og vedtaget den 31. maj 2016. Anlægsbudgettet er på 3.418 mio. kr., ekskl. korrektionsreserver (basisoverslag) og 4.444 mio. kr. inkl. korrektionsreserver (2013-priser). Hertil kommer driftsrelaterede anlægsinvesteringer på 1.340 mio. kr. (2013-priser), som finansieres af Region Hovedstaden og de elleve kommuner som en del af driftsomkostningerne.

Med loven blev der åbnet mulighed for at udbyde letbaneprojektet. Gennemførelsen af projektet forudsætter imidlertid ejernes endelige stillingtagen på grundlag af resultaterne af udbudet, som forventes at foreligge i efteråret 2017. Det følger således af loven, at gennemførelsen af letbaneprojektet forudsætter ejernes godkendelse, når grundlaget for indgåelsen af anlægs- og driftskontrakterne kendes, og ejerne dermed har et mere solidt grundlag for vurderingen af projektets samlede økonomi.

Indtil ejernes endelige stillingtagen til gennemførelsen af letbanen er der fastsat en budgetramme på 475 mio. kr. (2013-priser). I anlægsloven blev det således godkendt, at omkostningerne til forberedende arbejder, som indgik i Principaftalen med 265 mio. kr. med mulighed for forhøjelse til 375 mio. kr., blev forhøjet til 475 mio. kr. som følge af den ændrede udbudsstrategi. Den godkendte budgetramme til forberedende arbejder på 475 mio. kr. er således det maksimale beløb, som forud for ejerbeslutningen kan anvendes til letbaneprojektets anlægsomkostninger, eksklusiv driftsrelaterede anlægsinvesteringer.

Udbudsprocessen blev igangsat medio oktober 2016, og letbanen forventes åbnet i 2023/2024.

Den første tilbudsrunde

Hovedstadens Letbane har modtaget den første runde tilbud på anlæg og drift af letbanen. Det er forventningen, at der skal indgås i alt 8 kontrakter.

Den første tilbudsrunde på kontrakterne indeholder rimelige tilbud på de fleste af kontrakterne, men bekræfter på andre kontrakter forventningen om, at de første tilbud ofte vil være relativt høje. Endvidere bekræfter de modtagne tilbud de forudsete overordnede risici. Det gælder først og fremmest risikoen for, at tilbudsgivningen kunne blive præget af den større aktivitet på bygge- og anlægsmarkedet, hvilket indebærer mindre konkurrence som følge af blandt andet færre tilbudsgivere og dermed højere priser.

På en række kontrakter ligger tilbuddene således i niveau med budgetterne, mens de på andre kontrakter ligger betydeligt over budgettet. På enkelte af kontrakterne er der kun kommet ét tilbud.

Samlet set ligger de modtagne tilbud på projektet over budgettet, hvilket vurderes acceptabelt, når det tages i betragtning, at der er tale om første tilbudsrunde. På baggrund af de indkomne tilbud vil der nu blive gennemført en evaluering af tilbuddene og forhandlinger med tilbudsgiverne med henblik på – blandt andet gennem eliminering af unødvendigt udgiftsdrivende forhold – at nå frem til acceptable priser på alle kontrakter. Tilbudsgiverne vil efter forhandlingerne få mulighed for at komme med reviderede tilbud. Hvorvidt det vil være hensigtsmæssigt at gennemføre yderligere forhandlings- og tilbudsrunder vil blive vurderet, når resultatet af første runde foreligger.

Det forventes, at det samlede resultat af de igangværende udbud vil kunne foreligge ultimo november, således at bestyrelsen vil kunne forelægge en indstilling for ejerne i december 2017.

DTU-linjeføring

Med Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 er der afsat 51,7 mio. (2016-priser) i statsligt bidrag til ændring af lineføringen af letbanen ved DTU. Løsningen er indarbejdet i lovforslaget.

Den budgetmæssige situation

Der er i forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik afsat 1.878,4 mio. kr. (2017-priser) til statens indskud i Ring 3 Letbane I/S, herunder midler til projektets forberedende analyser, jf. tabel ovenfor. Derudover har forligskredsen bag Bedre og billigere kollektiv trafik afsat 51,7 mio. kr. (2016-priser) vedr. linjeføringen ved DTU, jf. førnævnte aftale af 12. juni 2014.

Indtil ejernes endelige beslutning om gennemførelse af letbanen på grundlag af resultaterne af udbuddet vil omkostningerne til projektet (ekskl. de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, som ikke finansieres af staten) skulle holdes inden for den fastsatte ramme på 475 mio. kr. (2013-priser), hvoraf statens andel udgør 190 mio. kr. (2013-priser). Den 1. april 2017 var der brugt 414 mio. kr. i løbende priser.

Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet

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

Med Aftale om metro, nærbane, letbane og cykler af 12. juni 2014 blev det besluttet at afsætte et statsligt bidrag på i alt 17,5 mio. kr. (2014-priser) til en analyse af et sammenhængende letbane-/BRT-net i Storkøbenhavn. I august 2015 blev det besluttet at nedskalere analysen til at omfatte: 1) screening af tidligere analyser af mulige forslag til udbygning af et letbanenet i Hovedstadsområdet, 2) Før-/efteranalyse af Letbanen i Ring 3 og 3) Analyse af fjernbusterminaler i København. Sidstnævnte er udarbejdet, de øvrige forventes igangsat i løbet af 2017.

8. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Formål

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

Overordnet status

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

Arbejdet med Femern Bælt-projektet blev med anlægslovens vedtagelse i Danmark i 2015 struktureret omkring to sammenhængende kerneaktiviteter: De store anlægskontrakter og arbejdet med den tyske myndighedsgodkendelse. Den tyske myndighedsgodkendelsesproces udestår som selskabets absolutte hovedfokus i perioden frem mod anlægsfasen. Derudover arbejdes der med håndtering og styring af de indgåede kontrakter samt forberedelse af overgangen til anlægsfasen. Dertil kommer overvågning af projektøkonomien, samt en række understøttende udviklingsprocesser og funktioner relateret til den daglige drift af bygherreorganisationen.

Status for tysk myndighedsgodkendelse

I sommeren 2016 blev ansøgningen om myndighedsgodkendelse af Femern Bælt-tunnelen for anden gang sendt i offentlig høring i Tyskland. Der indkom i alt 12.600 indsigelser, som løbende blev overleveret fra høringsmyndigheden LBV Kiel til Femern A/S og medansøgeren LBV Lübeck med henblik på udarbejdelse af skriftlige besvarelser. Femern A/S modtog de sidste indsigelser i slutningen af oktober 2016, samt yderligere to udtalelser fra tyske miljømyndigheder i november 2016.

Femern A/S har forberedt sig grundigt på den fornyede offentlige høring i Tyskland og har fokuseret alle relevante ressourcer og taget alle tilgængelige midler i brug for at sikre høj faglig kvalitet i besvarelsen af indsigelserne samtidig med en effektiv håndtering af den omfattende svarproces.

150 tyske og internationale eksperter inden for blandt andet miljø, sikkerhed, byggeteknik og jura har bidraget til den grundige, faglige behandling af indsigelserne, og selskabets tyske advokater har foretaget review af besvarelsen med henblik på at sikre juridisk robusthed og gennemgående konsistens i forhold til de formelle krav fra de tyske myndigheder.

Som aftalt med de tyske myndigheder afleverede Femern A/S den 15. februar 2017 besvarelsen af indsigelserne til LBV Kiel. Det var en stor milepæl for projektet og et vigtigt skridt i den tyske godkendelsesproces. Det er selskabets og selskabets rådgiveres klare vurdering, at ansøgningsmaterialet og besvarelsen af indsigelserne har en høj faglig kvalitet. Selskabet er ikke

bekendt med, at der er mere, selskabet kunne have gjort for at fremme processen og højne kvaliteten i besvarelsene.

Det er LBV Kiel, som har ansvaret for at tilrettelægge forløbet for den videre proces. LBV Kiel har fremsendt en plan for gennemførelse af de nødvendige høringsmøder inden sommerferien i Slesvig-Holsten i 2017.

Slesvig-Holstens transportminister, Reinhard Meyer, besøgte tirsdag den 18. april 2017 transport, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen samt forligskredsen bag den faste forbindelse. Reinhard Meyer oplyste, at der ikke aktuelt forventes yderligere forsinkelser i den tyske proces for myndighedsgodkendelse af sænketunnelen under Femern Bælt, og at godkendelsen ifølge den seneste tyske tidsplan forventes at foreligge medio 2018.

Femern A/S har i sin planlægning søgt at tage højde for risikoen for forsinkelser i den tyske proces. Selskabet har den 30. maj 2016 indgået betingede kontrakter med de vindende entreprenører, som gør det muligt at fastholde de nuværende tilbud på de fire store tunnelkontrakter frem til og med 2019 med forudsat anlægsstart i 2020. De betingede kontrakter indeholder samtidig en genforhandlingsmekanisme, såfremt der fortsat er tidsmæssig usikkerhed om afslutningen af den tyske proces i 2019.

Status for udbudsprocessen for de fire store anlægskontrakter

Efter udpegningen af de økonomisk mest fordelagtige tilbudsgivere på de fire store tunnelkontrakter i foråret 2016 modtog Klagenævnet for Udbud to klager over udbudsprocesserne for Tunnel Nord, Tunnel Syd samt Tunnel Portaler og Ramper fra henholdsvis JV Salini-Impregilo-Samsung-Bunte (SISB) samt Hochtief og Züblin (H&Z). I forlængelse af klagernes indgivelse blev der i efteråret 2016 foretaget en processkriftudveksling mellem parterne med henblik på klagenævnets senere kendelse i sagen.

Sund & Bælt Holding A/S offentliggjorde den 23. december 2016 en selskabsmeddelelse, hvoraf det fremgår, at klagerne har trukket klagesagerne tilbage. Der er således ikke flere igangværende klagesager, ligesom klagefristen er udløbet.

Den budgetmæssige situation

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

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

I henhold til den seneste finansielle analyse fra februar 2016 af Femern Bælt-forbindelsen inklusive de danske landanlæg er tilbagebetalingstiden for Femern Bælt-projektet samlet set beregnet til 36 år.

Med udgangen af 2015 er EU-støtteperioden 2008-2015 afsluttet. Femern A/S er i perioden blevet tildelt 1.526 mio. kr. i støtte i projekteringsfasen og til de forberedende anlægsaktiviteter

på kyst til kyst-forbindelsen. I perioden har projektet modtaget både fuld støtte (50 pct.) til omkostninger, der vedrører projektering, og fuld støtte til anlægsarbejder (fremrykkede aktiviteter) svarende til knap 30 pct. af de afholdte omkostninger. I løbet af sommeren 2017 forventes det endeligt afklaret med Europa-Kommissionen, hvor stor en andel af den tildelte støtte på 1.526 mio. kr., der kan udnyttes.

Den 1. december 2015 blev kyst til kyst-forbindelsen formelt tildelt en EU-støtte på knap 4,4 mia. kr. for perioden 2017-2019. Som følge af den tyske myndighedsgodkendelsesproces kan det imidlertid ikke lade sig gøre at udnytte den tildelte EU-støtte fuldt ud inden udgangen af 2019. Kommissionen er bekendt med usikkerheden forbundet med den tyske myndighedsgodkendelse og anlægsfasens påbegyndelse, og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er i løbende dialog med Kommissionen for at sikre, at støttetilsagnet på 4,4 mia. kr. til Femern Bælt-projektet kan udnyttes fuldt ud. På baggrund af en formel ansøgning herom fra transport-, bygnings- og boligministeren er der i november 2016 underskrevet en aftale med Europa-Kommissionen om forlængelse af støtteperioden frem til og med 2020. Der vil på et senere tidspunkt kunne blive behov for at ansøge om en yderligere forlængelse af støttetilsagnet afhængigt af udviklingen i den tyske godkendelsesproces og dermed starttidspunktet for selve anlægsfasen. Afhængig af det tidsmæssige forløb er der en risiko for, at støttetilsagnet ikke kan udnyttes fuldt ud.

Det er i beregningerne af projektets økonomi lagt til grund, at både kyst til kyst-forbindelsen og de danske landanlæg vil modtage EU-støtte svarende til 10 pct. af anlægsomkostningerne i hele anlægsperioden, svarende til i alt ca. 5,8 mia. kr. For at opnå det forudsatte niveau for EU-støtte til anlægsfasen for det samlede projekt, inkl. de danske landanlæg, skal der således opnås yderligere støtte på i alt ca. 1,4 mia. kr.

Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Formål

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

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

Som følge af aftalen af 4. marts 2016 mellem daværende regering (Venstre), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen ligger det fast, at banen

mellem Ringsted og Nykøbing Falster udbygges til dobbeltspor, opgraderes til 200 km/t og udstyres med ERTMS level 2 baseline 3 med færdiggørelse i 2021. Den samme strækning elektrificeres senest i 2024. Strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødbyhavn (grænsefladen til kyst til kyst-forbindelsen syd for Holeby) udbygges, så anlægget står færdig inden åbningen af kyst til kyst-forbindelsen. Det eksisterende spor levetidsforlænges, så det kan anvendes frem til, at anlægsarbejdet på strækningen påbegyndes.

Status

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

Banedanmark har igangsat arbejdet med at planlægge og gennemføre udbud af de aktiviteter, som er fremrykket ved akt 97 af 20. marts 2013. Det drejer sig om 18 vejbroer på Lolland og Falster, nedrivning af overtagede bygninger, støjsolering af eksisterende bygninger samt etablering af ekstra perron på Vordingborg Station:

- Alle 18 vej bærende broer på Lolland og Falster er åbnet for trafik. Restarbejder, mangeludbedring, samt endelige økonomisk afklaring pågår.
- Nedrivning og genopførsel af de første broer begyndte i maj 2014, og i 1. kvartal 2017 åbnede den sidste bro for trafik. Projektet forventes endeligt afsluttet i 2017.
- I alt 31 ejendomme er nedrevet ved udgangen af 1. kvartal 2017. Herudover er der planlagt nedrivning af yderligere 2 bygninger i 2. kvartal 2017.
- De første 415 husejere på Lolland og Falster har siden april 2014 modtaget tilbud om at få støjsoleret deres huse. 373 af disse har accepteret tilbuddet, mens de resterende 42 har afslået eller ikke svaret. Der blev ultimo 2016 udsendt brev til de resterende grundejere om, at deres sager skulle være afsluttet i 2016, da Banedanmark ikke behandler anmodninger i perioden 2017-2019. Pr. 31. marts 2017 var 344 af de 373 accepterede sager afsluttet. Projektet for facadeisolering af bygninger på Sjælland vil blive igangsat i 2019, så gennemførelsen af facadeisoleringsprojektet kan ske parallelt med ombygning og hastighedsopgraderingen af jernbanen på Sjælland. De resterende 29 accepterede sager skal behandles, inden dette arbejde opstartes. Der er sandsynlighed for, at de grundejere, der tidligere har afslået facadeisoleringen, vil henvende sig igen, efterhånden som besigtigelsen og ekspropriationerne i området bliver gennemført.
- Arbejdet med etablering af ekstra perron på Vordingborg Station blev afsluttet i december 2014.

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

- Sejlrende sydøst for Masnedø: Banedanmark indgik aftale med entreprenør d. 12. januar 2016 efter høring af forligskredsen. Arbejdet med sejlrenden og den efterfølgende fastlåsning af broklappen på Masnedundsbroen blev afsluttet i juli 2016, og sejlrenden er overdraget til Vordingborg Havn.

- Bropakke 2-4, som omfatter 52 broer på hele strækningen: Banedanmark har d. 22. marts 2016 underskrevet kontrakt med entreprenør, og siden er detailprojektering påbegyndt. Anlægsarbejdet er igangsat på de første broer i marts 2017 og forventes afsluttet i 2021. Den første sporbærende bro – Ring Syd ved Næstved – åbenede som planlagt for togtrafik efter påsken 2017.
- Anlægspakke 1-3, som omfatter al jord- og afvandringsarbejdet på henholdsvis Sjælland, Falster og Lolland: Anlægspakke 3 (Lolland) er annulleret og vil blive genudbudt, når anlægsarbejdet kan igangsættes med henblik på færdiggørelse inden åbningen af sænketunnelen under Femern Bælt. Kontrakten for anlægspakke 1 og 2 blev underskrevet d. 29. juni 2016, og anlægsarbejdet er igangsat i februar 2017.
- Ny Masnedsundbro: Kontrakten med entreprenøren blev indgået d. 9. maj 2016. Etablering af byggeplads m.v. er opstartet i 1. kvartal 2017, og anlægsarbejdet forventes i al væsentlighed afsluttet i 2019. Der er en del udfordringer i forbindelse med denne entrepriser, både i forhold til flytning af eksterne ledninger, samt jordbundsforhold som er ringere end forudsat i udbuddet.
- Sporentreprisen for hele strækningen: Sporentreprisen er annulleret, da ændringen i udbuddet blev vurderet for omfattende til at fortsætte. Sporarbejder på Sjælland og Falster er genudbudt, og der er udsendt udbudsmateriale d. 10. oktober 2016. Forhandlingstilbud er modtaget d. 31. januar 2017, og kontrakt forventes underskrevet inden sommerferien 2017. Arbejdet på Lolland genudbydes, når der er klarhed over tidsplanen for anlægsarbejdet med sænketunnelprojektet under Femern Bælt og dermed tidsplanen for udbygning af jernbanen mellem Nykøbing Falster og syd for Holeby.
- Udbuddet om etablering af en ny klapbro over Guldborgsund, Kong Frederik IX's bro: Udbuddet er annulleret og vil blive genudbudt, når tidsplanen for anlægsarbejdet på Lolland er besluttet.
- Arbejdet med at ændre stationer på strækningen: Arbejdet er udbudt, og kontrakt indgået i 1. kvartal 2017. Detailprojektering er opstartet, og udførelsen indledes på Eskilstrup Station i efteråret 2017. Etableringen af Holeby Station på Lolland udbydes, når tidsplanen for anlægsarbejder på Lolland er kendt.

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

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

Vejdirektoratet etablerer i samarbejde med A/S Femern Landanlæg en ny bro over Sydmotorvejen i forbindelse med den nye Holeby Station. Den eksisterende bro blev påkørt og nedrevet i marts 2016, og arbejdet med at genopføre den er, efter aftale med Transport-, Bygnings- og

Boligministeriet og en forudgående høring af forligskredsen bag Femern Bælt-projektet, blevet fremrykket. Udbudsmaterialet blev udsendt i oktober 2016, og kontrakten blev indgået ultimo februar 2017. Efter planen åbner den nye bro for trafik i oktober 2017.

Den budgetmæssige situation

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

A/S Femern Landanlæg har påbegyndt en analyse af mulighederne for at optimere de fremtidige drifts- og vedligeholdelsesarbejder for de nye anlæg med henblik på at sikre den bedst mulige totaløkonomi i anlæggenes levetid.

Der er ad tre omgange tildelt i alt 271 mio. kr. i EU-støtte til projektets projekteringsfase. Alle tre EU-projekter er nu afsluttet, og i alt er ca. 266 mio. kr. kommet til udbetaling. Projektet forventes i juli 2017 at søge om EU-støtte til udførelsesaktiviteterne i perioden medio 2017-2021. Der forventes svar på ansøgningen ultimo 2017 eller primo 2018.

9. Metroen

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

Tabel 8.1 | Anlægsbudget for metroen

Projekt	Anlægsbudget (2017-priser)	Forbrug pr. 1. april 2017
Cityringen	24,6 mia. kr.*	20,1 mia. kr.
Nordhavnsmetroen	3,1 mia. kr.**	1,4 mia. kr.
Sydhavnsmetroen	9,1 mia. kr.**	671 mio. kr.

* Inkl. Forlig med entreprenør.

** Inkl. korrektionsreserve.

Cityringen

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

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

Status

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

Anlægsentreprenøren Copenhagen Metro Team (CMT), der står for anlægget af Cityringen, er et konsortium bestående af de tre italienske parter Salini Impregilo S.p.A., Tecnimont og SELI. Ansaldo STS (der er ejet af Hitachi) skal levere tog, styresystem, jernbaneinfrastruktur og kontrol- og vedligeholdelsescenter, samt stå for driften de første fem år med option på yderligere tre år. Ansaldo STS har stået for at levere tog og styresystemer m.v. til den eksisterende metro, ligesom Ansaldo STS har stået for drift og vedligehold af den eksisterende metro siden åbningen i 2002.

I starten af 2017 afsluttede Metroselskabet tunnelarbejdet, idet de fire boremaskiner havde boret de i alt 30 km tunnel på Cityringen. Færdiggørelsen af tunnelarbejdet var en stor milepæl i Cityringsprojektet.

På alle 22 byggepladser er udgravningen og etablering af bundplade nu gennemført, og de væsentligste og tidskritiske dele af betonarbejderne er dermed afsluttet. Betonarbejdet med resterende indvendige vægge og betondæk foregår fortsat. Det mekaniske og elektriske installationsarbejde på de første 11 stationer er i gang og det arkitektoniske arbejde (benævnt ”Architectural Finishes” eller AF-arbejder) med bl.a. opsætning af vægbeklædning er påbegyndt på de første seks stationer: Nørrebros Runddel, Nuuks Plads, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station, Frederiksberg Allé samt på stationen ved Enghave Plads. På disse stationer er de store stationsrum og de indvendige konstruktioner støbt, mens etablering af jernbanetekniske installationer er i gang og for ca. halvdelen vedkommende nærmer sig deres afslutning.

På grund af uoverensstemmelser mellem CMT og CMT’s underentreprenør MT Højgaard, har AF-arbejdet stået stille siden november 2016. I forbindelse med, at der er indgået en forligsaftale med CMT, er CMT forpligtet til fremover at sikre tilfredsstillende fremdrift i AF-arbejderne, således at åbningsdatoen er uændret. CMT og MT Højgaard har i juni 2017 indgået en aftale om overdragelse af kontrakten vedr. disse arbejder, således at CMT overtager MT Højgaards kontrakt.

Cityringen er i en fase, hvor transportsystementreprenøren, Ansaldo STS, løbende får overdraget adgang til tunneller, stationer og skakte, for at kunne udføre skinnelægningen og installationsarbejder. Ansaldo STS er i gang med installationsarbejder på de første syv stationer og skakte. Skinnelægning er startet fra Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret (CMC) i Vasbygade og installationsarbejder pågår per 1. april 2017 på spor 1 mellem Nuuks Plads og Nørrebros Runddel samt på spor 2 frem til Frederiksberg Allé. Arbejdet følger tidsplanen.

Når Ansaldo STS har lagt spor og foretaget installation af transportsystemet i både tunneller, stationer og skakte, skal Ansaldo STS herefter teste systemets funktionsduelighed på den såkaldte ”Functional Section”. De første test på Functional Section ventes udført medio 2017.

Der er på nuværende tidspunkt leveret 28 tog til Cityringen til Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret (CMC) i Vasbygade, hvor de vil gennemgå forskellige test og tilpasninger. Produktionen af de øvrige passagertog følger tidsplanen, og der vil i alt blive leveret 39 metrotogsæt til driften på Cityringen inklusiv Nordhavns- og Sydhavnsafgreningen.

Hvor udfordringerne i de første anlægsfaser primært har været etableringen af de meget store anlægskonstruktioner i snævre byrum, vil udfordringerne i de næste faser især være koordineringen af installationsarbejder på de samme relativt snævre arbejdspladser, samt sikring af idriftsættelse af de tekniske systemer. Projektet bevæger sig således fra at være et kompliceret anlægsprojekt til i stigende grad at være et kompliceret teknikprojekt.

Pr. 1. april 2017 er der forbrugt ca. 85 pct. af anlægsbudgettet for Cityringen.

De kritiske veje for projektets gennemførelse vil ændre sig i takt med projektets faser. I den forløbne periode er det vurderet, at de to væsentligste kritiske veje for projektet har været:

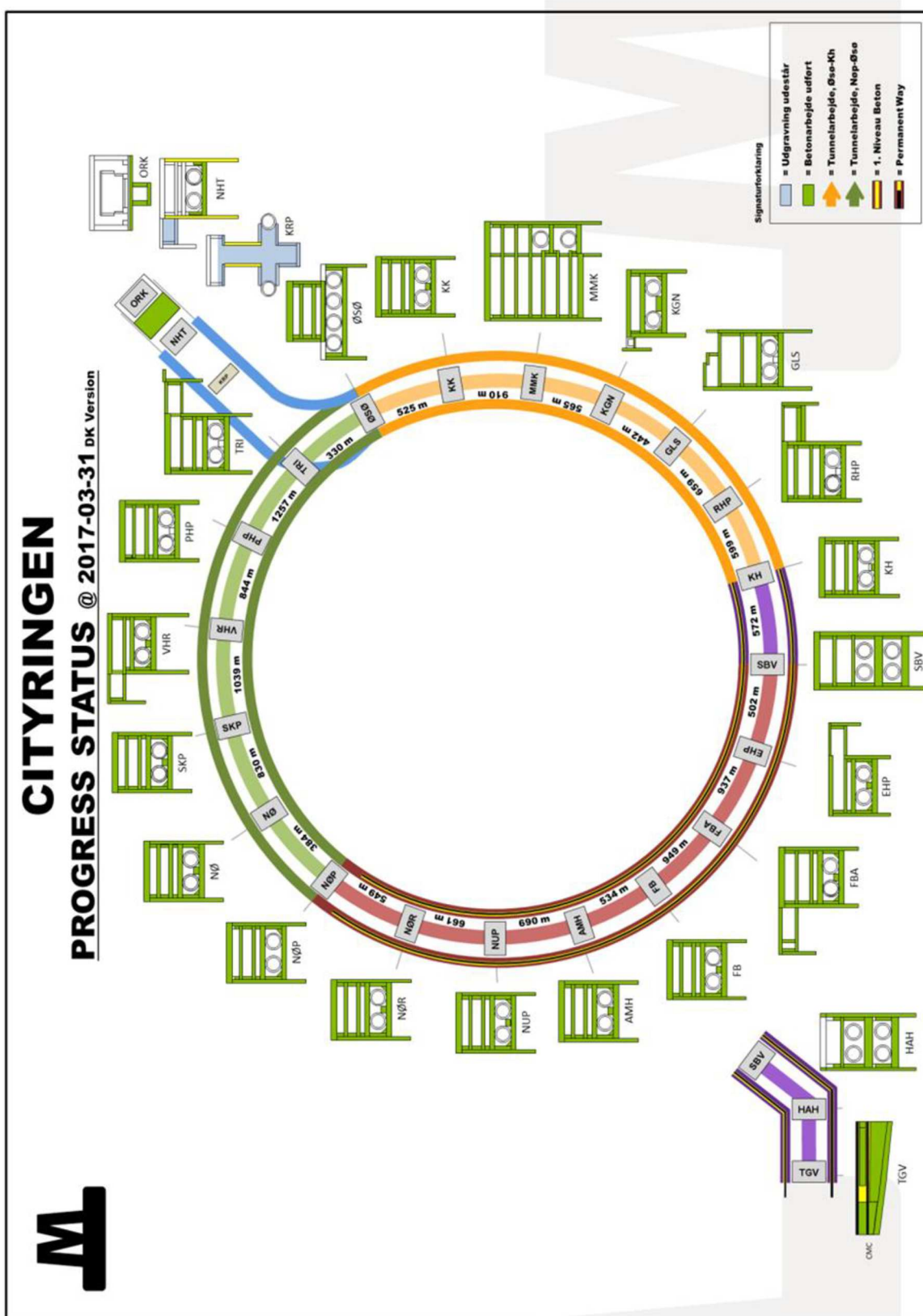
1. Færdiggørelse af elektriske og mekaniske installationer i stationer, skakte og tunneller i den såkaldte ”Functional Section” fra Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret frem til Fre-

deriksberg Station, så der kan gennemføres integrerede funktionstest af tekniske systemer fra sommeren 2017.

2. Manglende fremdrift af AF-arbejderne.

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

Figur 9.1 | Fremdriften på Cityringens byggepladser



Tabel 8.2. | Hjemmelsgrundlag for Cityringen

Dato for indgåelse/vedtagelse	Lov/aftale	Hjemmel
6. juni 2007	Cityring	Lov nr. 552
1. december 2010	Anlægsbudget for Cityringen	Akt. 51 af 16. december 2010
21. februar 2014	Aftale om klare rammer for byggeriet af Metrocityringen	Udmøntet i en ændring af Lov om en Cityring
8. oktober 2014	Håndtering af fordyrelsen for byggeriet af Cityringen	Akt. 8 af 8. oktober 2014
5. april 2017	Forligsaftale med CMT	Fortroligt akt. N af 5. april 2017

Finansudvalget tiltrådte med aktstykke 51 af 1. december 2010 anlægsbudgettet for Cityringen. Med Aftalen om klare rammer for byggeriet af Cityringen er anlægsbudgettet for Cityringen forøget med ca. 1 mia. kr. Anlægsbudgettet udgjorde herefter i alt 23,7 mia. kr. (2017-priser).

CMT har rejst en række ekstrakrav for ca. 7,5 mia.kr. mod Metroselskabet. Den 10. februar 2017 indgik Metroselskabet en forligsaftale med CMT med forbehold for ejernes godkendelse. Aftalen, der nu efter ejernes accept er endelig indgået, indebærer, at Metroselskabet betaler ca. 850 mio. kr. til CMT for at sikre fremdriften i projektet, begrænse tab og minimere projektets risikoprofil. Med aftalen lukkes en række af de af CMT rejste claims for ca. 3,7 mia. kr. Der vil fortsat udestå enkelte store claims for samlet set ca. 3,7 mia. kr., som Metroselskabet afviser, men som CMT vil have mulighed for at indbringe for voldgiftsretten. CMT vil dog højst kunne få udbetalt 1,8 mia. kr. i en eventuel voldgiftssag vedrørende førnævnte krav. Det er samtidig aftalt, at CMT ikke kan stille yderligere krav vedrørende det arbejde, der er udført i perioden frem til 31. december 2016, og at eventuelle krav vedrørende fremtidige leverancer under aftalen maksimalt kan udgøre 245 mio. kr. I forbindelse med aftalen overtager CMT det fulde ansvar for, at AF-arbejderne bliver gennemført indenfor projektets tidsplan. Forligsaftalen betyder, at Cityringen fortsat åbner som planlagt i juli 2019. I tilknytning til forligsaftalen er der indgået en supplerende aftale om en likviditetsbro på 180 mio. EUR ekskl. moms. Anlægsbudgettet udgør herefter 24,6 mia. kr. (2017-priser).

Pr. 1. april 2017 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 20,1 mia. kr. (løbende priser).

Nordhavnsmetroen

Som en afgang fra Cityringen bygges der en metrolinje til Nordhavnen foreløbig med to stationer. Nordhavn metrostation bliver en underjordisk station, forbundet med Nordhavn S-togsstation via en gangtunnel. Orientkaj metrostation bliver en højbanestation. Ibrugtagning er planlagt omkring årsskiftet 2019/2020 med drift start primo 2020 og åbning for passagererne i januar 2020. Herudover er det besluttet at anlægge et antal yderligere stationer i Nordhavnen i takt med byudviklingen, jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen af 27. juni 2014.

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

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

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

Status

For størstedelen af anlægget af Nordhavnsafgreningen blev der i juni 2015 efter udbud indgået kontrakter med henholdsvis en anlægsentreprenør og en transportsystemleverandør. Transportsystemet udgør en integreret del af anlægget af Cityringen. For den resterende del, højbanestrækningen, som blev udbudt særskilt, blev kontrakten underskrevet i november 2015. Anlægsarbejdet for afgreningen til Nordhavn er fordelt på to kontrakter, hvor MetNord JV, som er et Joint Venture mellem Züblin og Hochtief, er entreprenør på begge. Den ene kontrakt vedrører en totalentreprise, som omfatter de underjordiske anlægsarbejder fra Nordhavn station til Øster Søgade skakt. Den anden kontrakt er en hovedentreprise, som omfatter de overjordiske anlægsarbejder fra Nordhavn Station til Orientkaj Station.

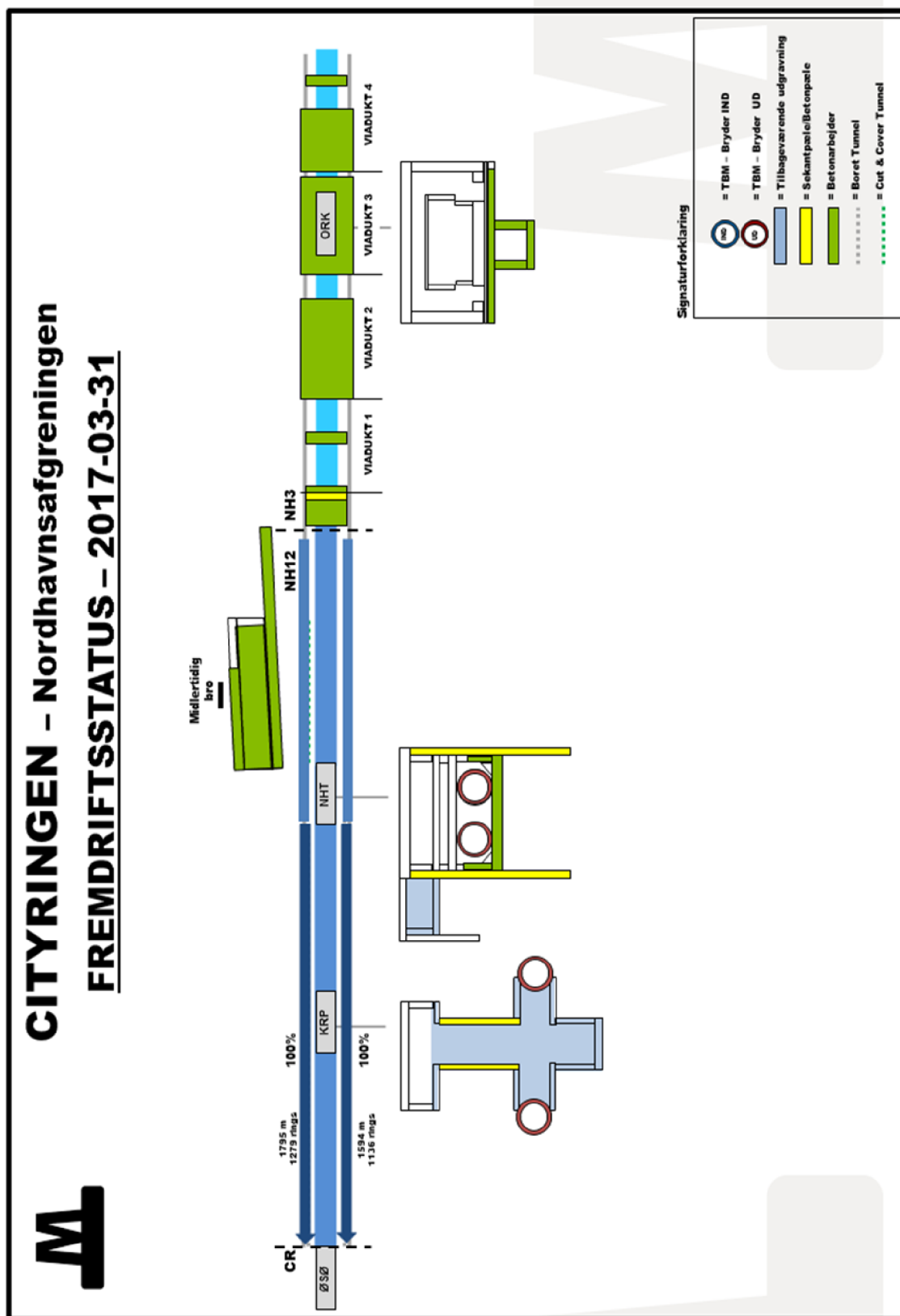
Københavns Kommune har udarbejdet en supplerende VVM-redegørelse for Nordhavnsafgreningen, og transport-, bygnings- og boligministeren har udstedt de nødvendige bekendtgørelser, som sikrer, at det myndighedsmæssige grundlag for anlægsarbejdet er på plads.

Tunnelboringen for Nordhavnsafgreningen blev afsluttet primo februar 2017, da den anden og sidste tunnelboremaskine brød igennem på Øster Søgade.

Arbejdet på højbanen og Orientkaj Station er i gang. De første to af fire sektioner af højbanen er blevet støbt og betonarbejdet på Orientkaj er påbegyndt. Derudover er betonarbejdet for teknikbygningen afsluttet, som det også fremgår af nedenstående figur.

Den tidligere konstaterede forurening i forbindelse med Århusgadekvarterets såkaldte "Røde By" i Nordhavn har vist sig også at kunne påvirke gangtunnelen under Kalkbrænderihavnsvej, når denne skal etableres. Der arbejdes med en pragmatisk løsning med afværgeforanstaltninger, der ikke skønnes at ville påvirke projektets tidsplan eller overordnede økonomi.

Figur 9.2 | Cityringen – Nordhavnsafgreningen, fremdriftsstatus



Tabel 9.1 | Hjemmelsgrundlag for Nordhavnsmetroen

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

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

Entreprenøren har rejst en række claims, som per 31. marts samlet udgør 25 mio. EUR. Det drejer sig blandt andet om claims vedr. design- og assessor-review, grænseflader i Øster Søgade, jordbundsforhold etc. De rejste claims er endnu ikke dokumenterede, og den reelle værdi vurderes at være lavere. Parterne er i dialog om de enkelte claims og om det grundlag, der skal tilvejebringes for at kunne konkludere disse, og er enige om at søge at finde en forligsmæssig løsning. Et forlig vil skulle finansieres af projektets reserver, herunder delvist af den resterende 10 pct.-reserve på ca. 220 mio. kr. (2013-priser).

Pr. 1. april 2017 er det samlede forbrug på Nordhavnsmetroen opgjort til 1,4 mia. kr. (løbende priser).

Sydhavnsmetroen

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

Den 14. oktober 2016 indgik staten v. transport-, bygnings- og boligministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune en aftale om finansieringen af meromkostningerne på 615 mio. kr. (2013-priser) ved udformningen af den kommende metrostation ved Ny Ellebjerg som en underjordisk tunnelstation. Aftalen indebærer, at staten overdrager byggeretten for banearealet på Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet som et statsligt indskud. På baggrund af et byggeønske på i alt ca. 80.000 etagemeter, som blandt andet skal anvendes til boliger og erhverv, er byggeretten af Metroselskabet værdisat til 120 mio. kr.

Ibrugtagning af Sydhavnsmetroen er planlagt til 2023.

Status

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

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

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

Sydhavnsmetroen er herefter sendt i samlet udbud den 22. oktober 2016 med henblik på, at anlægsarbejdet kan påbegyndes ultimo 2017 og den nye metrolinje åbne i 2023.

Metroselskabet analyserer, i samarbejde med DSB og Banedanmark, i forlængelse af ovenstående aftale fra oktober 2016 vedr. udformning af den kommende metrostation ved Ny Ellebjerg som en underjordisk tunnelstation, mulighederne for at sammenkoble de forskellige dele af Ny Ellebjerg station, bestående af både nuværende og kommende linjer. Ny Ellebjerg Station ventes at få en størrelse passagermæssigt, der er tilsvarende den nuværende København H. Det er på nuværende tidspunkt forventningen, at de tre parter kan fremlægge et fælles forslag medio 2017, og at dette forslag skal endeligt afstemmes med Københavns Kommune i forhold til lokalplanlægning.

Tabel 9.2 | Hjemmelsgrundlag for Sydhavnsmetroen

Dato for indgåelse/vedtagelse	Lov/aftale	Hjemmel
4. september 2014	Finansieringen af statens andel af afgreningskammeret for Sydhavnsmetroen	Akt. 149 af 4. september 2014
5. februar 2015	Ændring af cityringsloven omfattende anlæg af en ny metro til Sydhavnen	
14. oktober 2016	Aftale om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg Station	

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

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

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

Pr. 1. april 2017 er det samlede forbrug på Sydhavnsmetroen opgjort til 671,0 mio. kr. (løbende priser).

10. Øvrige projekter

Kronprinsesse Marys Bro (Fjordforbindelsen Frederikssund)

Forbindelsen gennemføres af den selvstændige offentlige virksomhed ”Fjordforbindelsen Frederikssund”. Navnet på den kommende nye bro over Roskilde Fjord er Kronprinsesse Marys Bro.

Den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund’s formål er at etablere anlægget, herunder optage lån og i forlængelse heraf opkræve betaling for passage af biler til brug for tilbagebetaling af lånet, samt at etablere, drive og vedligeholde et betalingsanlæg, jf. projektets anlægslov (lov nr. 1519 af 27. december 2014). I november 2015 blev der nedsat en bestyrelse for den selvstændige offentlige virksomhed.

Vejdirektoratet forestår opførelsen af de fysiske anlæg på vegne af den selvstændige offentlige virksomhed og er forretningsfører for virksomheden.

Formål

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

Status

Entreprisearbejderne udbydes i én større totalentreprise samt to mindre hovedentrepriser. Anlægsarbejderne på den første hovedentreprise, strækningen fra Frederikssundsvej til fjorden, er afsluttet i oktober 2016. Den anden hovedentreprise, tilslutningen af Frederikssundsvej, planlægges udbudt ultimo 2017 med anlæg i 2018-2019.

Tilslutningen til Frederikssundsvej var oprindeligt planlagt som et 3-benet signalreguleret kryds, men ændrede forudsætninger betyder, at tilslutningsanlægget nu udformes som et S-anlæg med ramper og shunts, der prioriterer trafikken mellem Frederikssundsvej og Fjordforbindelsen. Dette er en optimal trafikal løsning i forhold til adgangen til den nye fjordforbindelse. S-anlægget medfører en forventet merudgift på 72 mio. kr., som afholdes af projektets reserver. Merudgiften medfører isoleret set en mindre stigning i tilbagebetalingstiden på ca. 2 år, men tilbagebetalingstiden forventes fortsat at være under 40 år. Hertil kommer, at hvis Frederikssundsmotorvejen på et senere tidspunkt besluttes færdiggjort, vil S-anlægget medføre en skønnet besparelse på i størrelsesordenen 80 mio. kr. i Frederikssundsmotorvejens anlægsbudget.

For den store totalentreprise, omfattende højbroen og motortrafikvejen fra Skibbyvej til Marbæk, er der indgået kontrakt i oktober 2016 med forventet færdiggørelse 4. kvartal 2019. Derudover udbydes særskilte entrepriser for betalingsanlæg og skilte mv.

Ekspropriationsforretninger er næsten gennemført i løbet af 2016 bortset fra øst for Frederikssundsvej til tilslutningsanlægget, som planlægges gennemført i efteråret 2017.

Projektet forløber planmæssigt og forventes at kunne åbne ultimo 2019.

Den budgetmæssige situation

Projektets samlede anlægsoverslag (totaludgift) inklusive udgifter til forberedelse samt etablering af betalingsanlægget udgør 1.972,0 mio. kr. (2017-priser). Der er på finansloven bevilget 634,6 mio. kr. i statsligt bidrag til selve anlægsprojektet inklusive 2,8 mio. kr. til den forudgående forberedelse af projektet. Den resterende udgift til projektet finansieres af den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund ved låneoptag og tilbagebetales efterfølgende via brugerbetaling på den nye forbindelse.

Første og anden del af låntagning på i alt ca. 0,8 mia. kr. er gennemført til et meget tilfredsstillende renteniveau. Dette samt et tilfredsstillende licitationsresultat for totalentreprisen omfattende størstedelen af anlægsarbejderne gør, at projektets anlægsoverslag inklusive udgifterne til S-anlægget ved tilslutningen mellem Fjordforbindelsen og Frederikssundsvej forventes overholdt, samt at anlægslovens krav om en tilbagebetalingstid på maksimalt 40 år forventes indfriet.

11. Puljeprojekter på transportområdet

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

Tabel 11.1 giver en oversigt over puljeprojekter, der er igangsat af forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 og senere aftaler i forlængelse af denne. For så vidt angår puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser, som er etableret med Aftaler om en grøn transportpolitik, er der givet en status for VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. i afsnit 4.1 for baneprojekter og i afsnit 5.1 for vejprojekter. Til sidst i tabellen indgår desuden enkelte mindre projekter igangsat med Aftaler om en grøn transportpolitik, som dog ikke kan henføres til konkrete puljer.

I tabel 11.2 gives en oversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter afsat som led i aftalerne om en grøn transportpolitik, og som enten udføres under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet eller udbetales til og gennemføres af eksterne parter.

Tabel 11.3 giver en oversigt over puljeprojekter, der er udmøntet af forligskredsen bag Aftale om en bedre og billigere kollektiv trafik af 12. juni 2012.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af januar 2014 er der reserveret midler til en stationspulje samt afsat midler til pulje til parkering. I tabel 11.4 gives en status over udmøntningen af puljerne.

Derudover gives der til sidst en status for rådighedspuljen vedrørende overkørsler og pulje til øget tilgængelighed.

11.1. Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik

Med Aftale om en grøn transportpolitik fra januar 2009 blev der afsat midler til at etablere og forlænge en række puljer med henblik på at sikre en løbende, målrettet indsats inden for en række prioriterede fokusområder. Midlerne er løbende blevet udmøntet til konkrete projekter, jf. følgende tabel. Til sidst indeholder tabellen desuden enkelte mindre projekter, der dog ikke kan henføres til de nævnte puljer.

Tabel 11.1 | Puljeprojekter på transportområdet, En grøn transportpolitik

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel/Aftale	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.17	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til stationsmoderniseringer						
Nordhavn station	Aftale af 26. nov. 2010	79,4	Ja	15,0	(bero)	Banedanmark
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse						
Rampekrydsombygning ved Odense SV	Aftale af 21. marts 2013	29,0	Ja	5,4	2017	Vejdirektoratet
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014)						
Cykelsti Humlum-Oddesund Syd	Aftale af 19. juni 2013	18,0	Ja	2,1	2018	Vejdirektoratet
Cykelsti vest for Kyse-Fuglebjerg	Aftale af 24. juni 2014	20,0	Ja	3,3	2017	Vejdirektoratet
Tværgående evaluering af cykelpuljens effekt	Aftale af 24. juni 2014	1,5	Ja	0,7	2019	Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Svanninge Bakker	Aftale af 26. maj 2015	3,0	Ja	0,8	2017	Vejdirektoratet
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre trafiksikkerhed (2009-2014)						
Simulator til lokoføreruddannelsen	FL10	12,7	Ja	0,2	-	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
eCall	Akt. 115 2008/2009	10,3	Ja	5,3	2017	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Modulvogntogsforsøget	FL07/FL08 Aftale af 21. marts 2013 Aftale af 24. juni 2014	220,7	Ja	195,9	2017	Vejdirektoratet
Fartvisere på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	6,1	Ja	5,0	2019	Vejdirektoratet
Forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	5,0	Ja	2,2	2017	Vejdirektoratet
Sikre kryds, bl.a. forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	8,4	Ja	0,4	2017	Vejdirektoratet
Intensiveret ulykesbekæmpelse på vejstrækninger, sorte pletter og grå strækninger	Aftale af 24. juni 2014	11,1	Ja	3,3	2017	Vejdirektoratet
Kampagne til hindring af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	7,5	Ja	7,2	2016	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)						
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	FL11	9,7	Ja	0,0	-	Reservation
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	Aftale af 21. marts 2013	56,0	Ja	0,0	2018	Banedanmark
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til støjbekæmpelse (2009-2014)						
Udbedring af punktvis fejl på jernbanen	Aftale af 14. nov. 2013	5,0	Ja	3,6	2017	Banedanmark
Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel	Aftale af 26. nov. 2010	7,3	Ja	6,6	2017	Banedanmark
§ 28.11.71. Generelle puljer						
Landstrafikmodellen	FL10	63,0	Ja	56,8	2017	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Gødstrup station (Sygehus)	Aftale af 7. feb. 2012	16,5	Ja	0,8	2018	Banedanmark
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)						
Istandsættelse af busstoppesteder	Aftale af 5. maj 2011	15,0	Ja	11,5	-	Vejdirektoratet
Øvrige mindre projekter						
Bekæmpelse af støj (Støjskærm Allingevej samt støjskærm Bramdrupdam)	Aftale af 26. august 2016	45,7	Ja	0,0	2019	Vejdirektoratet
Etablering af shunt ved Lem	Aftale af 26. aug. 2016 Akt 24 af 1. dec. 2016	0,3	Ja	0,0	2017	Vejdirektoratet

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

1) Der er med Togfonden DK afsat yderligere 23,0 mio. kr. til projektet.

2) Det bemærkes for så vidt angår puljen til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning, at visse projekter finansieret af puljen behandles under kapitel 4.1 og 5.1 (undersøgelser på bane- og vejområdet). Tabellen viser således ikke alle projekter finansieret af puljen.

Nedenstående oplister projekter i tabel 11.1, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af Anlægsstatus:

- Jf. forrige Anlægsstatus blev projektet Stikrydsning ved Svanninge Bakker tidligere sat i bero, da det i forbindelse med detailprojekteringen viste sig, at stikrydsningen ikke kunne etableres som forudsat. Projektet er nu – efter forudgående høring af forligskredsen – ændret i forhold til det oprindelige projekt til kun at omfatte, skiltning, etablering af buslomme i nordsiden, rumleriller og trådhegn. Det tilpassede projekt har en forventet udgift på 1,3 mio. kr. Arbejdet afsluttes inden sommerferien. Restmidler vil blive tilbageført til pulje til fremme af cykling.
- Projekterne i modulvogntogsforsøget er stort set afsluttede. Der er dog to lokaliteter, som ikke pt. er afsluttede. Det drejer sig for det første om rute 44 mellem Svendborg og Faaborg, hvor strækningen er karakteriseret ved at være smal og kurvet. Vejdirektoratet har fundet en løsning, der muliggør opgraderingen på strækningen, med undtagelse af ca. 300 m vej forbi Hvidkilde Gods, da der her er en række forhold, som gør det yderst vanskeligt at opgradere delstrækningen. Der pågår desuden en dialog mellem Vejdirektoratet og politiet om et skilteprojekt ved passagen ved Vester Skerninge. Projektet forventes afsluttet i 2017. Det andet projekt er strækningen gennem Fredensborg i Nordsjælland. Med Aftale om udmøntning af midler til undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv. af 13. december 2016 blev parterne enige om at imødekomme Fredensborg Kommunes ønske om en ændret rute via Isterødvejen og Helsingørmotorvejen under forudsætning af, at kommunen tilvejebringer den fornødne finansiering og indhenter accept fra de øvrige kommuner til at køre modulvogntog på deres del af Isterødvejen. Vejdirektoratet er fortsat i dialog med Fredensborg Kommune om den konkrete løsning. Udover de to uafsluttede projekter forbereder Vejdirektoratet efter aftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement endvidere eksisterende ramper ved tilslutningsanlæg 41, Tjæreby for kørsel med modulvogntog. Anlægsarbejdet udføres sammen med det kommunale medfinansieringsprojekt "Østvendte ramper på E20 ved TSA 41, Tjæreby(Vemmelev)" og finansieres inden for bevillingen afsat til udvidelse vejnettet til modulvogntog (modulvogntogsforsøget).
- Åbningsår for Cykelsti Humlum-Oddesund Syd er ændret fra 2017 til 2018 pga. længere myndighedsbehandling vedr. bro over banen end forventet.
- Som tidligere oplyst er projektet vedr. stationsmodernisering af Nordhavn St. fordyret, og projektet er sat i bero. Projektet er blevet drøftet med forligskredsen bag projektet, og der udestår afklaringer i forhold til metroens anlæg på Nordhavn st., hvilket Banedanmark er i dialog med Metroselskabet omkring.
- Projektet Udbedring af punktvis fejl på jernbanen har ved en fejl ikke tidligere fremgået af tabellen og er nu tilføjet.
- Stationen i Gødstrup var oprindeligt planlagt åbnet samtidig med hospitalets 1. etape i 2016. Hospitalets åbning er nu udsat til 2019, hvorfor Herning Kommune udskyder etableringen af stationsforplads og adgangsveje til stationen (projekter, som kommunen står for) til ultimo 2017/primus 2018. Herning Kommune, DSB og Banedanmark skønner, at det vil

være en fordel for det samlede projekt, at anlæg af en ny station ved Gødstrup Sygehus udskydes til 2018. Projektet udarbejder programfaserapport som grundlag for den kommende projektering. Projektering forventes færdig ultimo 2017. Udbud og udførelse af entreprenørydelser gennemføres i 2018. Projektet koordinerer forpladsarbejder med Herning Kommune, og disse forventes udført efter perronarbejder. Endvidere koordineres avertering af perron med DSB.

- Projektet "Landstrafikmodellen" har ændret afslutningsår fra 2016 til 2017. Årsagen er forsinkelser i arbejdet fra Transport DTU's side, som står for udvikling og drift af modellen. Ifølge nuværende aftale afsluttes projektet i 2017 med frigivelsen af LTM version 2.0, hvorefter der vil ske en fortsat drift af projektet via midler på Finansloven indtil 2020.

Afsluttede/åbnede puljeprojekter siden forrige Anlægsstatus:

- Langeskov st. (åbnet, men under regnskabsmæssig afslutning)
- Enghave St.
- Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro
- ATC- linjeledere på fjernbanen blev aflyst i 2016, da effekten af investeringen kun ville kunne opnås frem til udrulning af Signalprogrammet på strækningen, og da det ikke vurderedes, at projektet kunne gennemføres inden for den afsatte bevilling. Forligskredsen tiltrådte i foråret 2016, at restbevillingen til projektet medgik til finansiering af fordyrelsen af Langeskov st.
- Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal
- Bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn
- Krydsombygning ved Klausdalsbrovej ved Ring 4 i Ballerup (dog mindre udbedringer i 2017)
- Udvidelse af frakørsel ved Vintapperrampen (dog mindre udbedringer i 2017)
- Cykelsti Sandvadvej, Hærvejen (dog slidlag i 2017)
- Cykelsti Kværndrup-Egeskov (dog udestår slutafregning)
- Koordinering og planlægning af nationale og regionale cykelruter (dog afsluttende arbejder i 2017).
- Støjskærm ved Eremitageparken, Lyngby-Taarbæk (dog beplantning i 2017)
- Støjisolering af stærkt støjbelastede boliger (dog en udbetaling i 2017)
- Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Vejdammen
- Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød
- Genberegning af midtjysk motorvej (landstrafikmodel)
- Undersøgelse af smidiggørelse af passage, broer ved Assentoft
- Kampagne til hindring af højresvingsulykker

Tabel 11.2 | Økonomioversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter, En grøn transportpolitik

(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt pr. 31.03.2017	Resterende pulje (2017-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes til projekter varetaget af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet					
Pulje til fremme af cykling	Aftale af 26. maj 2015	2015-2016	51,1	0,0	Vejdirektoratet
Medfinansieringspuljen	Aftale af 21. marts 2013 Aftale af 24. juni 2014	-	151,6	0,0	Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik	Aftale af 29. januar 2009	2009-2014	1.010,2	0,0	Vejdirektoratet
Nordvendt TSA ved Bodumvej + shunt ved TSA 70	Aftale af 26. august 2016	2017-2019	0,0	22,0	Vejdirektoratet
Pulje til veteranog	Aftale af 21. marts 2013	2013	4,7	0,0	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Forbrug pr. 31.03.2017	Totaludgift (2017-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes til projekter udført af eksterne parter					
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	Aftale af 29. januar 2009	-	73,3	260,6	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	Aftale af 29. januar 2009	-	130,9	130,9	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statsligt bidrag	Aftale af 29. januar 2009	-	35,7	35,7	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	Aftale af 26. nov. 2010	-	30,2	60,7	Vejdirektoratet
Grenå omfartsvej	Aftale af 7. februar 2012	-	27,1	118,8	Vejdirektoratet
Etablering af shunt ved Lem	Aftale af 26. august 2016	-	0,0	0,3	Vejdirektoratet
Udbygning af Tranholmvej	Aftale af 26. august 2016	-	0,0	36,6	Vejdirektoratet

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

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 afsatte parterne 100 mio. kr. (2013-priser) til en pulje til kommunal medfinansiering af anlægsprojekter i relation til statsvejnettet, hvor staten betaler op til 50 pct. og ansøgerkommunen minimum 50 pct. af projektomkostningerne.

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

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

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

- Etablering af sydvendte ramper på E45 Østjyske Motorvej ved tilslutningsanlæg 53 (Skanderborg Kommune) forventes åbnet i juni 2017.
- Etablering af nyt tilslutningsanlæg ved Ødisvej på E45 Sønderjyske Motorvej (Kolding Kommune) forventes åbnet i november 2017.
- Etablering af vestvendte ramper på rute 21 Holbækmotorvejen ved tilslutningsanlæg 6 (Høje Taastrup Kommune) forventes åbnet i december 2017.
- Etablering af rundkørsel på rute 57 Elmevej nord for Vestmotorvejen (Sorø Kommune) forventes åbnet i september 2017.

Den samlede økonomiske ramme for medfinansieringspuljen forventes overholdt.

Yderligere medfinansieringsprojekter

Med Aftale om udmøntning af midler til vejprojekter ved Haderup og Ribe mv. af 26. august 2016 blev der udmøntet midler til et yderligere medfinansieringsprojekt, som dog ikke udgør en del af den eksisterende medfinansieringspulje. Projektet ”Etablering af nordvendt tilslutningsanlæg ved Bodumvej samt shunt ved tilslutningsanlæg 70” bliver støttet med 22,4 mio. kr. (2016-priser), som udgør halvdelen af den samlede udgift til projektet. Den anden halvdel finansieres af Aabenraa Kommune.

Med finansloven for 2017 er der udmøntet midler til et yderligere medfinansieringsprojekt, som ikke er del af de eksisterende medfinansieringsprojekter. Projektet ”Etablering af vestvendte ramper ved Esbjergmotorvejens tilslutningsanlæg 67 ved Vejen Øst” bliver støttet med 14,4 mio. kr. (2017-priser), som udgør halvdelen af den samlede udgift til projektet. Den anden halvdel finansieres af Vejen Kommune.

Pulje til mere cykeltrafik

De resterende 175,1 mio. kr. fra Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014) blev udmøntet med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014. Parterne var enige om at udmønte i alt ca. 121,4 mio. kr. til medfinansiering af en lang række projekter i kommuner, virksomheder og organisationer, et beløb til administration af puljen svarende til 1 pct. af tilskudsdelens samt 52,5 mio. kr. til cykelprojekter på statsveje og tværgående projekter. Sidstnævnte projekter fremgår af tabel 11.1.

Som en del af trafikaftalen om Bedre mobilitet af 26. nov. 2010 aftalte forligskredsen, at Bornholms Regionskommune skulle have et tilskud på 11,9 mio. kr. i 2010 til ”Bornholms Cykelvej” af Puljen til mere cykeltrafik (”Cykelpuljen”), og samtidigt var der enighed om, at der skulle reserveres 11,1 mio. kr. årligt i 2011-14 til resten af kommunens samlede ansøgning. Bornholm har således i 2010-2014 fået tilsagn om tilskud på i alt 56,4 mio. kr. fra Cykelpuljen. Det har imidlertid ikke været muligt for Bornholms Regionskommune at realisere projektet i den oprindeligt forudsatte form. Parterne bag aftalerne om en grøn transportpolitik besluttede den 14. juni 2016, efter at Bornholms Regionskommune havde tilkendegivet, at de eksisterende tilsagn kunne bortfalde, at give tilsagn til et nyt cykelprojekt på Bornholm, hvor tilskudsfordelingen mellem stat og kommune er hhv. 80 og 20 procent. Projektet holder sig inden for den

tilbageværende økonomiske ramme for det oprindelige projekt på 47,9 mio. kr. Det samlede budget for projektet udgør dermed 59,9 mio. kr.

11.2. Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik.

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der afsat midler til Pulje til forbedringer af den kollektive trafik i yderområder samt Yderligere investeringer i forbedringer af den kollektive trafik. Med Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015 udmøntede yderligere midler. En del af midlerne afsat i disse aftaler anvendes til investeringer i infrastruktur, jf. tabel 11.3.

Tabel 11.3 | Puljeprojekter på transportområdet, Bedre og billigere kollektiv trafik

(mio. kr. 2017-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 31.03.17	Bevillingsansvarlig
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017) ¹⁾	Aftale af 12. juni 2012	46,4	Ja	0,0	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Medfinansiering af supercykelstier i de større byer	Aftale af 12. juni 2012	189,0	Ja	171,9 ²⁾	Vejdirektoratet
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale af 12. juni 2012	54,6	Ja	3,4	Banedanmark
Supercykelstier og cykelparkering	Aftale af 12. juni 2014	182,9	Ja	173,6 ³⁾	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Omlægning af S-banen til metrodrift	Aftale af 12. juni 2014	15,2	Ja	7,3	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Analyse af effekter ved stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland	Aftale af 22. maj 2015	0,5	Ja	0,0	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne	Aftale af 22. maj 2015	1,0	Ja	0,0	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

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

1) Der blev for denne pulje afsat 57 mio. kr. i 2012-priser årligt i perioden 2013-2017. Bevillingskolonnen viser årets bevilling. Forbrugstallet angiver det hidtil i året tilsagnsførte beløb tillagt evt. administrationsbidrag til Trafik-, og Bygge- og Boligstyrelsen.

2) Resterende midler er udmøntet til projekter på statsvejnettet.

3) Inkl. administrationsbidrag til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet.

Nedenstående giver en uddybende status for enkelte projekter i tabel 11.3:

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

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

Der har været afholdt udbud af fornyelsesopgaven, og Signalprogrammets leverandør Thales leverer 26 overkørselsanlæg, som opfylder sikkerhedsreglementerne og ERTMS-specifikationerne. På grund af forsinkelser i Signalprogrammets og Thales' udarbejdelse af dokumenter om fornyelsesopgaven vil det ikke være muligt at få godkendt normgrundlaget for de nye overkørselsanlæg til den planlagte tid. Projektets tidsplan er under konsolidering. Folketinget orienteres, når tidsplanen foreligger. Det forventes at ske i efteråret 2017.

Analyse af omlægning af S-banen til metrodrift

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

Udredningsarbejdet blev igangsat i 2014 og er afsluttet i juni 2017, hvor rapporten blev offentliggjort på ministeriets hjemmeside og fremsendt til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget.

Analyse af effekter ved stationsåbninger i Østjylland

Der er afsat 0,5 mio. kr. (2015-priser) til en analyse af effekter ved stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland. Analysen er igangsat i 2016 og forventes afleveret i 2. halvår 2017.

Analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne

Der er afsat 1 mio. kr. (2015-priser) til en analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne. Analysen gennemføres i 2017.

11.3. Puljeprojekter finansieret af Togfonden DK

Tabel 11.4 | Puljeprojekter på transportområdet, Togfonden DK

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
Togfonden DK						
Pulje til parkering						
Pulje til parkering	Aftale af 14. januar 2014	206,4	Ja	0,0	2023	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	Aftale af 14. januar 2014	23,5	Ja	0,0	-	Reservation

1) Resterende midler er afsat med Aftale om en grøn transportpolitik. Se tabel 11.1.

Pulje til parkering

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

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

Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn

Der transporteres i dag store godsmængder via Hirtshals Havn til og fra flere norske byer, deriblandt Oslo. Med etableringen af nyt rangerområde og spor på Hirtshals havn vil det være muligt at overflytte en del af dette gods til jernbanen. Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der afsat 10 mio. kr. til fremme af samspillet mellem bane og havn på Hirtshals havn. Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK er der bevilget de resterende 23 mio. kr., som muliggør gennemførelsen af projektet. Godsterminalen er overdraget til drift pr. 25. juni 2015.

11.4. Pulje til overkørsler

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

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

Arbejdet med at nedlægge eller sikre usikrede overkørsler er gennemført på syv strækninger, og arbejdet er under udførsel på de resterende otte strækninger.

Puljen er blevet tilført yderligere midler for at sikre, at alle usikrede overkørsler er nedlagt eller sikret ved udgangen af 2018. Finansieringen sker via omdisponeringer fra Banedanmarks afsluttede puljeprojekter og blev i juni 2016 godkendt af forligskredsen bag puljen.

Flere af projekterne har en grænseflade til Signalprogrammet, og Banedanmark vil i den kommende tid afdække, om de tidligere indmeldte forsinkelser på Signalprogrammet får konsekvenser for overkørselsprojektets tidsplan.

11.5. Pulje til øget tilgængelighed

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.

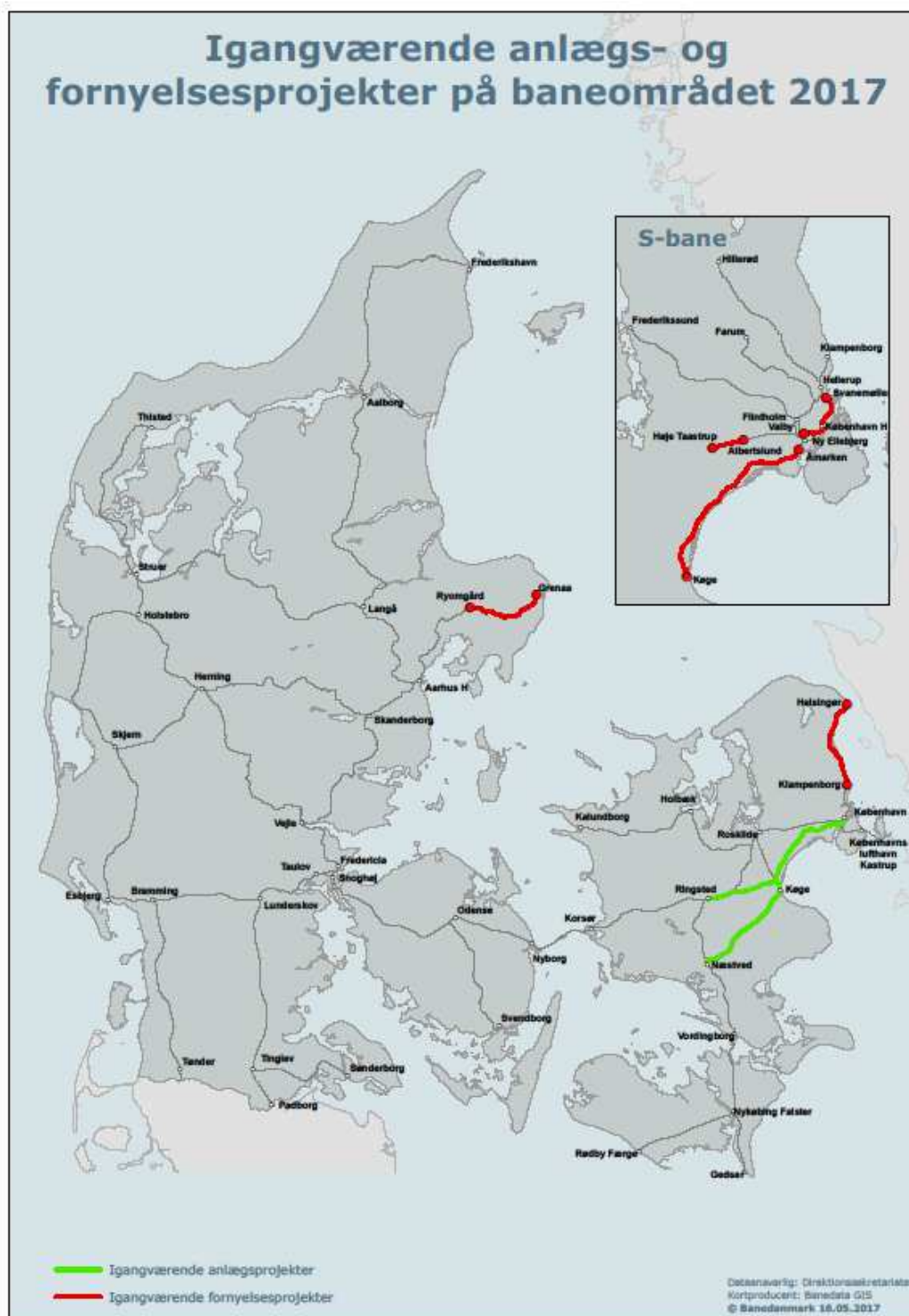
Aftaleparterne har i foråret 2017 besluttet, at nedenstående liste over tilgængelighedsfremmende tiltag skal prioriteres for de 50 mio. kr.:

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	7,0
Fredericia	Elevator	7,0
Valby	Elevator	7,0
Bjerringbro	Elevator og gangtunnel/-bro	14,3
I alt		50,0

Projekterne forventes gennemført i perioden 2017-2018.

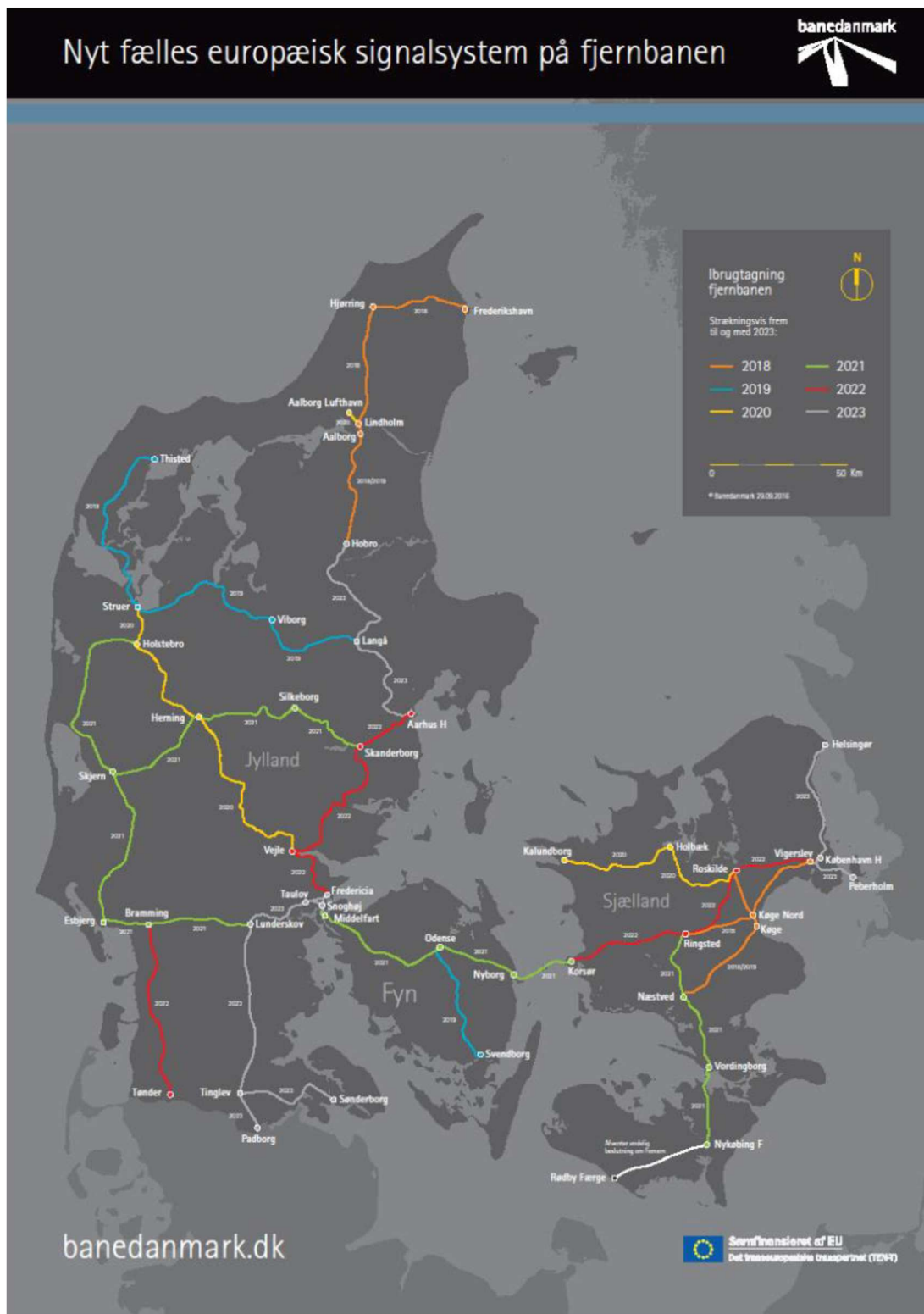
12. Bilag

Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet



Note: Kortet viser projekter med igangværende arbejder i marken på tidspunktet for offentliggørelse af nærværende publikation. Storstrømsbroen er en kombineret vej- og jernbanebro og fremgår af bilag 4. Signalprogrammet udrulles i de kommende år på hele Banedanmarks infrastruktur, hvorfor det ikke fremgår af ovenstående kort. Planerne for ibrugtagningen af Signalprogrammet fremgår af bilag 2 (fsva. fjernbanen) og 3 (fsva. S-banen).

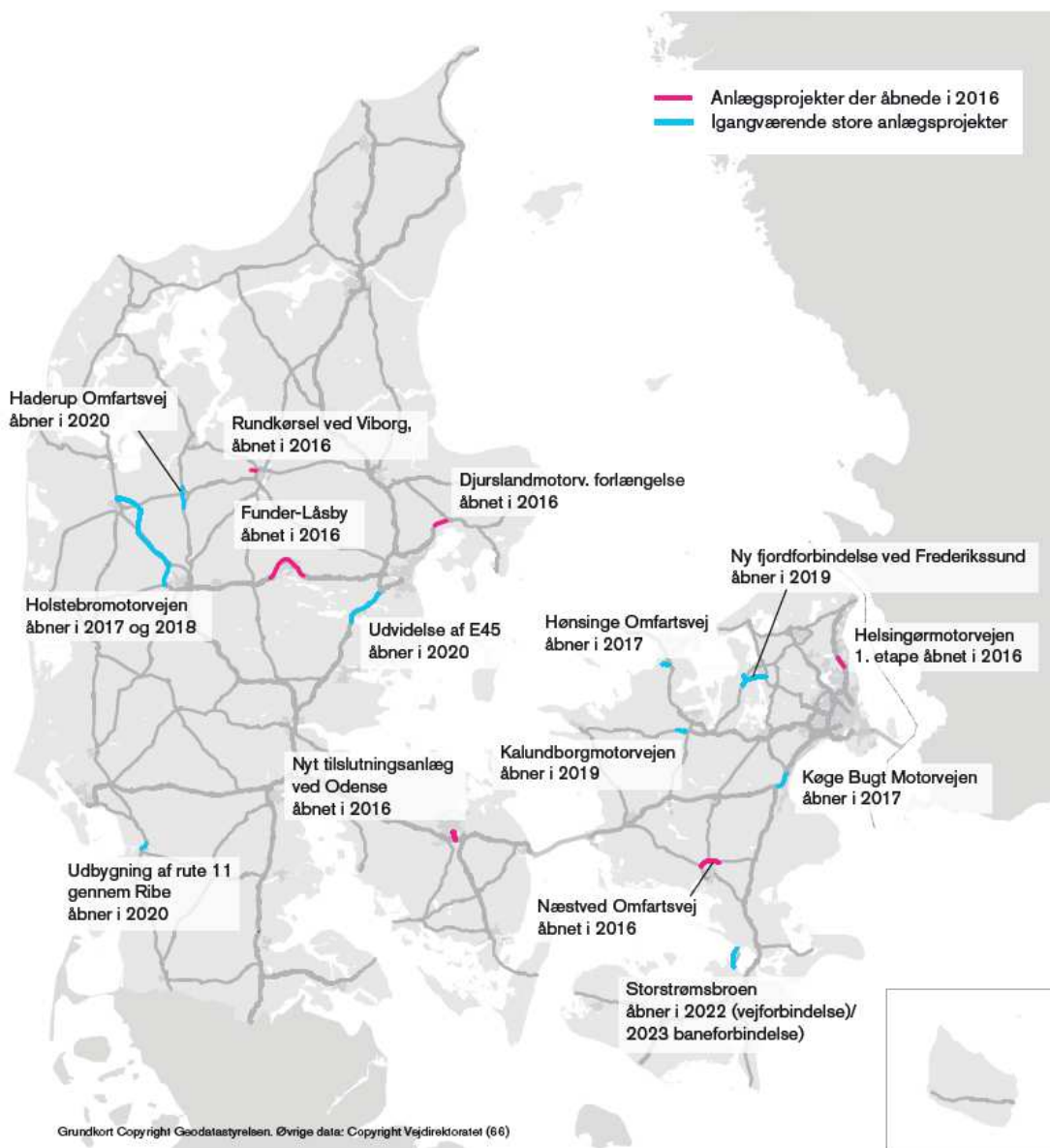
Bilag 2: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen



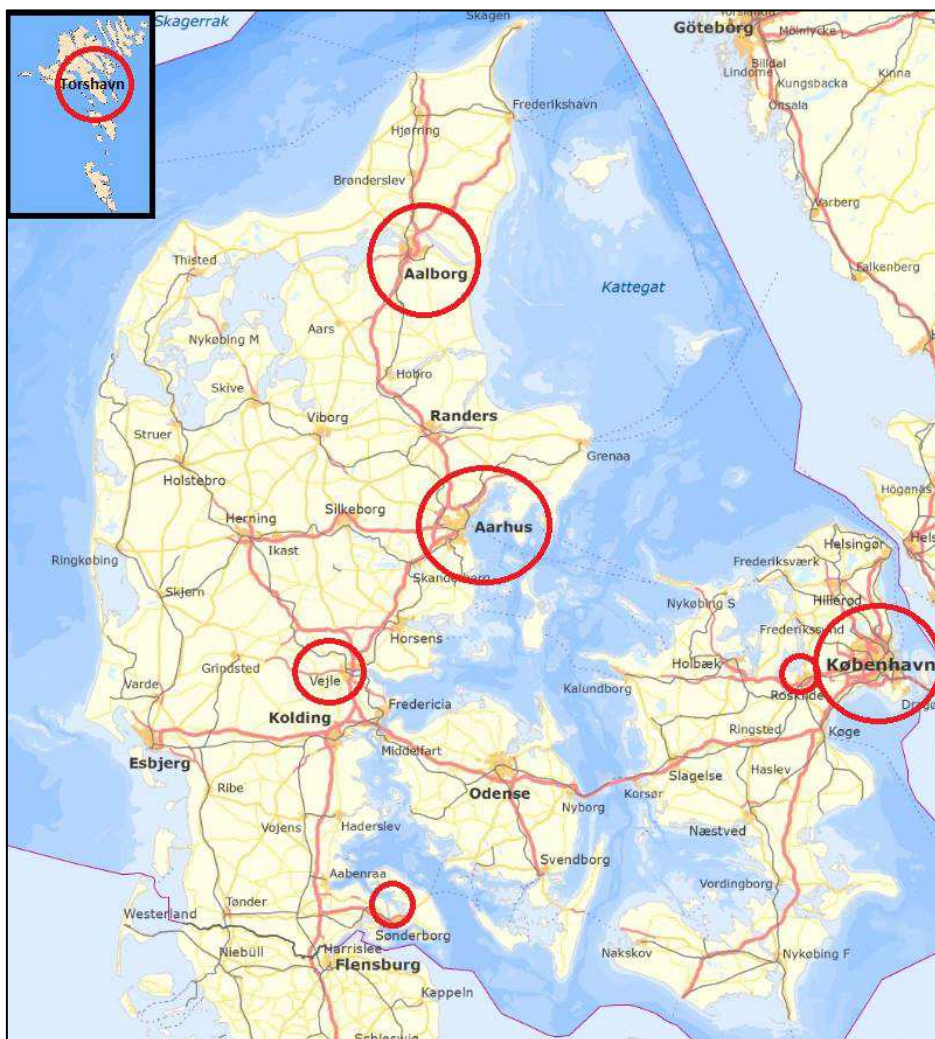
Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på S-banen



Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



Bilag 5: Bygningsstyrelsens igangværende aktstykkeprojekter



Kortet viser Bygningsstyrelsens projekter fordelt i Danmark og Færøerne. Danmarkskortet stammer fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, SDFE-kort, juni 2017 kombineret med et færøsk oversigtskort fra Umhvørvisstovan, 2017.

Oversigt over projekter på kortet ovenfor:

By	Projekt	Kunde
Aalborg	Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet	Aalborg Universitet
Århus	Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset	Aarhus Universitet
Augustenborg	Køb og ombygning af Augustenborg	NaturErhvervstyrelsen m.fl.
Odense	Ny undervisningsbygning	Syddansk Universitet
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet
Storkøbenhavn	Opførelse af nye laboratoriebygninger på Panum (Mærsk-bygningen)	Københavns Universitet
	Copenhagen Plant Science Center 1	Københavns Universitet
	Pharma Science Building	Københavns Universitet
	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
	KUA3	Københavns Universitet
	Laboratoriegenopretning på Panum	Københavns Universitet
	Genopretning af Københavns Politigård	Københavns Politi

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk

ISBN netudgave: 978-87-93292-31-4