

Status for anlægs- og byggeprojekter

1. halvår 2020



Status for anlægs- og byggeprojekter

1. halvår 2020

Status for anlægs- og byggeprojekter, 1. halvår 2020

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

Udarbejdet af: Transport- og Boligministeriet
ISBN netudgave: 978-87-93292-61-1

Indhold

Indhold.....	4
Transportområdet	8
1. Indledning.....	9
2. Jernbaner.....	10
Ny bane København-Ringsted	13
Niveaufri udletning Ny Ellebjerg	15
Signalprogrammet.....	17
Elektrificering af Køge Nord-Næstved.....	22
Elektrificering af Roskilde – Kalundborg.....	24
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	26
Elektrificering af Fredericia – Aarhus.....	28
Modernisering af kørestrøm	30
Ny station i Jerne	32
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå.....	33
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring	34
Anlæg af Stilling Station.....	35
Ny bane til Aalborg Lufthavn	36
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	38
Ny station i Vinge.....	40
Internet i tog.....	41
Ny bane over Vestfyn (udføres af Vejdirektoratet).....	43
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg.....	44
2.2. Fornyelser på baneområdet.....	45
Sporfornyelse af Ringsted – Nykøbing Falster, inkl. Nykøbing Falster Station.....	46
Sporfornyelse af Slagelse Station og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	47
Perroner ved Slagelse Station.....	49
Sporfornyelse af Vejle Station	50
Sporfornyelse af strækningen Hobro-Aalborg.....	51
FTN fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro.....	52
FTN fiberkabelinfrastruktur Næstved-Nykøbing Falster	53
2.3. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder.....	54
Sporfornyelse af Langå–Hobro samt ombygning af Randers Station.....	54

Indhold| 5.

Sporombygning af Køge Bugt-banen.....	54
Valby-Frederikssund.....	54
2.4. Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet.....	55
3. Veje.....	57
3.1. Projekter under gennemførelse.....	58
Storstrømsbroen.....	59
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe og etablering af klapbro over Ribe Å.....	61
Haderup omfartsvej.....	63
Udvidelse af E45, Aarhus S – Skanderborg S.....	64
Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Odense V.....	65
Nordhavnstunnel (udføres for Københavns Kommune).....	66
3.2. Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet.....	67
Spunsvæggen på Lyngbyvej – etape 2.....	68
Renovering af Sallingsundbroen.....	69
3.3. Åbnede større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter.....	70
3.4. Vedligeholdelsesmæssig balance for kapitalbevarende vedligeholdelse.....	71
4. Letbaner.....	72
4.1. Aarhus Letbane.....	73
4.2. Odense Letbane.....	74
4.3. Letbane i Ring 3.....	75
5. Femern Bælt.....	76
5.1. Kyst til kyst-forbindelsen.....	76
5.2. Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen.....	78
6. Metroen.....	81
6.1. M4 Nordhavn.....	81
6.2. M4 Sydhavn.....	82
7. Puljeprojekter på transportområdet.....	84
7.1. Puljeprojekter finansieret af Aftaler om en grøn transportpolitik.....	84
7.2. Puljeprojekter mv. finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik.....	86
7.3. Puljeprojekter og medfinansieringsprojekter finansieret af finanslovsaftaler.....	87
7.4. Pulje til overkørsler.....	89
7.5. Pulje til øget tilgængelighed på stationer.....	90
8. Bilag.....	92
Bilag 1: Politiske aftaler på transport-og bygningsområdet.....	92

6. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Bilag 2: EU-støtte	95
Bilag 3: Status på Infrastrukturfonden	97
Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet.....	98
Bilag 5: Igangværende projekter på baneområdet	99
Bilag 6: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	100
Bilag 7: Undersøgelser på bane- og vejområdet	101
Bilag 8: Status for træk på den centrale anlægsreserve.....	103
Boligområdet	105
1. Indledning	106
2. Bygninger	107
2.1. Større igangværende byggeprojekter	109
2.1.1. Projekter ved Bygningsstyrelsen.....	110
Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet	110
Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet	111
Ny politistation i Torshavn.....	112
Politiets Uddannelsescenter Vest.....	113
Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH).....	114
Samlokalisering med UC-Syd, Syddansk Universitet	115
Ombygning af Østre Skole i Holbæk.....	116
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	117
Skatteforvaltningen i Aarhus	118
Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup	119
Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet	120
Strandgade 29.....	121
2.1.2. Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister.....	122
KUA3 inkl. nyt universitetstov, Københavns Universitet	122
Nybyggeri af Skou-bygningen, Aarhus Universitet	122
Laboratiegenopretning på Panum, Københavns Universitet.....	122
2.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet.....	123
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet	123
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet.....	124
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet.....	126
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet	127
2.2. Status på UNILAB-midlerne.....	128

Indhold| 7.

2.3.	OPP-projekter.....	129
2.4.	Christiania	130
3.	Bilag	131
	Bilag 1: Aktstykkegodkendte byggeprojekter.....	131

Transportområdet

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter på Transportområdet, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transportudvalg om status og udvikling i bygge- og anlægsprojekter under Transport- og Boligministeriet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 31. marts 2020 med mindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter, er dog opdateret pr. maj 2020, med mindre andet er angivet. Der afrapporteres på anlægsprojekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, finanslovsaftaler, samt enkelte øvrige projekter foruden ministeriets byggeprojekter.

Anlægsstatus er opdelt i hhv. Transport- og Boligområdet. Transportområdet starter her, mens Boligområdets afsnit kan findes fra side 112.

De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er på forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets formål og status. Som en del af status indgår en gennemgang af den aktuelle økonomiske situation i 2020-priser (medmindre andet fremgår).

Orienteringen for 2. halvår 2019 blev fremsendt til Folketinget d. 8. januar 2020.

Et projekt skal være tildelt bevilling af Folketinget for at indgå i publikationen.

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

Som det har været tilfældet med andre sektorer, har bygge- og anlægsbranchen, herunder visse projekter under Transport- og Boligministeriet, været påvirket af COVID-19. Efter omstændighederne har indvirkningen ikke været så omfattende, som man kunne frygte. Mange af bygge- og anlægsprojekterne har i det store hele kunnet opretholde arbejde og fremdrift uden de store indvirkninger. På visse projekter har indvirkningen dog været betydelig, med forsinkelser og fordyrelser til følge.

På nuværende tidspunkt er der ikke et komplet overblik over indvirkningerne af COVID-19, bl.a. fordi der på visse projekter er anmeldt meget overordnede eller uspecificerede claims fra entreprenører, der skal behandles nærmere.

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

2. Jernbaner

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

I afsnit 2.1 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit 2.2 gives en status for de større fornyelsesprojekter under gennemførelse og i afsnit 2.3 gives en samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

For oversigter over puljeprojekter, se kapitel 7.

Det bemærkes indledningsvist, at en række projekter beskrevet i dette kapitel er gensidigt afhængige – enten af tekniske, tidsmæssige eller andre grunde. Særligt er en række projekter afhængige af Signalprogrammets udrulning på fjernbanen. Forligskredsen bag Signalprogrammet bakkede i november 2017 op om en ny strategi for Signalprogrammets udrulning.

I første halvår 2018 har Banedanmark i samarbejde med bl.a. DSB konsolideret Signalprogrammets udrulningsplan, herunder den bagvedliggende materielstrategi. I forlængelse heraf har Banedanmark udarbejdet en samlet Anlægsplan indeholdende centrale infrastrukturprojekter, der kan udføres på den danske jernbane til og med 2030. Projekter, der er politisk besluttet, og hvor der er afsat finansiering på finansloven, indgår fuldt ud i Anlægsplanen. Anlægsplanen indeholder endvidere en oversigt over ikke-besluttede og ikke-finansierede projekter. Anlægsplanen er udarbejdet under hensyntagen til bl.a. materielsituationen, forventede større fornyelsesprojekter, intern planlægningshorisont, trafikale hensyn og markedskapacitet. Formålet med planen er at give et overblik over de centrale infrastrukturprojekter og derved sikre en sammenhængende langtidsplanlægning ved at afsætte tid til at gennemføre den enkelte anlægsaktivitet ud fra en teknisk og økonomisk optimal strategi på baggrund af politiske beslutninger, herunder forligskredsens beslutning i juni 2020 om ikke at immunisere de gamle signaler på strækningen mellem Roskilde og Holbæk samt ikke at etablere et midlertidigt sikringsanlæg ved Køge Nord Station samt aftale af 15. november 2017 om en ny strategi for udrulning af Signalprogrammet (jf. Aftale om en grøn transportpolitik). Anlægsplanen opdateres løbende.

Boks 2 | Markedssituationen på jernbaneområdet

Markedet inden for entreprenører til de store sporombygningsprojekter er domineret af store virksomheder. Banedanmark oplever, at der generelt modtages få tilbud på de store entrepriser, og at de modtagne tilbud nogle gange afviger markant fra Banedanmarks bygherreoverslag, ligesom der kan være meget stor forskel på det laveste og det næstlaveste tilbud på en opgave. Banedanmark arbejder med en række tiltag for at forbedre konkurrencesituationen yderligere, fx udbud i fagentrepriser, samt at Banedanmark tager en større del af opgaven i de indledende faser af projektet. Det er Banedanmarks vurdering, at der er kapacitet i det europæiske marked til at gennemføre Banedanmarks projektportefølje, men det kræver, at Banedanmark kan skru

¹ Totaludgifterne for enkeltprojekter i dette kapitel kan være fortrolige af hensyn til eksempelvis statens forhandlingsposition ved udbud af projekterne. Fortroligheden (af eksempelvis aktstykker) ophæves typisk efter kontraktindgåelse.

udbud sammen på en måde, så de er internationalt attraktive, både i forhold til indhold og i forhold til tidspunkt på året. Det skal dog bemærkes, at en række af Banedanmarks arbejder retter sig mod det mere generelle entreprenørmarked, hvor markedssituationen således er mere påvirket af den generelle udvikling i bygge- og anlægsmarkedet.

Markedet for validatorer af sikringsanlæg er fortsat ekstremt presset. Validatorernes rolle er at kvalitetssikre den projekterede ændring af sikringsanlæg, som skal foretages, når der ændres i infrastrukturen. For at sikre, at anvendelsen af de få validatorer til rådighed optimeres samt at uddannelse varetages fremadrettet, har Banedanmark oprettet sin egen interne validatorenhed. Validatorenheden har blandt andet til opgave at indgå i en meget aktiv dialog med markedet om at optimere anvendelse af de samlede ressourcer. De gennemførte tiltag har isoleret set øget den samlede kapacitet, men givet det meget store behov for validatorer er situationen fortsat meget presset.

Boks 3 | Særligt om COVID-19-situationen

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

Der er heller ikke kendskab til tilfælde af COVID-19 på Banedanmarks bygge- og anlægspladser, herunder ej heller iblandt leverandørers og entreprenørers medarbejdere. Situationen taget i betragtning er det i vid udstrækning lykkedes at holde fremdrift i og skærme Banedanmarks anlægsaktiviteter af for påvirkning fra COVID-19. Der har på nuværende tidspunkt været begrænsede økonomiske effekter af COVID-19, men den samlede effekt kan endnu ikke opgøres.

Banedanmark er dog generelt opmærksom på, at der med COVID-19 forefindes en reel risiko for, at leverancer fra berørte leverandører helt eller delvist udebliver. Derfor kan situationen fremadrettet meget vel ændre sig. Der holdes derfor løbende møder på byggepladser og i projekterne om situationen og tiltag, der kan være med til at holde fremdriften i projekterne.

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

12. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Tabel 2.1 | Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2020-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 31.03.20	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden							
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	11.350,9 ²⁾	Ja	9.991,0	Ja	9.695,3	100%	2019
Signalprogrammet ¹⁾	20.216,7	Ja	20.216,7	Ja	10.022,0	100%	2022/2030
Ny bane til Aalborg Lufthavn ¹⁾	301,6	Ja	301,6	Ja	163,1	100%	2020
Øvrige projekter							
Elektrificering Køge Nord - Næstved ¹⁾	661,6	Ja	626,9	Ja	580,3	100%	2021
Togfonden DK							
Elektrificering af Aarhus - Aalborg (Lindholm) ¹⁾	2.826,4	Ja	2.420,8	Ja	443,3	0%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.722,1	Ja	2.320,1	Ja	201,3	0%	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.194,9	Ja	1.126,8	Ja	138,0	51%	2022/2027
Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg ¹⁾	503,4	Ja	503,4	Ja	438,4	100%	2019 ³⁾
Internet i Tog ¹⁾	105,7	Ja	105,7	Ja	73,2	100%	2020
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Ramme til godstrafik i Nordjylland) ¹⁾	120,3	Ja	120,3	Ja	23,9	100%	2020/2024
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg ¹⁾	426,3	Ja	396,1	Ja	26,5	0%	2024
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	612,5	Ja	518,2	Ja	30,2	0%	2022 ⁴⁾
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	491,2	Ja	415,7	Ja	2,4	0%	2027/2028
Modernisering af kørestrøm ¹⁾	814,5	Ja	724,4	Ja	21,4	0%	2023
Ny bane over Vestfyn	4.834,6	Ja	4.077,9	Ja	0	0%	2028/2029
Kollektiv trafik							
Ny station i Jeme	60,9	Ja	51,6	Ja	8,5	0%	2020
Ny S-togsstation i Vinge	56,7	Ja	56,7	Ja	40,8	-	2020
Stilling station	19,5	Ja	16,6	Ja	0,1	0%	2022

Anm: "Totaludgift" angiver den samlede bevilling til projektet samt modtaget TEN-støtte. "Projektbevilling" svarer til den afsatte bevilling på Banedanmarks egen konto (dermed inkl. projektreserve men ekskl. central anlægsreserve) "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over. Det er beregnet med udgangspunkt i projekternes oprindelige projektreserve. "Åbningsår" er som udgangspunkt året for ibrugtagning af den nye infrastruktur og ikke nødvendigvis året for anlægsarbejdernes færdiggørelse.

- 1) Projektet har et træk på den centrale reserve, jf. tabel 9.8.
- 2) Totaludgiften afviger fra det bevilgede på finansloven, idet Banedanmarks bevilling på finansloven er fratrukket TEN-støtte.
- 3) Full funktionalitet i 2021.
- 4) Dog udføres hastighedsopgraderingen på Langå station i 2024/2025.

Ny bane København-Ringsted

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 527 af 26. maj 2010

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2010

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

På grund af den reviderede tidsplan for Signalprogrammet blev den Nye bane København-Ringsted ibrugtaget ultimo maj 2019 og ikke i december 2018, som oprindeligt planlagt. Banen er fra starten udstyret med det nye signalsystem, men da det kun var et meget begrænset antal tog, som var udstyret med det nye signalsystem og derfor kunne anvendes på strækningen fra 2019, er strækningen forsynet med et midlertidigt signalanlæg med nuværende signalteknologi og med en begrænset funktionalitet. Det betyder, at banen nu betjenes med tre til fire tog pr. time og retning. Det forventes nu, at det nye signalsystem på strækningen kan ibrugtages i december 2022. Fra ultimo 2020 færdiggøres den fulde fysiske tilslutning til Ringsted Station, hvormed det bliver muligt at optimere køreplanen på strækningen. Dertil kommer tre afgangene i døgnet med EC-tog København – Hamburg. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at køre tog lokalt på den nye bane mellem København og Køge og videre via Haslev til Næstved uden stop og passagerskifte på Køge Nord Station før udrulning af ERTMS på strækningen mellem København-Køge N-Ringsted

Som en del af projektet er der etableret en ny station ved Køge Nord. Stationen stod færdig ved udgangen af maj 2019. Ved Ringsted Station blev det i 2016 besluttet at gennemføre udfletningen i niveau som den såkaldte 0+løsning. Det viste sig efterfølgende, at udgifterne til arbejderne ved Ringsted Station var underbudgetteret ved vedtagelsen af projektet (anlægsloven). Forligskredsen bag projektet traf derfor i foråret 2018 beslutning om, at Ringsted Station skal gennemføres med en mere simpel løsning end 0+, herunder reduceret hastighed gennem stationen på 120 km/t fremfor 180 km/t. Dette mindskede merudgifterne i projektet og sikrede, at den nye bane kunne åbne i maj 2019. Det vil være muligt på et senere tidspunkt at optimere denne 0-løsning. Første del af 0-løsningen er gennemført med tilslutningsløsningen i forbindelse med åbningen af banen i maj

14. | Status for anlægs- og byggeprojekter

2019. Den resterende funktionalitet af 0-løsningen er delvist udført i 2019, og den sidste del – den trafikale funktionalitet – gennemføres sammen med Ringsted-Femern-banens sikringstekniske arbejder ved Ringsted Station i 2020. Der udestår derudover enkelte arealrelaterede aktiviteter, som først kan afsluttes, når alle arealer er klar til tilbagelevering, og der opnås enighed mellem Baneland Danmark og private og offentlige lodsejere omkring fremtidige forhold.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 9.991,0 mio. kr.
- Totaludgift: 11.350,9 mio. kr.
- Central reserve: 1.359,9 mio. kr.

På baggrund af en tidligere forventning om et væsentligt mindreforbrug blev der på finansloven for 2017 tilbageført 674,5 mio. kr. (2017-priser) fra bevillingen til Ny bane København-Ringsted til Infrastrukturfonden, og den bevilgede totaludgift til projektet er nu 11.350,9 mio. kr. (2020-priser). Dette er ekskl. Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg, som behandles særskilt nedenfor.

Den ændrede strategi for Signalprogrammet medførte merudgifter i projektet, herunder til anlæg af eksisterende signalteknologi (inkl. et midlertidigt stationssikringsanlæg ved Køge Nord Station) forud for ibrugtagning af de nye signaler på strækningen. Endvidere blev der identificeret et merbehov i forbindelse med udfletningen ved Ringsted Station, jf. beskrivelsen ovenfor. Dette har – sammen med visse øvrige merudgifter i projektet – medført, at projektet i foråret 2018 blev tilført i alt 623,1 mio. kr. af dets oprindelige bidrag til den centrale anlægsreserve.

Overholdelse af bevilling

Forligskredsen har i maj 2020 besluttet, at der ikke etableres et midlertidigt sikringsanlæg i traditionel signalteknologi ved Køge Nord Station henset til fremrykning af ERTMS på ny bane København-Ringsted til ultimo 2022. Idet stationssikringsanlægget ikke opføres, og derfor bortfalder fra projektet, vil det resterende budget hertil på 99 mio. kr. (2020-priser) frigøres.

I løbet af 2019 blev der konstateret merudgifter, som ikke kunne holdes inden for projektets daværende interne reserver. Det drejer sig blandt andet om merudgifter til udførelsen af Køge Nord Station, de afsluttende arbejder i projektet samt afledte tværgående udgifter til projektstyring mv. For Køge Nord Station er der i foråret 2020 indgået forlig om en række krav fra entreprenøren. Frigørelsen af midlerne fra stationssikringsanlægget vil kunne dække disse meromkostninger. De tilbageværende reserver er dog fortsat meget begrænsede, og der er fortsat tilbageværende risici i projektet, der kan påvirke projektets totalprognose.

Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2015

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægget blev ibrugtaget ultimo 2019, idet de jernbanetekniske arbejder (spor og kørestrøm) blev afsluttet i 2. halvår 2019. Ressourceknaphed på sikrings- og valideringsressourcer har medført, at det var nødvendigt at opdele projektets sikringstekniske ibrugtagning i to: den første blev gennemført primo december 2019, og den anden er planlagt gennemført i 1. halvår 2021. Opdelingen har gjort det muligt at ibrugtage anlægget med begrænset funktionalitet ultimo 2019, dog så køreplanen for 2020 ikke påvirkes. Den efterfølgende sikringstekniske ibrugtagning i 2021 sikrer fuld funktionalitet og tilgodeser kravene i køreplanen for 2021, herunder særligt trafikafviklingen under det planlagte fornyelsesprojekt København-Høje Taastrup.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 503,4 mio. kr.
- Totaludgift: 503,4 mio. kr.
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

16. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Projektets totaludgift blev med akt nr. 19 af 22. november 2018 tidligere øget med 79,6 mio. kr. (2018-priser) på grund af en række merudgifter, herunder til spuns, broen over Vigerslev Allé, Signalprogrammets reviderede udrulningsplan, ombygning af et ældre sikringsanlæg i Vigerslev, udgifter til immunisering, mv.

Projektet blev forud herfor tilført yderligere 49,7 mio. kr. (2017-priser) fra den centrale anlægsreserve grundet forudsætningsændringer omkring ekspropriationserstatninger og større kompleksitet i de jernbanetekniske forhold.

Endelig er projektet senest tilført yderligere 44,8 mio. kr. (2020-priser) fra den centrale anlægsreserve primært som følge af, at kompleksiteten i forbindelse med den sikringstekniske ibrugtagning af anlægget viste sig større end forudsat ved akt 19 af 22. november 2018, ligesom de afsatte midler til tværgående omkostninger (bl.a. projektering, byggestyring og koordination samt arbejdet med sikkerhedsgodkendelse) viste sig ikke at være tilstrækkelige til at dække projektets store kompleksitet. Disse midler tilføres projektet på tillægsbevillingsloven 2020 og på forslag til finanslov for 2021.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Signalprogrammet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 194 af 27. marts 2008
Akt. 154 af 18. juni 2009
Akt. 95 af 11. februar 2010
Akt. 69 af 3. juni 2010
Akt. J af 19. maj 2011
Akt. E af 8. december 2011
Finansloven for 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

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

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Udrulningsstrategien for Signalprogrammet er udmøntet i Banedanmarks Anlægsplan. Strategien er, at der på baggrund af Signalprogrammets fremdrift løbende tages stilling til, hvilken implementering der bedst sikrer de nødvendige tog i drift til passagererne, herunder også efter overgangen til elektrisk drift.

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

Forligskredsen har i maj 2020 besluttet, at der ikke etableres et midlertidigt sikringsanlæg i traditionel signalteknologi ved Køge Nord Station henset til fremrykning af ERTMS på ny bane København-Ringsted til ultimo 2022. Forligskredsen har endvidere i juni 2020 besluttet, at de gamle signaler på strækningen Roskilde-Holbæk ikke skal immuniseres.

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

S-banen

I november 2019 indgik Banedanmark aftale med leverandøren om en revideret udrulningsplan. Med denne er udrulningen af CBTC afsluttet i 2022, hvilket er senere end forudsat. Baggrunden herfor er, at leverandøren i sommeren 2018 formelt meldte, at projektet ville blive forsinket ud over 2021, hvilket bekræftede Banedanmarks skepsis over for leverandørens tidsplan.

Projektet følger fortsat den reviderede plan, og arbejder frem imod ibrugtagning af Roll Out Nord (Farum-Nordhavn, Hellerup-Nordhavn samt Ringbanen) i januar 2021. Inden da testes systemet såvel på fabrikken som i sporet i form af operationelle tests. Fremdriften forløber planmæssigt.

Som en del af aftalen om den nye udrulningsplan er der indgået aftale med leverandøren om implementeringen af den tekniske løsning på problematikken vedrørende glatte skinner. Med planen implementeres den del af løsningen, der håndterer hovedproblemet omkring glatte skinner, inden løvfaldssæsonen 2021.

Planen for ibrugtagning ser ud som følger:

- Farum-Nordhavn, Hellerup-Nordhavn samt Ringbanen januar 2021
- Nordhavn-Carlsberg/Sydhavn december 2021 (ibrugtagning først i januar 2022)
- Sydhavn-Køge samt Carlsberg-Frederikssund/Høje Taastrup september 2022

Primo 2023 følger leveringen af nogle afsluttende leverancer, som ingen sammenhæng eller binding i øvrigt har til ibrugtagning af de forudgående strækninger. Det drejer sig bl.a. om ændringer påkrævet i forbindelse med den nye station Favrholt, som ikke var kendt ved indgåelsen af kontrakten i 2011.

Fjernbanen – Østdanmark (øst for Lillebælt)

Den første strækning, Roskilde-Køge, overgik til nyt signalsystem den 15. december 2019. Grundet at dette er en teststrækning, har der siden ibrugtagningen været enkelte driftsudfordringer, som Banedanmark forventer vil blive løst snarest, så regulariteten bringes tilbage til et acceptabelt niveau. Projektet arbejder nu i samarbejde med leverandøren på at implementere en række fejlrettelser og yderligere funktioner på strækningen i juni 2020.

Der pågår fortsat et arbejde med at genbesøge den samlede plan for udrulning i Østdanmark. Der er i april 2020 indgået aftale med leverandøren, hvor leverandøren på baggrund af en detaljeret planlægning bekræfter, at den sydlige del af Early Deployment-strækningen, Køge-Næstved, kan tages i brug til juli 2021, Mogenstrup-Nykøbing Falster til ultimo 2021 og København-Ringsted til ultimo 2022. Banedanmark forventer således, at ibrugtagning af den næste strækning, Køge-Næstved, kan ske som forudsat i Banedanmarks Anlægsplan, dvs. senest medio 2021.

Som oplyst i Banedanmarks statusrapporter for Signalprogrammet er leverandøren blevet forsinket på strækningen Odense-Svendborg, som tidligere var forudsat ibrugtaget primo 2021. Hertil kommer, at der ikke har kunnet afsættes valideringsressourcer til strækningen. Banedanmark forventer, at strækningen tidligst idriftsættes i 2024 og forventeligt senest i 2026.

Roskilde-Holbæk-Kalundborg skal ifølge Anlægsplanen ibrugtages inden medio 2026. Banedanmark arbejder mod at kunne fremrykke ibrugtagning til ultimo 2024, svarende til det tidspunkt, hvor DSB ikke længere har behov for at bruge IC4-tog på strækningen.

Af seneste Anlægsstatus fremgik, at Banedanmark havde en ambition om at fremrykke ibrugtagning af ERTMS på den ny bane København-Ringsted til ultimo 2022 henset til den positive fremdrift med udrustning af IC3-togene. Som omtalt ovenfor er der indgået aftale med leverandøren om ibrugtagning i december 2022. For detaljer i øvrigt om den ny bane København-Ringsted henvises til særskilt afsnit.

Fjernbanen – Vestdanmark (vest for Lillebælt)

Primo april 2020 blev strækningen Struer-Thisted (Thybanen) ibrugtaget med det nye signalsystem. Udrulningen er sket i etaper på grund af det høje antal overkørsler på strækningen. Fremgangsmåden har betydet, at borgerne ikke har skullet køre alt for lange omveje, når enkelte overkørsler var spærret på grund af udrulningen. Metoden har fungeret godt både teknisk og trafikalt. Der er nu to strækninger i drift med det nye signalsystem i Vestdanmark, og driften på såvel Struer-Thisted som den i 2018 ibrugtagne strækning, Lindholm-Frederikshavn, forløber tilfredsstillende.

Banedanmark er i samarbejde med leverandøren fortsat i gang med at genbesøge udrulningsplanen for de resterende strækninger. De næste store milepæle er ibrugtagningen af Langå-Holstebro-Struer i 1. halvår 2021 samt implementering af en softwareopgradering (kaldet DK2.1) på alle de tre strækninger, der på det tidspunkt forventes i drift.

Ombordudstyr

Alle togtyper på nær Lokaltogs IC2 forventes med den reviderede udrustningsplan, som i februar 2020 blev aftalt med leverandøren, fortsat udrustet i tide til det tidspunkt, hvor de skal bruges på en given strækning. Endelig formalisering af udrustningsplanen udestår, men det er den reviderede plan, som projekt og leverandør arbejder efter. Der var flere årsager til, at det var nødvendigt at revidere planen. Dels opstod der mindre forsinkelser som følge af leverandørens indkøbsproces, da nødvendige komponenter ikke var på plads til det planlagte tidspunkt. Det betød, at udrustningen af især First of Class-togene har taget længere tid end forudsat. Dels blev det klart, at serieudrustningen af IC3-tog ikke kunne gennemføres helt så hurtigt som forudsat, ligesom der var andre planlægningsmæssige forudsætninger, som måtte genbesøges.

Leverandørens udfordringer med deres indkøbsproces har fortsat meget stor bevågenhed fra Banedanmarks side. Banedanmark har gennemført adskillige audits, og situationen er også bragt videre til Alstoms øverste ledelse. En række forbedringstiltag er allerede sat i værk, men indtil de får fuld effekt, fortsætter Banedanmark med at følge udviklingen meget nøje.

Medio maj 2020 er Banedanmarks leverandør konkret i gang med udrustningen af seks togtyper (inklusiv IR4). Banedanmark er i gang med at undersøge alternativer til udrustning af IC2 og er i dialog med Lokaltog herom. Baggrunden er, at togene ikke vil kunne udrustes i tide til ibrugtagning af Nykøbing F. Station, som overgår til det nye signalsystem i december 2021. Derudover pågår arbejdet med Banedanmarks egne arbejdsredskaber.

Udrustningen af DSB's IC3-tog fortsætter, og medio maj var i alt 16 tog udrustet og godkendt til drift. Det er forventningen, at de 20 tog, som i Trafikplanen er forudsat udrustet i december 2020, også vil være det.

De første 29 af Arrivas Lint41 var, som forudsat, udrustet i juni 2019, og dermed i god tid inden de skulle bruges ved ibrugtagning af (Struer)-Thisted, hvor den sidste etape af strækningen blev ibrugtaget i april 2020. Udrustningen fortsætter nu for de resterende 14 tog, som skal være klar til ibrugtagning af (Langå)-Struer-(Holstebro) i 1. kvartal 2021. Udrustningen af First of Class (prototypen) for denne serie er afsluttet og blev godkendt til drift i maj 2020, hvorefter serieudrustningen igangsættes. Togene vil efter planen være klar i tide til ibrugtagning af infrastrukturen.

Udrustningen af DSB's Desiro-tog (MQ) fortsætter nu for den anden serie, som udgør de resterende otte tog. Udrustningen af First of Class blev igangsat i september 2019, og serieudrustning forventes igangsat i juni 2020. De vil være udrustet i tide til overdragelsen til Arriva i december 2020.

Udrustningen af det første af Lokaltogs Lint41 blev planmæssigt afsluttet i juni 2019, og serieudrustningen af denne serie blev igangsat planmæssigt i april 2020. De første 12 tog i flåden skal være klar til trafikoverdragelsen af strækningen Roskilde-Køge til Region Sjælland ved køreplansskiftet i december 2020, hvilket de efter planen også vil være.

Udrustningen af det første af DSB's dobbeltdækkertog (ABs) er afsluttet, og ibrugtagningstilladelsen blev opnået i november 2019. Serieudrustning blev igangsat i maj 2020 og i alt 25 skal udrustes.

Som led i at skabe yderligere robusthed i trafikafviklingen til gavn for passagererne har DSB ønsket at få installeret ombordudstyr til ERTMS i deres IR4. Banedanmark besluttede derfor i juni 2019 at igangsætte installationsarbejdet af First of Class (FoC) for IR4-togene. Medio maj 2020 var selve installationen af FoC gennemført, og godkendelsen forventes efter sommerferien, hvorefter serieudrustning igangsættes. Det er en forudsætning for at fremrykke ibrugtagningen af København-Ringsted til december 2022, at 24 tog ud af flåden på 44 tog udrustes. De 24 tog forventes klar til drift i juli 2022.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 20.216,7 mio. kr.
- Totaludgift: 20.216,7 mio. kr.
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

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. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af

20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,8 mia. kr. (2012-priser). Besparelserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet.

På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen.

Projektets samlede totaludgift er 20.216,7 mio. kr. (2020-priser), og som oplyst i tidligere versioner af Anlægsstatus, forventes det fulde beløb anvendt. Det vurderes fortsat muligt at gennemføre projektet inden for den eksisterende bevilling, men reserven vurderes at være lavere end det normale niveau for projekter i en tilsvarende fase.

Den nye strategi for Signalprogrammets udrulning fra 2017 betyder dog også, at der frem mod 2030 vil være øvrige afledte omkostninger for Banedanmark, fordi Signalprogrammet ikke udrulles som tidligere forudsat, og de forventede effektiviseringer som følge af Signalprogrammet derfor kommer senere. Omkostningerne vedrører vedligeholdelse og fornyelse af de gamle signalanlæg mv., forsinket opnåelse af effektivisering af trafikstyringen, samt øgede udgifter til andre anlægsprojekter i forbindelse med ændringer i traditionelle signalanlæg og/eller immunisering. Finansiering af disse omkostninger er indarbejdet på finansloven for 2020.

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

Elektrificering af Køge Nord-Næstved

Baggrund

Formål

I Aftale 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 blev der desuden truffet beslutning om en opgradering af hastigheden mellem Køge og Næstved til 160 km/t.

I september 2014 blev der truffet endelig politisk beslutning om at gennemføre både elektrificeringen og hastighedsopgraderingen.

Hastighedsopgraderingen blev regnskabsmæssigt afsluttet i 2018. Den fulde realisering af den gennemførte hastighedsopgradering vil ske i forbindelse med Signalprogrammets udrulning på strækningen (planlagt til medio 2021), hvor hastigheden kan hæves fra 120 km/t til 160 km/t. Der er reserveret midler til omkostninger til evt. ekspropriation af ejendomme i forbindelse med vibrationer, som følge af hastighedsforøgelsen.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2013 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2013

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2018
- Seneste Anlægsstatus: 2019
- Aktuel status: er gennemført 2019

Bemærkninger

Elektrificeringsarbejderne på strækningen blev afsluttet i 1. kvartal 2019, hvor der blev gennemført test af elektrificeringen til 120 km/t. Test til 160 km/t afventer implementering af det nye signalsystem (ERTMS) medio 2021. Immunisering af en strækning af S-banen (Ølsemagle-Køge) og en strækning af Lokalbanen mod Faxe ved Køge Station pågår og forventes afsluttet i 2020. Mangelarbejder mv. færdiggøres ligeledes i 2020.

Der kan køre el-tog på strækningen forventeligt ultimo 2021 efter ibrugtagning af det nye signalsystem.

Projektet forventes regnskabsmæssigt afsluttet ved udgangen af 2020 med et restbudget til færdiggørelsesarbejder og til test af kørsel med 160 km/t i 2021.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 626,9 mio. kr.
- Totaludgift: 661,6 mio. kr.
- Central reserve: 34,7 mio. kr.

Projektet blev februar 2019 tilført 72,9 mio. kr. (2019-priser) fra den centrale reserve. Det skyldes en række væsentlige merudgifter i projektet, herunder at priserne på broarbejderne i projektet viste sig væsentligt højere end forventet. Projektet har også haft flere tværgående omkostninger end forudsat i budgettet, som bl.a. skyldes behovet for at anvende væsentligt flere ressourcer end forudsat til koordinering og opfølgning på de udførte arbejder samt håndtering af claims fra entreprenøren.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Elektrificering af Roskilde – Kalundborg

Baggrund

Formål

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om igangsætning af elektrificering af strækningen Roskilde-Kalundborg. Bevilling til at gennemføre projektet blev givet med finansloven for 2018.

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2021
- Seneste Anlægsstatus: 2022 (Roskilde-Holbæk) / 2027 (Holbæk-Kalundborg)
- Aktuel status: 2022 (Roskilde-Holbæk) / 2027 (Holbæk-Kalundborg)

Bemærkninger

Som en del af ny udrulningsstrategi for Signalprogrammet med henblik på at sikre den mest robuste passagerservice er det besluttet at opdele elektrificeringen af strækningen Roskilde-Kalundborg (Nordvestbanen) i to etaper både for så vidt angår forberedende arbejder og elektrificering, hvoraf den første etape omfatter strækningen Roskilde-Holbæk (inkl. Holbæk station) og dernæst anden etape Holbæk-Kalundborg

I lyset af den nye udrulningsstrategi for Signalprogrammet fra efteråret 2017 har Banedanmark udarbejdet ny udrulningsplan for elektrificering som oplæg til forhandlingerne med Aarsleff-Siemens. Den 16. januar 2020 blev der indgået aftale om rammer og pris for elektrificeringen for etappen Roskilde-Holbæk.

I foråret 2019 gennemførte Banedanmark udbuddet af immunisering af strækningen Roskilde-Holbæk med option til Kalundborg. Forligskredsen har i juni 2020 besluttet, at de gamle signaler på strækningen Roskilde-Holbæk ikke skal immuniseres. Der er tidligere indgået en midlertidig aftale

med Bombardier – som vandt udbuddet – om, at Bombardier skulle gennemføre indledende arbejder frem til 30. juni 2020, så projektet ikke ville blive forsinket, selvom der udestod endelig afklaring af, hvorvidt strækningen Roskilde-Holbæk skulle immuniseres. Banedanmark har i lyset af forligskredsens beslutning i juni 2020 om ikke at immunisere strækningen Roskilde-Holbæk bragt disse indledende arbejder til standsning.

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

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

Transport- og Boligministeriet har i samarbejde med DSB og Movia gennemført en analyse af batteritogsdrift i Nordvestsjælland, herunder på strækningen Holbæk-Kalundborg, som alternativ til elektrificering. Analysen findes på ministeriets hjemmeside.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 1.126,8 mio. kr.
- Totaludgift: 1.194,9 mio. kr.
- Central reserve: 68,1 mio. kr.

Projektet blev i 2018 tilført i alt 112,7 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af udgifter til immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk i lyset af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan.

Overholdelse af bevilling

Etapeopdelingen af Roskilde-Kalundborg i to udførelsesmæssigt separate delstrækninger medfører meromkostninger til aftale med entreprenør om en revideret udrulningsplan på kørestrømsentreprisen. Opdelingen i to etaper giver også meromkostninger til replanlægning af de forberedende arbejder til elektrificeringen og til tværgående styringsomkostninger grundet forlængelse af anlægsperioden og mistet synergi. Samlet set skønnes opdelingen i to udførelsesmæssige etaper at give merudgifter på 123 mio. kr., såfremt projektets 10 pct.-reserve fastholdes. Projektets økonomi er derfor under konsolidering.

Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)

Baggrund

Formål

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om igangsætning af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg. Den samlede strækning blev opdelt i to delstrækninger. Projektet vedrørende elektrificering af delstrækningen Aarhus – Aalborg (Lindholm) ekskl. Aarhus H blev igangsat med akt. 50 af 30. november 2018 (tidligere fortrolig akt. X af 29. juni 2017).

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

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

Hjemmelsgrundlag

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2025
- Seneste Anlægsstatus: 2025 (udførelse)/2026 (ibrugtagning)
- Aktuell status: 2025 (udførelse)/2026 (ibrugtagning)

Bemærkninger

På delstrækningen mellem Langå og Hobro udføres de forberedende arbejder til elektrificeringen i perioden 2018-2021 samtidig med strækningens fornyelsesaktiviteter. For de øvrige delstrækninger mellem Aarhus H og Lindholm gennemføres de forberedende arbejder for elektrificeringen i 2020 til 2023 (mellem Hobro og Lindholm) og 2020-2022 (mellem Aarhus og Langå). Broerne er opdelt i ni bropakker, der udføres i perioden 2018 til 2023.

I lyset af den nye udrulningsstrategi for Signalprogrammet fra efteråret 2017 har Banedanmark arbejdet med en ny udrulningsplan for elektrificering som oplæg til igangsatte forhandlinger med Aarsleff-Siemens. I forhandlingsforløbet kvalificeres planen i samarbejde med leverandøren. Der forhandles om en opdateret udrulningsplan strækningsvist for den resterende elektrificering. Dette arbejde pågår fortsat.

Selve elektrificeringen af strækningen er planlagt til udførelse i 2025 efter udrulning af det nye signalprogram på strækningen, idet ibrugtagning af elektrificeringen først sker ultimo 2026 sammen med elektrificeringen af strækningen Fredericia-Aarhus. Med henblik på sikring af tidsplanen for Fremtidens Tog er der, i forbindelse med forhandlingerne med leverandøren om udrulningsplanen for elektrificeringen, set på optimeringsmuligheder i udførelsesflowet. I den forbindelse er der byttet om på udførelsesrækkefølgen for Aarhus-Aalborg og Fredericia-Aarhus, således at Fredericia-Aarhus udføres inden Aarhus-Aalborg. Forhandlinger om udrulningsplanen pågår.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 2.420,8 mio. kr.
- Totaludgift: 2.826,4 mio. kr.
- Central reserve: 405,6 mio. kr.

Projektet blev i 2018 tildelt 4,0 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Elektrificering af Fredericia – Aarhus

Baggrund

Formål

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om igangsætning af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg. Den samlede strækning blev opdelt i to delstrækninger.

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Forligskredsen besluttede på møde d. 10. marts 2020, at alle arbejderne på Aarhus H skal koordineres i en såkaldt helhedsløsning. Dette inkluderer såvel de forberedende arbejder som selve elektrificeringen af Aarhus H. Banedanmark fremlægger et endeligt beslutningsgrundlag herfor ultimo 2020.

Som led i elektrificeringen er en overordnet udbudsstrategi for de forberedende arbejder under udarbejdelse. De forberedende arbejder omhandler sporsænkninger, udskiftning eller ombygning af broer samt nedlæggelser, ekspropriation, pålæggelse af el-driftsservitut samt rydning langs banen mm.

Projektering af broerne forventes at pågå til ultimo 2021. Besigtigelses- og ekspropriationsforretninger, pålæggelse af eldriftservitut mv. forud for broarbejderne gennemføres løbende. De resterende besigtigelsesforretninger forventes gennemført med udgangen af 2020, imens ekspropriationsforretninger gennemføres løbende frem til 2023.

Strækningen er inddelt i 11 bropakker, indeholdende sporsænkninger og broer. I 2020 planlægges tre sporsænkninger, en brohævning samt en ny bro. De øvrige bropakker planlægges udført i 2021, 2022 samt 2023. Broer ved Aarhus H udføres som en del af det samlede Aarhus H-projekt af hensyn til behovet for koordinering af de mange grænsefladeprojekter på banegården. Projektet undersøges i løbet af 2020 med henblik på fremlæggelse af beslutningsgrundlag ultimo 2020. Udførelsen er derfor udskudt til tidligst i 2023.

I lyset af den nye udrulningsstrategi for Signalprogrammet fra efteråret 2017 har Banedanmark udarbejdet en ny udrulningsplan for elektrificering som oplæg til at igangsætte forhandlinger med Aarsleff-Siemens. I forhandlingsforløbet kvalificeres planen i samarbejde med leverandøren. Der forhandles om en opdateret udrulningsplan strækningvist for den resterende elektrificering.

Selve elektrificeringen af strækningen mellem Fredericia og Aarhus forventes på det nuværende grundlag at finde sted i flere etaper med henblik på ibrugtagning ultimo 2026. Med henblik på sikring af tidsplanen for Fremtidens Tog er der, i forbindelse med forhandlingerne om udrulningsplanen for elektrificeringen, set på optimeringsmuligheder i udførelsesflowet. I den forbindelse er der byttet om på udførelsesrækkefølgen for Aarhus-Aalborg og Fredericia-Aarhus, således at Fredericia-Aarhus udføres inden Aarhus-Aalborg. Forhandlinger om udrulningsplanen pågår.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 2.320,1 mio. kr.
- Totaludgift: 2.722,1 mio. kr.
- Central reserve: 402,0 mio. kr.

Projektet blev i 2018 tildelt 9,1 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Modernisering af kørestrøm

Baggrund

Formål

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

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

Udover fordelingsstationerne skal der etableres i alt fem nye neutralsektioner på strækningen mellem København og Fredericia. Dette for at tilførslen af energi til kørestrømsanlægget fordeles mellem nuværende og nye forsyningsenheder.

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

Med aktstykke 227 af 18. juni 2018 er projektet desuden udvidet med anlæg af en ny fordelingsstation ved Gelsted på Østfyn. Denne fordelingsstation skal forsyne både den eksisterende jernbane på Vestfyn og den kommende nye bane på Vestfyn med kørestrøm. Der anlægges også tre neutralsektioner som led i delprojektet.

Hjemmelsgrundlag

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

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

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

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Tidsplanen indebærer, at de første fordelingsstationer (København og Gelsted) ibrugtages ultimo 2021/primo 2022 for at sikre kapacitet til overgangen til køreplan 2022, hvor DSB indfaser nye el-tog, imens den sidste ibrugtages ultimo 2023/primo 2024. Tidsplanen understøtter den løbende udrulning af DSB's nye el-tog i de kommende år.

Da der er organisatorisk, teknisk, geografisk og udbudsmæssigt sammenfald mellem fordelingsstationen ved Gelsted og projektet Modernisering af kørestrøm, er de to projekter ved akt 227 af 18. juni integreret til ét samlet projekt. VVM-screening af fordelingsstation Gelsted pågår og forventes afsluttet medio 2020. Der forventes ikke krav om gennemførelse af en fuld miljøkonsekvensvurdering (VVM-undersøgelse).

Fordelingsstationerne er udbudt i en totalentreprise, og der forventes indgået kontrakt i september 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 724,4 mio. kr.
- Totaludgift: 814,5 mio. kr.
- Central reserve: 90,1 mio. kr.

Jf. akt 227 af 18. juni 2020 stammer en del af finansieringen af projektudvidelsen med en fordelingsstation ved Gelsted fra bevillingen til Ny bane over Vestfyn og fra Modernisering af kørestrøms centrale anlægsreserve. Bevillingen til Ny bane over Vestfyn er derfor reduceret med 83,7 mio. kr. (2020-priser), jf. beskrivelse af Ny bane over Vestfyn nedenfor, mens Modernisering af kørestrøms centrale anlægsreserve er reduceret med 14,8 mio. kr. (2020-priser).

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Ny station i Jerne

Baggrund

Formål

Projektet omfatter anlæg af en station i Jerne ca. 2 km øst for Esbjerg Station. Jerne er en bydel i Esbjerg og ligger på strækningen mellem Bramming og Esbjerg, som betjenes af IC- og regionaltog. Stationen anlægges på en jernbanedæmning med perroner af hver 90 meter på ydersiden af hvert spor, som muliggør standsning med regionaltog mod Ribe/Tønder. Den statslige del af projektet omfatter selve stationen og adgangsveje til vejen Skolebakken.

Stationen etableres som et trinbræt på fri bane. Der er sat penge af til at implementere ny signalteknologi, når dette udrulles på strækningen. Stationen forudsættes at åbne ultimo 2020.

Hjemmelsgrundlag

Finanslov for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Der er gennemført besigtigelses- og ekspropriationsforretning for projektet i oktober 2019, og ibrugtagningstilladelse for projektet er modtaget april 2020.

Der er i april 2020 udsendt entreprenørudbud for det samlede projekt (etablering af ny station). I forlængelse heraf er der underskrevet entreprisekontrakt med den vindende entreprenør i maj.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 51,6 mio. kr.
- Totaludgift: 60,9 mio. kr.
- Central reserve: 9,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Hastighedsopgradering Aarhus-Langå

Baggrund

Formål

Baggrunden for projektet er et ønske om at forkorte rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg. Det overordnede mål er, at strækningen Aarhus til Aalborg skal kunne køres på ca. en time.

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er i projekteringsfasen. Entreprenørudbud forventes udsendt sommeren 2021.

Hastighedsopgraderingen planlægges udført sammen med sporfornyelse i 2022. En lille del af strækningen inde ved Aarhus H udføres dog først sammen med sporfornyelse for denne strækning, planlagt til udførelse i 2025-26 samt Langå Station, som er planlagt til udførelse sammen med Signalprogrammet ultimo 2024/primo 2025. I 2021 vil der også på strækningen Aarhus – Langå blive udført forberedende arbejder til sporfornyelsen samt broarbejder der fungerer som forberedende arbejder til elektrificering på strækningen.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 518,2 mio. kr.
- Totaludgift: 612,5 mio. kr.
- Central reserve: 94,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 51 af 12. oktober 2017

Akt. 6 af 11. oktober 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægsarbejderne ved Lindholm forventes fortsat gennemført, så jernbanen kan tages i brug i 2020, men grundet Signalprogrammets reviderede udrulningsstrategi vil det ske med eksisterende sikringsteknologi og med senere udrulning af det nye signalsystem (ERTMS). Detailprojektering af projektet er forløbet i 2018 og 2019, mens der er udførelse i 2020.

Dobbeltsporet ved Hjørring planlægges anlagt i 2024 med det nye signalsystem (ERTMS). Det var oprindeligt forudsat, at dobbeltsporet ved Hjørring skulle anlægges i 2020 samtidig med dobbeltsporet ved Lindholm. Projektet ved Lindholm forudsættes projekteret og udført samtidig med og i samme entrepriser som den nye bane til Aalborg Lufthavn, jf. beskrivelsen af dette projekt nedenfor.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 120,3 mio. kr.
- Totaludgift: 120,3 mio. kr.
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Anlæg af Stilling Station

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 88 af 28. februar 2019.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er under projektering. Projektets udførelse igangsættes i første halvår af 2022.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 16,6 mio. kr.
- Totaludgift: 19,5 mio. kr.
- Central reserve: 2,9 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Ny bane til Aalborg Lufthavn

Baggrund

Formål

Projektet omfatter anlæg af ca. 3 km ny bane fra Lindholm Station til en ny station, der etableres ved Aalborg Lufthavn. Projektet omfatter desuden etablering af klargøringsanlæg ved lufthavnen som erstatning for det nuværende anlæg i Lindholm. Herudover skal der anlægges banedæmninger og en vej bærende bro for at føre Thistedvej over banen samt en spor bærende bro hen over Lindholm Å.

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 1542 af 13. december 2016.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Seneste Anlægsstatus: 2020
- Aktuel status: 2020

Bemærkninger

Anlægsarbejderne forventes gennemført, så jernbanen kan tages i brug i december 2020 med eksisterende sikringsteknologi og med senere udrulning af det nye signalsystem (ERTMS). I 2018 og 2019 er der foregået projektering af projektet, mens der er udførelse i både 2018, 2019 og 2020. Projektet projekteres og udføres samtidig med og i samme entrepriser som Lindholmdelen af projektet Kapacitetsudvidelse af jernbanen i Lindholm og Hjørring, jf. projektets særskilte afsnit ovenfor. Desuden koordineres med de forberedende arbejder for elektrificering.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 301,6 mio. kr.
- Totaludgift: 301,6 mio. kr.
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

Projektet konstaterede i forbindelse med projekteringen en række merudgifter, der bl.a. knytter sig til de tværgående omkostninger, byggeplads, bygherreadministration mv. Modsat lykkedes det at optimere funderingsløsningen, så denne er blevet billigere. Disse ændringer betød samlet set, at der i 2018 skulle disponeres 15,9 mio. kr. (2018-priser) af projektets centrale reserve.

Ud over disse merudgifter blev det tidligere konstateret, at der skulle afholdes udgifter som følge af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan. Disse ændringer betød, at der skulle disponeres

yderligere 35,2 mio. kr. (2018-priser) af den centrale anlægsreserve. En forhøjelse af projektets totaludgift som følge af disse yderligere ændringer blev indarbejdet på finansloven for 2019.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt. Der er dog visse risici, bl.a. grundet knappe sikringstekniske ressourcer og grundet jordarbejdet og de geotekniske arbejder i projektet.

Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

Baggrund

Formål

Jernbanen mellem Ringsted og Odense er en central hovedstrækning på det danske jernbanenet, og projektet vedrører en opgradering af hastigheden på strækningen. Med en opgradering af den maksimale hastighed på op til 200 km/t kan rejsetiden for lyntogene mellem Ringsted og Odense således reduceres med ca. 5 minutter. Strækningen benyttes af 12 mio. passagerer årligt. Det fremgår af projektets beslutningsgrundlag, at den samfundsøkonomiske forrentning af projektet er ca. 16 pct. (intern rente).

Jernbanen mellem Ringsted og Odense består både af strækninger i regi af Banedanmark og af en strækning i regi af Sund & Bælt i forbindelse med Storebæltsbroen. Sund & Bælt indledte deres del af projektet i 2017. I dette afsnit beskrives status for Banedanmarks del af projektet, som omfatter strækningerne Ringsted-Korsør og Nyborg-Odense.

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 141 af 16. maj 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2024 (færdiggørelse), 2027/2028 (hastighedsforøgelse)
- Seneste Anlægsstatus: 2024 (færdiggørelse), 2027/2028 (hastighedsforøgelse)
- Aktuel status: 2025 (færdiggørelse), 2027/2028 (hastighedsforøgelse)

Bemærkninger

Projektet er under opstart. Efter gennemført detailprojektering forventes anlægsarbejderne udbudt og kontraheret i 2022-2023, og anlægsarbejderne forventes udført i 2023-2025. Projektet er i forhold til de oprindelige forudsætninger udskudt med ét år på baggrund af en samlet koordinering af anlægsprojekter på hovedstrækningen, flaskehals på godskorridoren samt færdiggørelse af projekter inden udrulning af ERTMS på ny bane ultimo 2022. Projektet udføres samtidigt med kommende sporfornyelsesprojekter på de enkelte delstrækninger.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 415,7 mio. kr.
- Totaludgift: 491,2 mio. kr.
- Central reserve: 75,5 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Ny station i Vinge

Baggrund

Formål

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 blev der 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. Forligskredsen har i aftale af 10. oktober 2018 og med finansloven for 2019 besluttet at igangsætte etablering af S-togsstationen.

Hjemmelsgrundlag

Finanslov for 2019.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Der er i tredje kvartal 2019 indgået kontrakter om udførelse af entrepriserne. De fleste spærringskrævende arbejder er overstået, og der udestår kun enkelte natarbejder. Perroner er etableret, og gangbro, trapper og elevatorårne blev monteret i påsken 2020.

Fremdriften i udførelsen følger planen, og stationen forventes at kunne ibrugtages i sommeren 2020, med forbehold for leverance af elevatorerne. Projektet forventes endeligt afsluttet i 2. halvår 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 56,7 mio. kr.
- Totaludgift: 56,7 mio. kr.
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Internet i tog

Baggrund

Formål

Med et politisk mål om at passagerer på hele statens jernbanenet skal kunne anvende toget som arbejdsplads 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: 1) indbygning af signalforstærkere fra mobiloperatørerne i DSB's tog, 2) indbygning af wi-fi-system for datatransmission i DSB's tog, samt 3) forbedret radiodækning langs Banedanmarks jernbanenet.

Hvad sidstnævnte angår, er der med akt. 9 af 13. oktober 2016 afsat en statslig totaludgift på 105,4 mio. kr. i 2019-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. Midlerne er øremærket til den infrastrukturudbygning, som Banedanmark skal gennemføre, mens mobiloperatørerne afholder udgifterne til radioudstyr og driften heraf.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 9 af 13. oktober 2016

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Seneste Anlægsstatus: 2020
- Aktuell status: 2020

Bemærkninger

Arbejdet er igangsat i 2016 og skulle oprindeligt være afsluttet med udgangen af 2019. Der er efter første halvår 2020 etableret master på 40 sites, og yderligere et antal sites vil blive gennemført i sidste halvdel af 2020, da disse sites har krævet en længere sagsbehandlingstid. Herunder er fire afgørelser påklaget og ligger til sagsbehandling i Planklagenævnet, og for tre sites skal der gennemføres ekspropriationer i 2020 vedrørende vejret ligesom der på et par sites har vist sig vanskeligheder med at kunne gennemføre etablering rent byggeteknisk bl.a. på grund af skrånende terræn og jordbundsforhold. Det vurderes, at der kan etableres 6 sites i sidste halvdel af 2020, men det endelige antal vil afhænge af udviklingen af de nævnte udfordringer.

På ca. to-tredjedele af alle sites i projektet har der skullet tilkøbes jord og/eller indgå aftaler om vejret. Dette betyder, at Banedanmark har skullet indgå bilaterale aftaler med lodsejere om arealoverdragelse og/eller adgangsret for de enkelte placeringer af radiomasterne. Det har haft betydning for projektet, at en ændring i jernbaneloven fra januar 2019 har gjort det muligt at ekspropriere i forbindelse med projektet. Alle tilladelser herunder landzonetilladelser har dog fortsat skullet indhentes, og klageretten fra bl.a. omkringboende i forbindelse med nabohøringer er bibeholdt.

42. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Forhandlinger om arealoverdragelse og vejret samt klagebehandling har vist sig langvarige og har presset tidsplanen for projektets udførelsesfase.

Banedanmark har nu modtaget 45 byggetilladelser inklusive landzonetilladelser, diverse dispensationer fra byggeplaner, fredskovstilladelser mv. 41 masteplaceringer er i alt fordelt indbyrdes mellem mobiloperatørerne.

Projektet forventes at have gennemført etablering af alle 46 mastesites inden udgangen af 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 105,7 mio. kr.
- Totaludgift: 105,7 mio. kr.
- Central reserve: 0 mio. kr.

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Ny bane over Vestfyn (udføres af Vejdirektoratet)

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov L 1424 af 17. december 2019

Akt 227 af 18. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- Forventet 2023

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægsprojektet er forudsat med opstart 2023.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 4.077,9 mio. kr.
- Totaludgift: 4.834,6 mio. kr.
- Central reserve: 756,7 mio. kr.

Jf. akt 227 af 18. juni 2020 er der med integrering af etableringen af fordelingsstation ved Gelsted og Modernisering af Kørestrøm overført 83,7 mio. kr. (2020-priser) fra projektbevillingen til Ny bane over Vestfyn. Den nye totaludgift for Ny bane over Vestfyn er dermed 4.834,6 mio. kr. (2020-priser).

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg

Baggrund

Formål

Baggrunden for projektet er et ønske om at forkorte rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg. Det overordnede mål er, at strækningen Aarhus-Aalborg skal kunne køres på ca. en time.

For at kunne opnå højere hastighed mellem Hobro og Aalborg er det nødvendigt at udrette kurver på strækningen. Hastighedsopgraderingen udføres sammen med fornyelsesarbejder på strækningen i 2020, hvilket er en forudsætning for hastighedsopgraderingen. De samlede arbejder består af blandt andet nye skinner, sveller, sporskifter, ballastrensning og bundudskiftning på udvalgte delstrækninger.

Hastigheden på strækningen kan dog først øges, når det nye signalsystem er udrullet på strækningen, forventeligt i 2024.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Der er ultimo januar 2020 indgået kontrakt på den spormæssige del af projektet. Udførelse sker sammen med fornyelsesprojektet, der udføres på samme strækning. Der er også indgået en mindre kontrakt på sikringsarbejdet, og dette arbejde udføres sideløbende med sporprojektet.

Arbejdet på hastighedsopgraderingen er opstartet 1. marts 2020 og løber frem til 1. december 2020, og udførelsen forløber planmæssigt.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 396,1 mio. kr.
- Totaludgift: 426,3 mio. kr.
- Central reserve: 30,2 mio. kr.

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

2.2. Fornyelser på baneområdet

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

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

Tablet 2.2 | Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2020-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.20	Åbningsår
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020				
Sporfornyelse Ringsted-Nykøbing F. inkl. Nykøbing F. Station	189,3	Ja	63,7	2022
Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	540,1	Nej	272,0	2021
Fornyelse af perroner ved Slagelse st.	62,8	Ja	12,0	2021
Sporfornyelse af Vejle st.	70,4	Ja	17,5	2020
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	844,1	Ja	79,9	2022
FTN Tracé Skjem-Holstebro	71,5	Ja	3,4	2021
FTN Tracé Næstved-Nykøbing F.	60,7	Ja	42,3	2020
Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder				
Sporfornyelse Langå-Hobro samt ombygning af Randers Station	814,3	Ja	599,0	2018
Sporombygning af Køge Bugt-banen	(fortroligt)	Ja	735,9	2018
Sporfornyelse Valby-Frederikssund	545,0	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	570,6	2018

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

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

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 42 af 7. december 2017

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Banedanmark indgik kontrakt med entreprenøren i august 2017. Arbejderne udføres i en række længere totalspærringer fra marts 2018 til primo 2022. Frem til ultimo september 2019 er der udført de planlagte sporarbejder mellem Næstved og Nykøbing Falster. Udførelsen af det nye 2. spor på Falster samt de planlagte sporarbejder mellem Ringsted og Næstved er opstartet i 1. kvartal 2020.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 189,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften forventes overholdt.

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

Baggrund

Formål

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

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 15 af 8. november 2018

Akt 206 af 18. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Arbejderne mellem Fjenneslev og Forlev er gennemført i 2019. Dog er der ved en strækning ved Forlev konstateret utilstrækkelig jordstabilitet grundet blød bund og tilkommende vand, og det forventes derfor nødvendigt at udføre mere arbejde i dette område, forventeligt i 2020 og/eller 2021.

Arbejderne på Slagelse station, som var planlagt udført i 2. halvår 2020, kan ikke udføres som forudsat grundet forsinkelser af den sikringstekniske projektering, herunder valideringen. Projekteringen og valideringen har vist sig mere komplekst end forventet, og grundet de begrænsede ressourcer til sikrings-validering, er det ikke muligt at indhente forsinkelsen. Forsinkelserne i projekteringen har gjort det nødvendigt at udskyde delprojektets hovedudførelse fra 2. halvår 2020 til 2. halvår 2021, hvorfor projektet genudbydes. Dog gennemføres forberedende arbejder i efteråret 2020 bl.a. for at minimere risikoen for forsinkelser i de arbejder, der gennemføres i 2021. Omvendt betyder dette en længere udførelsesperiode end oprindeligt forudsat.

Den nye tidsplan for udførelsen er aftalt med jernbanevirksomhederne herunder DSB.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 634,3 mio. kr.

Udskydelsen af projektet og den forlængede udførelsesperiode medfører en række meromkostninger i sporfornyelsesprojektet, herunder til opretholdelse af projektorganisationen, en forlænget periode med tilsyn og byggeledelse i marken, længere tid med byggeplads og behov for omprojekteringer. Samtidig er der en række øvrige, allerede konstaterede merudgifter i projektet – herunder bl.a. merudgifter til den sikringstekniske projektering og validering og højere tilbudspriser end forudsat på første delprojekt mellem Fjenneslev og Forlev – som samlet indebærer behov for at forhøje den bevilgede totaludgift til 634,3 mio. kr. (2020-priser), jf. akt 206 af 18. juni 2020.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Perroner ved Slagelse Station

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 43 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Perronfornyelsesprojektet udbydes sammen med sporfornyelsen af stationen (jf. Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev ovenfor). Udførelsen af perronarbejderne er udskudt fra 2020 til 2021 som følge af udskydelsen af sporfornyelsen af stationen til 2021. Der forventes at blive indgået kontrakt i efteråret 2020. Fornyelsen foregår i en række planlagte sporspærringer i 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 62,8 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse af Vejle Station

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er en fornyelse af sporanlægget på Vejle Station, så det funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nutidig standard.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 138 af 16. april 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Aktuel status: 2020

Bemærkninger

Sporfornyelsesprojektet gennemføres fra juni 2020 – august 2020. I denne periode kører der tog mellem Vejle og Struer, Vejle og Fredericia samt Vejle og Aarhus. Fra 18. juli til 27. juli er der dog lukket for al trafik fra Vejle mod Aarhus grundet sporsænkninger på den pågældende strækning i forbindelse med forberedende arbejder for Elektrificeringsprogrammet.

Følgende andre projekter gennemføres på den samme strækning i samme periode:

- Der udføres separat fornyelse af 2 broer på Vejle Station i samme spærring
- Der udføres som forberedelse til elektrificeringen af strækningen sporsænkninger ved 3 broer på strækningen Vejle – Aarhus

Alle projekterne er koordineret indbyrdes.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 70,4 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse af strækningen Hobro-Aalborg

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 92 af 30. januar 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Der er ultimo januar 2020 indgået kontrakt på sporfornyelsesprojektet. Udførelse sker sammen med hastighedsopgraderingen af samme strækning, jf. Hastighedsopgradering af Hobro-Aalborg i kapitel 2.1. Der er udover kontrakten på den spormæssige del også indgået en mindre kontrakt på sikringsarbejdet, der udføres sideløbende med sporprojektet.

Arbejdet på fornyelsesprojektet er opstartet 1. marts 2020 og løber frem til 1 december 2020. Udførelsen forløber planmæssigt.

Som oplyst i Transport- og Boligministeriets 'Serviceeftersyn af jernbanen' forventes projektet i hovedtræk gennemført som planlagt i 2020, dog er sporombygningen på Aalborg St. blevet udskudt til 2022 på grund af mangel på sikringstekniske valideringsressourcer.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 844,1 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

FTN fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt 208 af 18. juni 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår

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

Bemærkninger

Projektet udføres i en hovedentreprise. Kontrakten på hovedentreprisen forventes indgået i juni 2020. Udførelsen forventes igangsat i efteråret 2020. Anlægsarbejderne forventes at være afsluttede senest i sommeren 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 71,5 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften forventes overholdt.

FTN fiberkabelinfrastruktur Næstved-Nykøbing Falster

Baggrund

Formål

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

Projektet omfatter nedgravning af fiberkabelinfrastruktur (kabelrør) samt etablering af tilhørende betjeningsbrønde og passagerer på strækningen Næstved-Nykøbing Falster inkl. underføring under Guldborgsund, i alt ca. 58,5 km. Efter færdiggørelse af fiberkabelanlægget vil der i særskilte projekter blive ibløst fiber i de nye rør og migreret data fra de gamle kabler til de nye.

Hjemmelsgrundlag

-

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår

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

Bemærkninger

Udførelsen på delstrækningen Næstved-Nykøbing Falster blev igangsat i oktober 2019 af hensyn til koordinering med en hastighedsopgradering og elektrificering af strækningen (begge i regi af Femern Landanlæg) samt en sporfornyelse af strækningen, jf. akt. 42 af 7. december 2017 om sporfornyelse af Ringsted-Nykøbing Falster. Anlægsarbejderne forventes afsluttet medio 2020.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 60,7 mio. kr.

Projektet er igangsat uden forelæggelse for Finansudvalget, idet budgettet på igangsættelsestidspunktet var under 60 mio. kr., der udgør forelæggelsesgrænsen for Banedanmark. Grundet erfaringerne fra andre FTN-projekter, der er gennemført i 2019, har det ultimo 2019 / primo 2020 vist sig nødvendigt at rebudgettere projektet. Erfaringerne viser, at især fysikmængderne og priserne på rørinfrastrukturen har været underestimerede i de oprindelige budgetter. Det gælder primært for tværgående og langsgående underføringer (særligt i forbindelse med broer), som har vist sig dyrere end forventet, men også nedgravning af rør på fri stækning har været underbudgetteret. Dertil kommer, at det har vist sig nødvendigt at inkludere etablering af kabelinfrastruktur under Guldborgsund i dette projekt. Samlet indebærer dette, at projektets forventede totaludgift nu udgør 60,7 mio. kr. (2020-priser) inkl. korrektionstillæg på 10 pct. af projektets restudgifter, hvorfor orienterende akt 229 af 25. juni 2020 blev fremsendt til Finansudvalget.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften forventes overholdt.

2.3. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

Sporfornyelse af Langå–Hobro samt ombygning af Randers Station

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen har Banedanmark gennemført en sporfornyelse på strækningen Langå-Hobro, inkl. Stevnstrup, Randers, Fårup og Hobro stationer. Som led i projektet er der bl.a. gennemført en opgradering af sikringsanlægget på strækningen Randers-Hobro. Desuden er der bygget et nyt sikringsanlæg på Randers Station. Sikringsanlægget i Randers er ibrugtaget i påsken 2020, og hele projektet er dermed udført. Slutregningen for sikringsanlægget i Randers forventes inden sommerferien. Den bevilgede totaludgift på 814,3 mio. kr. (2020-priser), jf. akt 69 af 7. december 2017, forventes overholdt.

Sporombygning af Køge Bugt-banen

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen har Banedanmark gennemført en sporombygning af strækningen Hundige-Køge og fornyelse af køreledningsanlægget fra Skelbæk til Køge. Arbejderne blev udført i 2016-2019. Projektet omfattede bl.a. ballastrensning, fornyelse af spor, sveller og sporskifter, afledte sikrings- og stærkstrømsarbejder, kørestrømsarbejder og broarbejder. De sidste mangelarbejder afsluttes i 2020, og der er i marts 2020 indgået forlig med entreprenøren om udestående krav. Den endelige afslutning af projektet forventes i 2021. Finansudvalget godkendte projektet med fortroligt akt. R af 3. september 2015. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Valby-Frederikssund

Formålet med projektet var en fornyelse af S-banestrækningen Valby-Frederikssund, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standard. I samme periode gennemførte Banedanmark fornyelse af ni broer. Udskudte arbejder fra tidligere er i løbet af 2019 og 2020 blevet udført, og projektet forventes afsluttet ved udgangen af 2020. På grund af uforudset blød bund ved Peter Bangs Vej er restarbejde her udskudt til fra 2019 til 2020. Den bevilgede totaludgift på 545,0 mio. kr. (2020-priser), jf. akt. 81 af 12. oktober 2017, er overskredet som følge af en række ekstrakrav fra entreprenøren. Den samlede forventede omkostning er under forelæggelsesgrænsen for merudgifter. Merudgiften bliver afholdt inden for Banedanmarks samlede bevilling til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

2.4. Fornyelse og vedligehold af jernbanenet

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

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

(mio. kr. løbende priser)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Bevilling (netto)	2.254,2	2.107,3	1.869,9	2.556,1	2.649,3	2.525,8	13.962,6
Forbrug / Prognose	2.342,0	2.139,5	2.311,1	2.540,7	2.023,7	2.303,0	13.660,0
Merforbrug	87,8	32,2	441,2	-15,4	-625,6	-222,8	-302,6

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

Formål

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

Status

Bandedanmark har replanlagt udførelsen af fornyelsesprojekterne for perioden 2020-2023 som følge af den nye udrulningsplan for Signalprogrammet, den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering samt ud fra den nu tilgængelige bevilling, jf. uddybning under den budgetmæssige situation.

I 2019 var udgifterne derfor væsentligt lavere end årets bevilling. Dette skyldes især, at det tidligere var nødvendigt at udskyde en række større, planlagte aktiviteter i forbindelse med bevillingsreduktionen som følge af tilbageførsel af midler til den centrale reserve (jf. ”Den budgetmæssige situation”). Herudover blev der udskudt aktiviteter grundet de begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering.

I perioden frem mod 2023 forventes omvendt et relativt højt aktivitetsniveau, hvilket primært vedrører fornyelsesområdet. I perioden er der planlagt følgende større fornyelsesarbejder:

- Mellem Ringsted og Nykøbing Falster udføres sporfornyelse i 2019-2021 som en del af opgraderingen af banen i forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt.
- I 2020 gennemføres der sporfornyelse på Vejle Station og af dele af strækningen Hobro-Aalborg, og der etableres FTN fiberkabelanlæg på strækningen Næstved-Nykøbing Falster.
- I 2021 udføres sporfornyelse på Slagelse Station, Fredericia Station, den frie strækning mellem Fredericia-Aarhus og dele af strækningen København-Høje Taastrup. Dertil kommer perronfornyelse af Slagelse Station og etablering af FTN fiberkabelanlæg på strækningen Skjern-Holstebro.

- I 2022 gennemføres den resterende del af København-Høje Taastrup, sporfornyelse mellem Roskilde-Ringsted, Slagelse-Korsør, Aarhus-Langå samt på Aalborg Station og Struer Station.
- I 2023 udføres bl.a. sporfornyelse Nyborg-Odense samt kørestrømsfornyelse Svanemøllen-Holte.

Den ændrede strategi for udrulning af Signalprogrammet, den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering samt bevilling til fornyelsen har medført væsentlige ændringer i den tidligere plan for fornyelsesprojekter. Senest er sporfornyelsen af Aalborg Station udskudt fra 2020 til 2022, spor- og perronfornyelse af Slagelse Station er udskudt fra 2020 til 2021, og Aarhus-Langå er udskudt fra 2021 til 2022.

Udskydelsen af fornyelsesprojekterne medfører en forøgelse af Banedanmarks omkostninger til ekstraordinært vedligehold på de strækninger, der skulle have været fornyet. Herudover er der i perioden ibrugtaget en række nye anlæg, bl.a. København-Ringsted, hvilket ikke var forudsat i den oprindelige bevilling. Som følge heraf er der på finansloven for 2020 omdisponeret 40 mio. kr. årligt fra fornyelse til vedligehold.

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

Den budgetmæssige situation

Som led i finansieringen af fornyelsesindsatsen blev der på finansloven for 2014 og senere finanslove indbudgetteret i alt 4,1 mia. kr. (2013-priser) ekstra i perioden 2015-2020 til en økonomisk optimal vedligeholdelse af jernbanen. I henhold til forudsætningerne bag merbevillingen til fornyelsesindsatsen, har trækket på den centrale reserve til bl.a. Ny bane København-Ringsted nødvendiggjort en reduktion af merbevillingen til fornyelsesindsatsen på ca. 0,3 mia. kr., som blev indarbejdet på finansloven for 2019. En yderligere reduktion af merbevillingen på ca. 0,3 mia. kr. blev tidligere indarbejdet på finansloven for 2017 som følge af Signalprogrammets træk på den centrale reserve foruden en reduktion på 0,2 mia. kr. på finansloven for 2015 som følge af tilpasninger i lyset af de i Togfonden DK vedtagne anlægsprojekter.

Omvendt er der på finansloven for 2020 i forlængelse af Signalprogrammets ændrede udrulningsstrategi indarbejdet en merbevilling til vedligehold (ca. 0,1 mia. kr. årligt fra 2020 og frem) og fornyelse (ca. 0,1 mia. kr. årligt fra 2022 og frem).

Samlet for perioden 2015-2020 forventer Banedanmark et mindreforbrug i forhold til bevillingen på ca. 303 mio. kr. Det var tidligere forventningen, at der ville være et merforbrug i perioden svarende til opsparingen på Banedanmarks finanslovskonto for fornyelse og vedligehold primo 2015 (540,1 mio. kr.), og at der derfor ikke ville være nogen tilbageværende opsparing ved udgangen af 2020. Især den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering har dog medført, at visse aktiviteter er udskudt til efter 2020, og at opsparingen ikke længere forventes nedbragt fuldt ud. Arbejderne prioriteres løbende inden for rammerne af Banedanmarks rullende 4-årige fornyelsesplan, således at midlerne videreføres og at opsparingen nu planlægges nedbragt frem mod udgangen af 2023. Den fortsatte udfordring med sikringsteknisk validering og de deraf afledte udskydelser, jf. ovenfor, udgør dog en stor usikkerhedsfaktor i planlægningen.

Banedanmarks næste 10-årige budget til fornyelse og vedligeholdelsesaktiviteter er ved at blive klarlagt.

3. Veje

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

Afsnit 3.1 giver en status for igangværende større anlægsprojekter. Afsnit 3.2 giver en status for større vedligeholdelsesprojekter. Afsnit 3.3 viser en oversigt over projekter, som er åbnet trafik, og hvor kun mindre færdiggørelsesarbejder udestår. Afsnit 3.4 giver en status for efterslæbsnedbringelse mv. I bilag 4 findes en oversigt over den geografiske placering af igangværende større anlægsprojekter på statsvejnettet.

I kapitel 7 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transport- og Boligministeriet.

Boks 4 | Markedssituationen på vejområdet

Samlet set vurderes det, at Vejdirektoratet oplever et positivt prisniveau og tilfredsstillende interesse fra markedet. Generelt giver entreprenørerne udtryk for at være pressede, grundet begrænset aktivitet i markedet inden for de traditionelle vejarbejder.

Boks 5 | Særligt om COVID-19-situationen

Coronakrisen har haft direkte påvirkninger for anlæg af den nye Storstrømsbro, hvilket skyldes projektets afhængighed af international arbejdskraft, materiale og materiel. Projektet har gennem flere måneder været påvirket af Coronakrisen, og det er ikke usandsynligt, at disse påvirkninger vil fortsætte resten af 2020. Under disse omstændigheder har projektet lavere produktion, hvilket har medført forsinkelser såvel som fordyrelser. Vejdirektoratets øvrige anlægsaktiviteter på vejområdet er stort set upåvirkede, økonomisk som udførelsesmæssigt.

3.1. Projekter under gennemførelse

Tablet 3.1 | Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2020-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 31.03.20	Disponeret projektreserve	Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Infrastrukturfonden								
Storstrømsbroen	4.566,7	Ja	3864,1	Ja	922,9	41%	Vejforbindelse: 2023 Baneforbindelse: 2024	Vejdirektoratet
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe og etablering af klapbro over Ribe Å	201,0	Nej	170,1	Nej	71,5	100%	2023	Vejdirektoratet
Haderup Omfartsvej	310,9	Ja	263,1	Ja	127,1	0%	2020	Vejdirektoratet
Finansloven								
Udvidelse af E45, Aarhus S - Skanderborg S	502,3	Ja	425,0	Ja	301,9	0%	2020	Vejdirektoratet
Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Odense V	2.608,5	Ja	2.207,2	Ja	254,2	0%	2022	Vejdirektoratet
Anlægsprojekter ejet af tredjepart								
Nordhavnstunnel ¹⁾	3.645,0	Ja	3.084,0	Ja	2,7	0%	2027	Vejdirektoratet

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

¹⁾ Anlægsprojektet Nordhavntunnelen udføres af Vejdirektoratet for Københavns Kommune. Kommunen kompenserer Vejdirektoratets udgifter til projektet. Vejdirektoratet disponerer over projektets ankerbudget, hvilket i dette behandles som projektets projektbevilling - til trods for at der ikke er tale om bevilling i gængs forstand. Københavns Kommune disponerer over projekts K2B-reserve/centrale reserve.

Storstrømsbroen

Baggrund

Formål

Storstrømsbroen har stor regional betydning og er samtidig en vigtig del af jernbanekorridoren mellem København og Tyskland. Denne jernbanekorridor vil i løbet af de kommende år blive styrket markant med etableringen af den nye bane København-Ringsted via Køge og det kommende anlæg af Femern Bælt-forbindelsen. Det blev i efteråret 2011 klart, at den nuværende Storstrømsbro fra 1937 ikke vil kunne holde til den øgede jernbanegodstrafik, der vil følge af Femern Bælt-forbindelsens åbning. Med anlæg af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen vil den fremtidige kapacitet i denne centrale jernbanekorridor til Europa sikres. Når den nye bro er taget i drift, rives den gamle bro ned som led i projektet.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 737 af 1. juni 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2022 (2023 for bane)
- Sidste anlægsstatus: 2022 (2023 for bane)
- Aktuel status: 2023 (2024 for bane)

Bemærkninger

I forbindelse med byggeriet af den nye Storstrømsbro har Vejdirektoratet kunne konstatere, at arbejdet med væsentlige elementer tager længere tid end forventet. Grundet projektets internationale karakter er tidsplanen ligeledes udfordret af coronakrisen. Derfor er Vejdirektoratets vurdering, at der er stor risiko for forsinkelse, som på nuværende tidspunkt forventes at være mellem 3-6 måneder i forhold til oprindelig tidsplan. Den aktuelle status for åbningsåret er derfor 1. halvår 2023 for vejforbindelsen og 1. halvår 2024 for baneforbindelsen. I samarbejde med entreprenøren vil tidsplanen fortsat forsøges indhentet. Tidsplanen koordineres ligeledes i tæt samarbejde med Banedanmark.

Etablering af produktionspladsen for broelementer er næsten afsluttet, herunder bygning af 4 store produktionshaller med et samlet bygningsareal på mere end 25.000 m², et betonværk, anlæg af en særlig forstærket udskibningshavn og etablering af svære belægnings med stor bæreevne. Montage af støbeforme, betonpumper, kraner m.m. pågår, ligesom pramme til udskibning af elementer er ankommet til byggepladsen.

Produktionslinjen for fundamenter er klar til produktion, og produktion af det første præfabrikerede fundament er påbegyndt, mens produktionslinjen for brodæk forventes klar til produktionsstart i juli 2020. De første to brofag i hver ende af broen nærmest kysterne bygges in-situ, det vil sige uden brug af elementer. For at bygge denne del af broen anlægges først midlertidige dæmninger i Storstrømmen, hvorefter broen på disse to steder kan bygges "tørt". Ved Falster-kysten

er den midlertidige dæmning anlagt, og det tilsvarende arbejde pågår på Masnedø. Ved Falsterkysten er arbejdet med de 2 fundamenter i gang.

Mobilisering og anlæggelse af byggepladsen til elementproduktionen har taget væsentligt længere tid end forventet og er mindst 5 mdr. efter tidsplanen. Entreprenørens detailprojektering har også taget længere tid end forventet, hvilket giver forsinkelse af anlægsarbejderne. Projektets tidsplan er i betydelig grad påvirket af coronakrisen. Projektet er af international karakter, og entreprenøren er afhængig af leverance af materiel, materialer og arbejdskraft fra store dele af verden. Ydermere er entreprenørens rådgivere hjemmehørende i Norditalien. Entreprenøren har meddelt, at nogle vigtige støbeforme, som er bestilt til levering fra Kina, vil blive forsinket, da produktionen af disse har været stoppet i en periode på grund af lokale restriktioner. Ligeledes vurderes det i den kommende periode at være sværere at skaffe medarbejdere fra forskellige lande i Europa til byggepladsen på grund af skærpede indrejserestriktioner.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 3.864,1 mio. kr.
- Totaludgift: 4.566,7 mio. kr.
- Central reserve: 702,6 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektet har på finansloven for 2020 en projektbevilling på 3.864,1 mio. kr., som vurderes stram, hvilket delvist skyldes påvirkningen fra coronakrisen. Det vurderes nu meget sandsynligt, at der kan blive behov for at trække på projektets centrale reserve. Projektets totaludgift forventes overholdt.

Udbygning af Rute 11 gennem Ribe og etablering af klapbro over Ribe Å

Baggrund

Formål

Projektet skal afhjælpe fremkommelighedsproblemer på den mest belastede strækning på rute 11 gennem Ribe by. Projektet indebærer en udbygning af en strækning på den eksisterende rute 11 til to spor i hver retning. Endvidere omfatter projektet etablering af støjskærme på østsiden af en strækning på rute 11, ombygning af signalregulerede kryds, anlæg af stitunnel under rute 11 syd for det sydligste af de signalregulerede kryds og etablering af to shunts på rundkørslen ved Plantagevej. Endelig etableres en klapbro over Ribe Å, således høje skibe igen får mulighed for at sejle til skibsbroen i Ribe.

Hjemmelsgrundlag

Aktstykke nr. 24 af 1. december 2016.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Sidste anlægsstatus: 2023
- Aktuel Status: 2023

Bemærkninger

Ekspropriationsforretning afholdtes i februar 2020. Den vestlige side er nu udbygget, og arbejdet fortsætter i østsiden. I forbindelse med projektering og godkendelse af jernbanekrydsningen har myndighedsbehandlingen taget længere tid end forventet, og udbygningen har derfor ikke kunnet ske i marts 2020, som ellers planlagt. Det kræves nu, at hele krydsningen bygges om. Ombygningen forventes udført i efteråret 2020.

Mens klapbroen bygges, ledes trafikken ad interimvej og -broer. Transportministeren har i brev af 16. september 2019 orienteret forligskredsen bag 'En grøn transportpolitik' om, at der ved et genudbud vil være behov for at trække på den afsatte centrale anlægsreserve. Derfor udbydes klapbroen først, når økonomien ved vejudvidelsen er kendt. Dette medfører, at klapbroen først kan forventes at åbne i 2023. Det er aftalt med Forsvaret, at feltbroerne fjernes og transporteres til Skive Kaserne i september 2020. Disse opsættes igen i Ribe, når arbejdet med klapbroen starter i marken, forventeligt i første halvdel af 2022.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 170,1 mio. kr.
- Totaludgift: 201,0 mio. kr.
- Central reserve: 30,9 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Efter udbud af klapbro har det vist sig, at projektet ikke kan gennemføres indenfor projektbevillingen. Projektet vurderes på nuværende tidspunkt ikke at kunne gennemføres indenfor totaludgiften på 201,0 mio. kr. Transportministeren har i brev af 3. juli 2020 orienteret forligskredsen bag 'En grøn transportpolitik' om den økonomiske situation.

Haderup omfartsvej

Baggrund

Formål

En omfartsvej ved Haderup vil kunne aflaste strækningen gennem byen for tung trafik og bidrage til at forbedre fremkommeligheden på rute 34. Omfartsvejen anlægges vest om Haderup som 2+1 motortrafikvej med midterautoværn, dimensioneret til en hastighedsbegrænsning på 100 km/t.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 382 af 26. april 2017.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Sidste anlægsstatus: 2020
- Aktuel Status: 2020

Bemærkninger

Broentrepriser er afleveret 10. december 2019. Viborgvej og Røjbækken er afleveret 1. oktober 2019. Viborgvej /rute 16 er taget i brug ultimo november 2020. Vejen forventes at åbne i efteråret 2020, med eventuelle færdiggørelsesarbejder i 2021.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 263,1 mio. kr.
- Totaludgift: 310,9 mio. kr.
- Central reserve: 47,8 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Udvidelse af E45, Aarhus S – Skanderborg S

Baggrund

Formål

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 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 trafikal flaskehals. Projektet skal afhjælpe disse problemer og forbedre fremkommeligheden på E45.

Hjemmelsgrundlag

Finanslov for 2017.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet afslutningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Sidste anlægsstatus: 2020
- Aktuel Status: 2020

Bemærkninger

Vejen er åbnet for trafik 1. oktober 2019. Øvrige supplerende støjtiltag gennemføres i 2020 og 2021. Projektet forløber planmæssigt. Sammenfletningsproblemet i sydgående retning ved Aarhus Syd er nu løst, men der opleves tilsvarende problemer ved den nye overgang fra 3 til 2 spor ved Skanderborg Syd. Der følges løbende op på sammenfletningen.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 425,0 mio. kr.
- Totaludgift: 502,3 mio. kr.
- Central reserve: 77,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er ændret som følge af prisopregning og tilbageførsel af 60 mio.kr. på finansloven for 2020.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

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

Baggrund

Formål

Der er voksende trængselsproblemer i myldretidsperioderne på E20 Fynske Motorvej på strækningen mellem Nørre Aaby og Odense V, og omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser. Den første strækning fra Middelfart til Nørre Aaby er gennemført. Anden strækning med udvidelse fra 4 til seks spor mellem Nørre Aaby og Odense V er påbegyndt i april 2019.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov nr. 524 af 27 maj 2010

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er delt i to etaper, Odense Vest til Gribsvad samt Gribsvad til Nørre Aaby. Anlægsarbejdet på strækningen Odense Vest til Gribsvad er i gang. Etapen forventes ibrugtaget efteråret 2020. Slidlag og støjskærme udføres i 2021-2022.

For etapen fra Gribsvad til Nørre Aaby har Vejdirektoratet i 2019 på baggrund af opdaterede støjberegninger og den nuværende praksis for støjafskærmning udvidet støjafskærmningsløsningen. Udgiften hertil afholdes inden for den samlede projektbevilling. Besigtigelse på strækningen er gennemført i december 2019. Ekspropriationerne til broarbejdspladser og forlægning af Møllebækken blev gennemført i april 2020 og de øvrige ekspropriationer i efteråret 2020. Etapen Gribsvad til Nørre Aaby forventes at blive gennemført 2021-2022, bortset fra forlægningen af Møllebækken og forlængelse af vejunderføringerne, der forventes startet i 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 2207,2 mio. kr.
- Totaludgift: 2608,5 mio. kr.
- Central reserve: 401,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Nordhavnstunnel (udføres for Københavns Kommune)

Baggrund

Formål

Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og ligeså mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de op mod 65.000 bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget. På nuværende tidspunkt er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Ydre Nordhavn. En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik fra containerhavnen og krydstogtterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej. Yderligere forberedes Nordhavnstunnel til videreførelse af en ny Østlig Ringvej.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov L 57 af 19. december 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægsloven trådte i kraft den 1. januar 2020 og sidenhen har projektet kontraheret med hovedrådgiver og påbegyndt projektering af tunnel og erstatningshavn. Forberedelse af markedsdialog pågår. Borgermøder samt orienteringsmøder til lodsejer forventes gennemført inden sommerferien 2020.

Økonomi

Ramme

- Projektbevilling: 3.084,0 mio. kr.
- Totaludgift: 3.645,0 mio. kr.
- Central reserve: 561,0 mio. kr.

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

Overholdelse af ramme

Projektet har en projektbevilling på 3.084,0 mio.kr., som forventes overholdt. Der er ikke tale om bevilling i gængs forstand, men at Vejdirektoratet disponerer over projektbevillingen mod at det bliver finansieret af tredje part. Vejdirektoratet forestår anlægsprojektet som bygherre (anlægsmyndighed) på vegne af Københavns Kommune.

3.2. Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

Tabel 3.2 | Økonomioversigt over større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2020-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.20	Afslutningsår	Bevillingsansvarlig
Infrastrukturfonden / Finansloven					
Spunsvæggen på Lyngbyvej – etape 2	98,1	Ja	45,2	2020	Vejdirektoratet
Renovering af Sallingsundbroen	147,8	Ja	2,5	2022	Vejdirektoratet

Anm: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inkl. projekt- og central anlægsreserve) på seneste finanslov.

Spunsvæggen på Lyngbyvej – etape 2

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er en forstærkning af spunsvæggen (støttevægge af stål, der forhindrer jorden i at skride) på Lyngbyvej/Helsingørmotorvejen nord for København. Der etableres nye jordankre samt stålpæle, der afstiver den eksisterende konstruktion. Trafikken på motorvejen opretholdes, mens dele af den parallelt forløbende Lyngbyvej lukkes i 2019. Det sikres dog, at beboere langs strækningen får adgang til deres boliger.

Hjemmelsgrundlag

Akt. L af 25. januar 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet afslutningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Sidste anlægsstatus: 2020
- Aktuell status: 2020

Bemærkninger

Vejrligsafhængig overfladebehandling og finish udføres i foråret 2020 med henblik på aflevering i juni 2020. Anlægsarbejderne følger tidsplanen.

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 98,1 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Aktstykkebevilling forventes overholdt.

Renovering af Sallingsundbroen

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er omisolering af Sallingsundbroen, der fører hovedvej 26 over Sallingsund beliggende mellem Salling og Mors. Broen har en alder, hvor der vurderes behov for større vedligeholdsarbejder for at sikre bygværkets fortsatte trafiksikkerhed og funktion. Projektet omfatter også nye autoværn og vindskærme. Udskiftning af fugtisolering vil indebære, at beton og armering i brodækket vurderes at være effektivt beskyttet de kommende 50-60 år.

Hjemmelsgrundlag

Akt. J af 13. november 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet afslutningsår:

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

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 141,4 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Aktstykkebevillingen forventes overholdt.

3.3. Åbnede større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter

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

(mio. kr. 2020-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 31.03.20	Disponeret projektereserve	Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Infrastrukturfonden								
Udbygning af Kalundborgmotorvejen	463,6	Ja	392,3	Ja	334,8	0%	2019	Vejdirektoratet
Anlægsprojekter udført for tredjepart								
Roskilde Fjord-forbindelsen (Fjordforbindelsen Frederikssund)	2104,5 ¹⁾	Ja	655,4	Ja	644,8	0%	2019	Vejdirektoratet
Større vedligeholdelsesprojekter								
Gl. Lillebæltsbro - fornyelse af vejbanen	137,6	Ja	655,4	Ja	119,4	0%	2019	Vejdirektoratet

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

¹⁾ Totaludgiften for Fjordforbindelsen Frederikssund er opgjort som ankerbudgettet, hvilket inkluderer projektets samlede anlægsoverlag samt etablering af betalingsanlægget. Projektet er på FL20 bevilget 644,8 mio. kr. i statsligt bidrag til selve anlægsprojektet, hvoraf den resterende udgift til projektet finansieres af den selvstændige offentlige virksomhed 'Fjordforbindelsen Frederikssund' gennem låneoptag.

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

Ved udbygning af Kalundborgmotorvejen bliver støjskærmen ud for Sdr. Jernløse forlænget med 100 m til begge sider. Færdiggørelsesarbejderne omfatter også ny kantbjælke på bygværk for stiunderføring, som udføres i perioden maj – juli 2020. Udskudte arbejder relateret til totalentreprisen – herunder færdiggørelse af vildthejn og tilbagelevering af arbejdsarealer – finder sted 2. kvartal 2020. Der arbejdes på et projekt for supplerende afvanding langs Ringvejen Syd.

På Fjordforbindelsen Frederikssund pågår en række mindre færdiggørelsesarbejder. Derudover skal projektet sælge 25 sommerhuse og en række arealer. Der er igangsat arbejde med mindre trafikforanstaltninger i på J.F. Willumsens Vej i 2020.

For Gl. Lillebæltsbro – fornyelse af vejbanen gælder det, at projektet er afsluttet. Vejbanen blev ibrugtaget fredag den 13. september 2019. De sidste arbejder er udført og entreprisen blev afleveret rettidigt den 9. december 2019 af entreprenøren.

3.4. Vedligeholdelsesmæssig balance for kapitalbevarende vedligeholdelse

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

Vedligeholdelsesmæssig balance mv.

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

På nuværende tidspunkt er der intet efterslæb, dvs. vejnettet er i vedligeholdelsesmæssig balance.

Prognoserne for den kapitalbevarende vedligeholdelse viser, at det totaløkonomiske optimale behov overstiger forventede finanslovsbevillinger. Dette betyder, at der igen vil blive opbygget efterslæb, hvis ikke finanslovsbevillingerne forøges. Når vejnettet ikke længere er i vedligeholdelsesmæssig balance, vil efterslæbet medføre meromkostninger for staten, da det vil være nødvendigt at udskyde arbejder, hvilket medfører meromkostninger i forhold til at udføre vedligeholdelsen rettidigt.

Vejdirektoratet vil prioritere vedligeholdelsesarbejderne inden for de bevillingsmæssige rammer med henblik på at minimere meromkostningerne ved udskydelse af arbejder, og at der dermed ikke opbygges unødigt efterslæb.

Prognose for optimal vedligeholdelse i 2020 og frem

De seneste tilstandsvurderinger vedrørende det fremadrettede økonomisk optimale behov for kapitalbevarende vedligeholdelse er foretaget primo 2020 og viser et samlet behov på 3.136 mio. kr. (2020-priser) i perioden fra 2020 til 2023. Den nuværende finanslovsbevilling i samme periode udgør 2.339 mio. kr. (2020-priser). Det vil medføre, at der med den nuværende finanslovsbevilling forventes opbygget efterslæb, da der må udskydes arbejder svarende til ca. 797 mio. kr. ultimo 2023. Det konkrete tal for efterslæbets størrelse i 2023 er dog behæftet med en vis usikkerhed, idet belægninger og bygværker tilstand kan udvikle sig anderledes end de aktuelle tilstandsvurderinger har tilsagt. Endvidere kan de realiserede licitationsresultater variere ift. de priser der er forudsat ved tilstandsvurderingen.

Tabel 3.4 | Merbevillingsbehov og udskydelser 2020-2023 ved økonomisk optimal vedligeholdelse

§ 28.21.30.10 Kapitalbevarende vedligeholdelse (mio.kr. i 2020-priser)	2020	2021	2022	2023	I alt 2020-2023
Bevilling FL 2020 (inkl. videreførelse)	595	581	581	581	2.339
Behov ved økonomisk optimal vedligeholdelse	613	746	911	865	3.136
Forskydning af aktiviteter over årene for at imødekomme efterslæb	-18	0	0	18	0
Merbevillingsbehov ift. FL2020 ekskl. udskydelsesomkostninger (efterslæb)	0	165	330	302	797

Med de nuværende prioriteringer og kommende års forventede finanslovsbevillinger, forventes der udskydelsesomkostninger på ca. 295 mio. kr. som følge af periodens udskudte arbejder. Hermed er det samlede opbyggede efterslæb for perioden i alt ca. 1.092 mio. kr.

4. Letbaner

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

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

For de tre letbaneprojekter gælder, at staten giver et bidrag til anlægsomkostningerne, mens driftsrelaterede anlæg og den efterfølgende drift alene afholdes af de lokale parter. Der er oprettet særskilte letbaneselskaber, som står for at projektere, anlægge og drive de enkelte letbaner. Statens bidrag gives i form af tilskud til selskaberne.

Tabel 4.1 | Økonomioversigt over letbaneprojekter

(mio. kr. 2020-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 31.03.2020	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling ³⁾ 31.03.20	Åbningsår/afslutning
Aarhus Letbane (inkl. elektrificering af Grenaa-banen)	Lov nr. 432 af 16. maj 2012 Aftale af 12. juni 2014	2.142,8 ⁴⁾	Nej	2.134,7	1.077,5	1.070,1	2019
Odense Letbane	Aftale om Finansloven for 2014	2.843,3 ⁵⁾	Ja	2.110,0	1.196,4	780,4	2021
Letbane i Ring 3	Lov nr. 165 af 26. februar 2014	5.938,3	Ja	1.365,3	1.989,4	1.303,3	2025

1) "Totaludgift" inkluderer alle bevillinger, fordyrelser, tilkøb og reserver afsat af staten, kommuner og regioner til anlægget af letbanerne (dvs. ekskl. driftsrelaterede udgifter). For så vidt angår Aarhus Letbane indgår også midler til elektrificering af Grenaa-banen, men ikke 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. For så vidt angår Letbane i Ring 3 er reserven inkl. det statslige bidrag til DTU-linjeføringen på 50 mio. kr. (2014-priser), som blev afsat med Aftale af 12. juni 2014.

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

4) Den oprindelige bevilling på 2062,7 mio. kr. fordyres. Anlægsprojektet forventes samlet at koste 2142,8 mio. kroner. Fordyrelsen finansieres af Aarhus Kommune

5) Stigningen i det statslige bidrag siden sidste Anlægsstatus skyldes, at tilskuddet på 60,9 mio. kr. i form af den statslige centrale anlægsreserve medregnes i tråd med opgørelsesmetoden hos de andre letbaner

4.1. Aarhus Letbane

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Lov 432 af 16. maj 2012

Aftale af 12. juni 2014

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2012

Forventet åbningsår:

- Sidste strækning er åbnet i 2019

Bemærkninger

Banedanmark, der ejer Grenaabanen, har i 2. halvår 2019 afsluttet anlægsprojektet med at hastighedsopgradere banen. Det er sket ved opgradering af visse sikrede overkørsler (alle sikrede overkørsler på Grenaabanen er nu med bomanlæg), nedlæggelse af andre sikrede overkørsler samt nedlæggelse af alle de usikrede overkørsler. Sikkerhedsgodkendelsen forventes færdig medio 2020 så hastigheden kan hæves fra 75 til 100 km/t fra september 2020 for derved at nedbringe rejsetiden og kunne tilbyde halvtimesdrift mellem Aarhus og Grenaa. Dette afventer dog etablering af krydsningssporet i Trustrup (se nedenfor under udestående opgaver).

Afsluttende skal der etableres krydsningsspor på Trustrup Station og på Vestre Strandallé med henblik på optimering af køreplan og hastighed for at opnå halvtimesdrift mellem Aarhus og Grenaa.

Der udestår desuden mindre anlægsopgaver langs strækningerne, som forventes afsluttet i 2020.

Økonomi

Bevilling

- Statsligt bidrag: 1.077,5 mio. kr.
- Totaludgift: 2142,8 mio. kr.
- Central reserve: 0 mio. kr.

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

Overholdelse af bevilling

Det samlede anlægsprojekt, som medfinansieres af staten blev bevilliget 2062,7 mio. kroner. De samlede omkostninger forventes at ende på 2142,8 mio. kr. Fordyrelsen på 72 mio. kr. finansieres af selskabets interessenter, dvs. Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

4.2. Odense Letbane

Baggrund

Odense Letbane vil bestå af en 14,4 km lang letbanelinje med i alt 26 stationer fra Tarup Centeret i nord via Odense centrum til Hjallesø station i syd. Letbanen er endvidere tænkt sammen med Odense Kommunes omfattende planer om byomdannelse i Odense centrum. Odense Kommune finansierer derudover egne tilkøb (140,4 mio.).

Hjemmelsgrundlag

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår

- 2015

Forventet åbningsår

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

Bemærkninger

Selve anlæggelsen af den kommende letbane følger de lagte planer. Alle de forberedende arbejder er nu afsluttet i al væsentligt omfang. Fokus er nu på anlæggelsen af infrastruktur, samt opstart af et omfattende testprogram med integration af mange tekniske systemer.

En forsinkelse af anlæggelsen af et byudviklingsprojekt i Odense bevirker til en forsinket adgang til arbejdsarealer, som berører et stykke på cirka 200 meter af letbanetraceet. Dette betyder en udskydelse af den kommercielle idriftsættelse af letbanen til forventeligt 3. kvartal 2021. Merudgifterne på 182,4 mio. grundet forsinkelsen finansieres alene af Odense Kommune.

Økonomi

Bevilling

- Statsligt bidrag: 1.196,4 mio. kr.
- Totaludgift: 2.843,3 mio. kr. (inkl. tilkøb og merudgift til forsinkelse)
- Central reserve: 131,7 mio. kr. (heraf 70,8 mio. kr. vedrørende Odense Kommune)

I 2017 er der disponeret over hele den statslige projektreserve og en delmængde af den statslige centrale anlægsreserve. Der resterer herefter 60,9 mio.kr. af den statslige centrale anlægsreserve (2020-priser).

Overholdelse af bevilling

Den samlede totaludgift på 2.842,7 mio. kr. er inkl. merudgifter ifm. forsinkelsen, tilkøbene fra Odense Kommune og de resterende reserver på 131,7 mio. kr. Totaludgiften forventes overholdt, således at der i den oprindelige samlede bevilling fortsat vil være en ikke disponeret reserve på 131,7 mio. kr.

4.3. Letbane i Ring 3

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 165 af 26/02/2014.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- Ultimo 2018 (indgåelse af kontrakter)

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Letbaneprojektet er i gang med en række forberedende anlægsarbejder og ledningsomlægninger, som skal klargøre letbanestrækningen til det egentlige anlæg af letbanen.

I løbet af foråret 2020 er selve vejarbejdet startet med ombygning af vejkryds, anlæggelse af veje, fortov og cykelstier mv. Projektet har pt. fokus på entreprenørernes detail design og at denne rettidigt skal være godkendt af vejmyndighederne.

Derudover er der en række anlægsarbejder i gang på Lyngby og Glostrup station, hvor Letbanen krydser Banedanmarks anlæg.

De fleste af letbanens arbejder har kunnet gennemføres uden større påvirkninger fra COVID-19, men der forventes mindre påvirkninger fra udskydelse af enkelte specialarbejder, som skal udføres af udenlandske firmaer. Projektet påvirkes kraftigst af, at det pga. COVID-19 ikke er muligt for lednings-ejerne/forsyningsselskaberne at accelerere deres arbejder, hvilket er nødvendigt pga. forsinkelser fra den meget regnfulde vinter, der har besværliggjort ledningsarbejderne.

Derudover kan nævnes, at selskabet har modtaget en række meddelelser om, at entreprenørerne pga. COVID-19 vil rejse krav, men entreprenørerne har ikke anmeldt egentlige krav endnu.

Økonomi

- Statsligt bidrag: 1.989,4 mio. kr.
- Totaludgift: 5.938,3 mio. kr.
- Central reserve: 304,8 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften på 5.938,3 forventes overholdt. Det statslige bidrag på 1989,4 mio. kr. er inkl. 30 pct., som indskydes som reserver – heraf 304,8 mio. kr. i Central reserve

5. Femern Bælt

5.1. Kyst til kyst-forbindelsen

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 575 af 4. maj 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

- Status for iværksættelse af anlægsfasen

Entreprenørkonsortiet Fehmarn Belt Contractors' arbejde med etablering af arbejdshavnen er i gang og forløber planmæssigt. Den nye arbejdshavn forventes færdigbygget inden udgangen af 2021. Konsekvenserne af corona-pandemien vurderes løbende.

Den 23. april 2020 indgik forligskredsen bag Femern Bælt-projektet (Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance) en politisk aftale om igangsætning af de store anlægskontrakter med entreprenørkonsortiet Femern Link Contractors (FLC) med virkning fra 1. januar 2021. Igangsættelsen af de store anlægskontrakter har afventet Europa Kommissionens fornyede statsstøttegodkendelse.

Igangsættelsen af FLC-kontrakterne betyder, at FLC starter arbejderne på dansk side primo 2021. Det indebærer etablering af tunnelementfabrikken, tunnelportalen på Lolland og bolig- og administrationsfaciliteter. Femern Bælt-forbindelsen forventes dermed at åbne medio 2029, hvilket også fremgår af den politiske aftale af 23. april 2020.

- Status for den tyske domstolsproces

Domstolsprocessen vedrørende myndighedsgodkendelsen af Femern Bælt-forbindelsen i Tyskland forløber aktuelt som forudsat og har gjort det gennem længere tid. Forskellige problemstillinger vil kunne blive rejst i forbindelse med de afsluttende mundtlige retsmøder. Transportministeriet i

Slesvig-Holsten har oplyst, at et rapportudkast fra Miljøministeriet i Slesvig-Holsten angiveligt skulle vise, at der kan være flere beskyttede stenrev i Femern Bælt, end hidtidige undersøgelser har vist. Femern A/S er i god dialog med de tyske myndigheder i sagen.

Forbundsforvaltningsdomstolen har fastsat de afsluttende mundtlige retsmøder til at finde sted i perioden 22. september – 8. oktober 2020. Efter de mundtlige retsmøder udarbejder domstolen en foreløbig, summarisk kendelse, som typisk offentliggøres efter 1-2 måneder, mens selve den begrundede domstolsbeslutning forventeligt vil foreligge yderligere nogle måneder senere.

- Europa-Kommissionens statsstøttegodkendelse af Femern Bælt-finansieringen

Den 20. marts 2020 meddelte Europa-Kommissionen, at den havde truffet afgørelse i sagen om godkendelse af statsstøtte vedrørende finansiering af Femern Bælt-forbindelsen efter EU-Rettens dom i 2018. Med afgørelsen er en ny statsstøttemodel for projektet blevet godkendt.

Femern A/S har i samarbejde med Kammeradvokaten og selskabets finansielle rådgivere igangsat et arbejde med at analysere det konkrete indhold i afgørelsen. Resultatet af analysearbejdet vil indgå i en opdatering af den finansielle analyse af Femern Bælt-forbindelsen, inkl. udgifter til de danske landanlæg.

Økonomi

Bevilling (2015-prisniveau)

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

Bemærkninger

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

Femern A/S opstillede i 2016 på baggrund af endelige tilbud fra entreprenørerne på projektets fire store tunnelkontrakter et anlægsbudget for kyst til kyst-forbindelsen på 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau). Budgettet indeholder reserver på 7,3 mia. kr. i overensstemmelse med anbefalingerne fra EY's eksterne kvalitetssikring af projektets risici og reserver.

Tilbagebetalingstiden for Femern Bælt-projektet inklusive de danske landanlæg er senest beregnet til 36 år. Opdatering af beregningerne pågår, jf. ovenfor.

Overholdelse af bevilling

Fra 1. april 2009 til 31. marts 2020 var bruttoomkostningerne 5,7 mia. kr. Anlægsbudgettet på 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau) forventes overholdt.

5.2. Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Baggrund

Formål

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. Der etableres en ny dobbeltsporet fast jernbanebro over Masned Sund samt en ny sejlrende i Masnedø Østflak.

Med aftalen af 4. marts 2016 mellem den daværende regering (Venstre), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen blev det besluttet, at projektet opdeltes i to faser. Fase 1 indebærer, at banen mellem Ringsted og Nykøbing Falster udbygges til dobbeltspor, opgraderes til 200 km/t og udstyres med nyt signalsystem med færdiggørelse senest i 2021. Den samme strækning elektrificeres senest i 2024. Projektets fase 2 indebærer strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødbyhavn (grænsefladen til kyst til kyst-forbindelsen syd for Holeby) – udbygges, så anlægget står færdigt inden åbningen af kyst til kyst-forbindelsen.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 97 af 20. marts 2013

Lov nr. 575 af 4. maj 2015

Bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015

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 delegerede varetagelse af anlægsopgaverne til Banedanmark

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2024 (fase 1)/2028 (fase 2)
- Seneste Anlægsstatus: 2023 (fase 1)/2028 (fase 2)
- Aktuell status: 2023 (fase 1)/ 2028 (fase 2)

Bemærkninger

Banedanmark har stort set afsluttet de aktiviteter, som er fremrykket ved akt. 97 af 20. marts 2013. I årene fremover forventes nedrevet et mindre antal bygninger. Støjisoleringen på Sjælland er startet i sommeren 2019. Der er udsendt breve til de berørte husejere primo 4. kvartal 2019, med opstart af entreprenørarbejderne i 2. kvartal 2020. Arbejderne forventes afsluttet i 2021.

På grund af en samlet prioritering af valideringstekniske ressourcer for Banedanmarks projektpor-
tefølje blev den planlagte sporspærring fra Ringsted til Næstved i 2020 forlænget til i alt 8 måne-
der. Arbejdet gik i gang 28. marts 2020 og forlængelsen vil ikke have indvirkning på den overord-
nede tidsplan. Spærringen varer til 30. november 2020.

På baggrund af den politiske aftale af 4. marts 2016 har Banedanmark foretaget følgende:

- *Bropakke 2-4* omfatter 52 broer på hele strækningen: Pr. 31. marts 2020 har der fundet af-
levering og ibrugtagning sted for 45 af de 52 broer. I 2. halvår 2020 udføres/færdiggøres og
afleveres/ibrugtages de resterende 7 broer (alle banebroer).
- *Anlægspakke 1-2* om jord- og afvandingsarbejder på Sjælland og Falster: *I Anlægspakke 1*
på Sjælland er jordarbejder på den store kurveforlægning nord for Glumsø, samt arbejderne
på strækningen Næstved-Vordingborg, som blev udført i perioden 2017-2019, nu afsluttet.
På Næstved station færdiggøres arbejdet med at opsætte støjskærme i 2020. Arbejder relate-
ret til banedæmninger og sporkasse i sporspærringen i 2020 på strækningen Ringsted –
Næstved er igangsat i 2. kvartal 2020. På strækningen opsættes i øvrigt perronforkanter på
Glumsø Station, og der bygges 2 nye store faunapassager. Der opsættes endvidere støjskærme
i Glumsø og i den nordlige del af Næstved, og der udføres et stort blødbundsarbejde syd for
Glumsø. *I Anlægspakke 2* på Falster er dæmningen og sporkasse for det nye dobbeltspor af-
sluttet, med undtagelse af Nørre Alslev, Tingsted og Nykøbing Falster stationsområder, der
ombygges i 2021. For både *Anlægspakke 1 og 2* er der konstateret mange ekstraarbejder og
ændringer, med deraf følgende merudgifter, blandt andet som følge af dårlig jordkvalitet og
som følge af mange uforudsete forhold ved at ombygge i eksisterende infrastruktur.
- *Sporentreprisen* mellem Ringsted og Nykøbing F.: De planlagte arbejder mellem Næstved og
Nykøbing Falster er afsluttet i 1. kvartal 2020. Bygningen af det nye 2. spor på Falster samt
de planlagte sporarbejder mellem Ringsted og Næstved er påbegyndt i 1. kvartal 2020.
- *Stationsentreprisen*: Glumsø, Nr. Alslev og Nykøbing F. stationer er færdigprojekterede og
skal udføres i hhv. 2020 og 2021.
- *Signalprogrammet*: De planlagte arbejder for 2019 er udført. Arbejder til udførelse i 2020
er igangsat.
- *Elektrificeringsprogrammet*: Elektrificering af Ringsted-Næstved færdiggøres ultimo 2021,
mens elektrificering af Næstved-Nykøbing Falster færdiggøres ultimo 2023 under forudsæt-
ning af, at jernbaneforbindelsen på den nye Storstrømsbro er etableret i 2023. Elektrifice-
ringsprogrammet drøfter udrulningsplan med leverandøren på den resterende del af stræk-
ningen. Udførelse pågår på Næstved Station samt mellem Næstved og Vordingborg og for-
ventes udført i 2. kvartal 2020. Udførelsen af Ringsted-Næstved er planlagt at starte i 3. kvar-
tal 2020.
- Der etableres ekstra lange overhalingsspor med kapacitet til godstog på 1.000 meter.

Aktiviteterne knyttet til projektets fase 2 (strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødbyhavn)
udbydes, når tidsplanen for fase 2 er politisk besluttet. Der er d. 23. marts 2020 modtaget politisk

godkendelse af udførelse af blødbundsarbejder ved Nykøbing Falster Vest. Arbejdet udføres i forbindelse med en i forvejen planlagt sporspærring på strækningen i 2021.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

Anlægsbudgettet på 9,5 mia. kr. forventes overholdt.

Der har været flere tilfælde af merudgifter i forhold til det forudsatte og deraf følgende behov for at anvende dele af reserven. I forbindelse med udbud af flere entrepriser er der dog også opnået betydelige besparelser, som løbende er tilbageført til reserven. Foruden merudgifter i forbindelse med bl.a. etablering af den nye Masnedsundbro har Banedanmark vurderet et merbehov i forhold til styringsomkostninger. Der har i forlængelse heraf været gennemført et eksternt review af disse udgifter samt det samlede budget for programmet. Reviewet har ikke medført signifikante ændringer af totaløkonomien. På denne baggrund forventes det samlede budget overholdt.

6. Metroen

Metroselskabet varetager anlæg og drift af metro og indgår i planlægning af yderligere udbygning af metronettet i hovedstaden. I 1. halvår af 2020 har Metroselskabet afsluttet anlægget af M4 Nordhavn, der er en afgrening fra Cityringen til den nye bydel i Nordhavn. Herudover er Metroselskabet i gang med anlægget af M4 Sydhavn, som bliver en forlængelse af linjen fra Nordhavn via Cityringen til Ny Ellebjerg Station. Metroselskabet er herudover bl.a. involveret i arbejdet omkring metrobetjening af Lynetteholmen.

6.1. M4 Nordhavn

Baggrund

Formål

M4 Nordhavn er anlagt som en afgrening fra Cityringen med foreløbig to stationer ved Nordhavn og Orientkaj. Metrostationen ved Nordhavn er en underjordisk station, forbundet med Nordhavn S-togsstation via en gangtunnel. Orientkaj station er en højbanestation.

Hjemmelsgrundlag

LOV nr. 526 af 27. maj 2013.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2014 (indgåelse af kontrakt)

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Seneste Anlægsstatus: Primo 2020
- Aktuel status: Åbnet 28. marts 2020

Bemærkninger

M4 Nordhavn åbnede for passagerdrift den 28. marts 2020.

Økonomi

Anlægsbudget

- Anlægsbudget: 3,2 mia. kr. (inkl. 30 pct. korrektionsreserve)
- Forbrug pr. 1. april 2020: 2,5 mia.

Det godkendte anlægsbudget på 3,2 mia. kr. for metro til Nordhavn forventes overholdt.

6.2. M4 Sydhavn

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

LOV nr. 156 af 18. februar 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018 (indgåelse af kontrakt)

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

De store udgravningsarbejder er afsluttet, og der foregår øvrige betonarbejder i varierende omfang på stationer og i skakte på M4 Sydhavn. Medio januar og primo februar 2020 begyndte de to tunnelboremaskiner at bore tunnelerne til M4 Sydhavn.

COVID-19-krisen og konsekvenser for M4 Sydhavn

Det er selskabets vurdering, at anlægsarbejdet på M4 Sydhavn som følge af COVID-19-krisen vil blive berørt med bl.a. forsinkelser og meromkostninger til følge. Eksempelvis kan nævnes, at den ene tunnelboremaskine har måttet standses i en længere periode, da en række udenlandske specialist-medarbejdere på maskinen ikke har kunnet komme til Danmark. Dette har også påvirket produktionen på de store beton- og armeringsarbejder, som har været sat i stå. Selskabet har derfor arbejdet med at få medarbejderne til Danmark og betalt for, at de kunne sidde i karantæne i 14 dage før tilbagevenden til byggepladserne. I maj måned har dette medvirket til at få produktionen op igen, men fortsatte restriktioner i rejseregler og leverancer af materiale til byggeriet udgør en stor risiko for projektet.

På nuværende tidspunkt forventes en 3 måneders forsinkelse på grund af Corona, men Metroselskabet forhandler med entreprenørerne om at iværksætte tiltag, der kan indhente det forsinkede. Situationen med COVID-19 vil således påføre projektet en række nye økonomiske risici, hvoraf nogle allerede er slået igennem i marts og april, og nye kan tilkomme afhængigt af udviklingen. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at opgøre den samlede økonomiske risiko, men selskabet arbejder på at kvalificere disse. Selskabets skøn er merudgifter på ca. 20-50 mio. kr. månedligt uden indregning af udgifter til claims, bygherreorganisation og evt. acceleration. Det er på

nuværende tidspunkt Metroselskabets vurdering, at en fordyrelse vil kunne holdes inden for den afsatte 10 pct.-korrektionsreserve.

Økonomi

Anlægsbudget

- Anlægsbudget: 9,4 mia. kr. (inkl. 30 pct. korrektionsreserve)
- Forbrug pr. 1. april 2020: 2,9 mia.

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

7. Puljeprojekter på transportområdet

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

7.1. Puljeprojekter finansieret af Aftaler om en grøn transportpolitik

Tabel 7.1 | Puljeprojekter og øvrige mindre projekter på transportområdet, En grøn transportpolitik

(mio. kr. 2020-priser)	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.20	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til stationsmoderniseringer					
Anlæg af ny station i Favrholm (syd for Hillerød)	62,7	Ja	5,6	2023	Banedanmark
Gødstrup station (sygehus)	16,2 ¹	Ja	8,6	2020	Banedanmark
Nordhavn station	65,2	Ja	15,0	(bero)	Banedanmark
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014)					
Tværgående evaluering af cykelpuljens effekt	1,5	Ja	1,3	2019	Vejdirektoratet
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til bedre trafikikkerhed (2009-2014)					
Simulator til lokoføreruddannelsen	12,7	Ja	0,5	(afklaring)	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
eCall	10,3	Ja	5,3	(bero)	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Fartvisere på statsvejnettet	6,1	Ja	5,0	2019	Vejdirektoratet
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)					
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	57,3	Ja	0,0	2021	Banedanmark
§ 28.11.71. Generelle puljer					
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)					
Istandsættelse af busstoppesteder	15,0	Ja	13,4	-	Vejdirektoratet
Øvrige puljer og mindre projekter					
Bekæmpelse af støj (Støjskærm Allingevej samt støjskærm Bramdrupdam)	46,2	Ja	31,5	2019	Vejdirektoratet
Modulvognforsøget	221,0	Ja	199,4	(afklaring)	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Bjæverskov	43,5	Ja	34,0	2020	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Tapsøre	9,4	Ja	4,6	2021	Vejdirektoratet

Anm.: "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. Åbningsåret er det senest besluttede åbningsår for det pågældende projekt.

1) Beløbet er inkl. midler afsat til forberedelse af projektet.

Nedenstående oplister projekter i tabel 8.1, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af Anlægsstatus:

- Bekæmpelse af støj (støjskærm Allingevej samt støjskærm Bramdrupdam): Projektet har modtaget kommunalt tilskud på 20 mio. kr.

Puljeprojekter på transportområdet | 85.

- Modulvogntogforsøget: Transport- og Boligministeriets departement har godkendt en udbygning af modulvogntogforsøget til Skagen havn. Modulvogntogforsøget omkring Fredensborg er stadig under afklaring.
- Simulator til lokoføreruddannelsen: Med input fra branchen igangsatte TBST en afdækning af efterspørgslen og mulighederne for at anvende midlerne. Denne har vist at aktørerne ikke efterspørger en centraliseret simulator, som der lægges op til i aftaleteksten. Derfor undersøges hvorvidt bevillingen kan konverteres til en pulje som aktører kan søge.
- En forlængelse af støjskærmen ved Bjæverskov med 700 meter er blevet godkendt. Forlængelsen finansieres ved tilførsel af 6,2 mio. kr. fra andre støjskærmsprojekter i puljen. 3,2 mio. kr. fra projektet støjskærm ved Taulov og 3,0 mio. kr. fra projektet støjskærm ved Bregnerød.
- Etablering af støjskærm ved Tapsøre: Støjskærmen er etableret i 2019. I 2020 er yderligere støjreducerende tiltag blevet godkendt, hvorfor projektet forlænges ind i 2021. Tiltaget finansieres af overskydende midler fra puljen.

Følgende puljeprojekter i tabel 8.1 er åbnede eller afsluttede siden forrige Anlægsstatus, og fremgår herefter ikke længere af tabellen:

- Bekæmpelse af støj (støjskærm Allingvej samt støjskærm Bramdrupdam).
- Etablering af støjskærm ved Bjæverskov: Den 700 meter lange forlængelse, som blev afrapporteret ved sidste Anlægsstatus, er nu afsluttet.
- Tværgående evaluering af cykelpuljens effekt.
- Fartvisere på statsvejnettet.

Tabel 7.2 | Økonomioversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter, En grøn transportpolitik

(mio. kr.)	Periode for tilskuds-ordningen	Udmøntet i alt pr. 31.03.20	Resterende pulje (2020-priser)	Bevillingsansvarlig
Udmøntes til projekter varetaget af Transport- og Boligministeriet				
Medfinansieringspuljen	-	151,6	0,0	Vejdirektoratet
Nordvendt TSA ved Bodumvej + shunt ved TSA 70	2017-2019	22,4	0,0	Vejdirektoratet
Udmøntes til projekter udført af eksterne parter				
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	-	73,3	210,5	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	-	130,9	0,0	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statsligt bidrag	-	35,7	0,0	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	-	30,2	30,5	Vejdirektoratet
Udbygning af Tranholmvej	-	15,1	23,6	Vejdirektoratet
Øget hastighedsgrænse for lastbiler, lettere og tunge vogntog	2019-2020	0,4	29,3	Vejdirektoratet

Note: Midlerne til tilslutningsanlægget ved Grønlandsvej syd for Vejle bortfalder.

Følgende medfinansieringsprojekter i tabellen er afsluttede, og fremgår herefter ikke længere af tabellen.

- Statsligt tilskud til Odense Kanal.
- Statsligt tilskud til Rønne havn + supplerende statsligt bidrag.
- Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle. De resterende midler er tilbageført med bevillingsafregningen for 2019.

7.2. Puljeprojekter mv. finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik

Tabel 7.3 | Puljer og puljeprojekter på transportområdet, Bedre og billigere kollektiv trafik

(mio. kr. 2020-priser)	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 31.03.20	Bevillingsansvarlig
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	54,6	Ja	4,5	Banedanmark
Supercykelstier og fremme af cyklisme	100,0	Ja	98,9	Vejdirektoratet
Pulje til medfinansiering af kommunale cykelprojekter fordelt over hele landet	104,5	Ja	104,5	Vejdirektoratet

Anm.: "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. Dertil kan komme udgifter til administration af puljerne.

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

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

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

Det undersøges pt. hvilken teknologi overkørselsanlæggene skal opgraderes til. Når beslutning herom foreligger, vil projektet skulle konsolideres.

Afsluttede/åbnede puljeprojekter siden forrige Anlægsstatus:

- Sidste udmøntning af Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik fandt sted i 2018

7.3. Puljeprojekter og medfinansieringsprojekter finansieret af finanslovsaftaler

Tabel 7.4 | Puljeprojekter på transportområdet, aftaler om finansloven

(mio. kr. 2020-priser)	Hjemmel	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 31.03.2020	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Finanslov 2017						
Etablering af vestvendte ramper ved Esbjergmotorvejens tilslutningsanlæg 67 ved Vejen Øst (medfinansieringsprojekt)	Aftale om finansloven for 2017	14,6	Ja	14,6	2019	Vejdirektoratet
Finanslov 2018						
90 km/t på landeveje	Aftale om finansloven for 2018	53,6	Ja	36,1	2020	Vejdirektoratet
130 km/t på eksisterende motorvejsstrækninger	Aftale om finansloven for 2018	45,6	Ja	0,2	2020	Vejdirektoratet
Finanslov 2019						
Midler til støjbekæmpelse						
Etablering af støjskærm ved Sanderum	Aftale af 30. januar 2018	25,0	Ja	21,4	2019	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Taulov	Aftale af 30. januar 2018	11,4	Ja	8,6	2019	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Bregnerød	Aftale af 30. januar 2018	7,3	Ja	6,6	2019	Vejdirektoratet
Pulje til mindre transportinitiativer						
Trafiksikkerhed						
Krydsombygning ved Ansvej, Ans	Aftale af 29. januar 2018	6,0	Ja	4,6	2019	Vejdirektoratet
Krydsombygning ved Vildsundvej, Vildsund	Aftale af 29. januar 2018	6,3	Ja	4,9	2019	Vejdirektoratet
Rundkørsel Koldingvej, Tyvse	Aftale af 29. januar 2018	7,9	Ja	7,2	2019	Vejdirektoratet
Fremkommelighed						
120 km/t på udvalgte motorvejsstrækninger	Aftale af 29. januar 2018	18,2	Ja	17,9	2018	Vejdirektoratet
Ombygning af frakørsel på M3, TSA 18	Aftale af 29. januar 2018	8,4	Ja	3,6	2019	Vejdirektoratet
Udbygning af rampe Hillerødmotorvejen, TSA 5	Aftale af 29. januar 2018	4,3	Ja	4,1	2019	Vejdirektoratet
Forbindelsesrampe E45 Østjyske Motorvej, TSA 46	Aftale af 29. januar 2018	25,2	Ja	19,1	2019	Vejdirektoratet
Udbygning af sydligt rampekryds og anlæg af ny vestvendt rampe, frakørsel 59, Fredericia S	Aftale af 29. januar 2018	21,6	Ja	12,5	2019	Vejdirektoratet
Øget hastighedsgrænse for lastbiler, lettere og tunge vogntog på landeveje - skiltning af statsveje	Aftale om finansloven for 2019	1,5	Ja	0,4	2019	Vejdirektoratet
Begrænsning af lastbiloverhalinger på motorveje	Aftale om finansloven for 2019	15,0	Ja	5,5	2019	Vejdirektoratet
Finanslov 2020						
Ombygning af rundkørsel til signalanlæg ved Frederikssundsvej i Kregme	Akt 109 af 4/4-19	22,7	Ja	2,4	2020	Vejdirektoratet
³⁾ Pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik	⁴⁾ Politisk aftale om anvendelse af cykelpuljens midler fra finanslovsaftalen	50,0	Ja	0,0	2020	Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen
⁴⁾ Pulje til fremme af grønne busser	Politisk aftale om grønne busser og klimasamarbejdsaftaler af 22. april	75,0	Ja	0,0	2020	Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen

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) Jf. aftalen af 29. januar 2018 forudsætter realiseringen af projektet, at Fredericia Kommune medfinansierer projektet med 18,3 mio. kr. i alt.
- 2) Der er på finanslovens § 28.56.04.10. årligt afsat 3,0 mio. kr. til puljen.
- 3) Foreløbig ansøgningsfrist 14. august 2020
- 4) Bekendtgørelsen for puljen er forsinket pga. den aktuelle situation med coronavirus/COVID-19

Følgende pulje- og medfinansieringsprojekter i tabel 8.1 er åbne siden forrige Anlægsstatus, og fremgår herefter ikke længere af tabellen:

- Etablering af vestvendte ramper ved Esbjergmotorvejens tilslutningsanlæg 67 ved Vejen Øst.
- Etablering af støjskærme ved hhv. Sanderum, Taulov og Bregnerød.
- Krydsombygninger ved hhv. Ans og Vildsund.
- Rundkørsel ved Koldingvej, Tyvse.
- Ombygning af frakørsel på M3, TSA 18. Der kunne ikke opnås enighed mellem Vejdirektoratet og Gentofte kommune angående den del af projektet, der vedrørte kommunevejen Lagergårdsvej. Projektet er nu afsluttet med ombygningen af delen vedrørende statsvejen.
- Udbygning af rampe ved Hillerødmotorvejen, TSA 5.
- Forbindelsesrampe E45 Østjyske Motorvej, TSA 46.
- Udbygning af sydligt rampekryds og anlæg af ny vestvendt rampe, frakørsel 59, Fredericia S.
- 120 km/t på udvalgte motorvejsstrækninger.

88. | Status for anlægs- og byggeprojekter

- Øget hastighedsgrænse for lastbiler, lettere og tunge vogntog på landeveje – skiltning af statsveje.
- Begrænsning af lastbiloverhalinger på motorveje.

7.4. 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, så midlerne i 2019-2020 udmøntes i perioden 2014-2018.

I perioden 2009-2019 er 388 overkørsler henholdsvis opgraderet eller nedlagt, og i den sidste del af 2019 blev der gennemført arbejder på Esbjerg-Struer, Struer-Thisted og Skanderborg-Skjern. Ved udgangen af 2019 udestod der, som udmeldt, 12 usikrede overkørsler til opgradering eller nedlæggelse på Banedanmarks net. Af disse 12 usikrede overkørsler, som stadig udestår, er det planlagt, at seks overkørsler skal nedlægges, og at seks overkørsler skal opgraderes. Disse er beliggende på strækningerne Bramming-Tønder, Skanderborg-Skjern, Esbjerg-Struer og Struer-Thisted, og disse opgraderes eller nedlægges op gennem 2020'erne – primært i forbindelse med Signalprogrammets udrulning.

På Grenaabanen er samtlige overkørsler enten opgraderet eller nedlagt, som planlagt i 2019. Der udestår mindre, afsluttende arbejder, som færdiggøres i 2020.

Det modtagne tilbud på opgradering af overkørsler på Grenaabanen lå markant over det afsatte budget. Endvidere har der været en merudgift i forhold til det afsatte budget på opgradering af overkørsler på strækningen Esbjerg-Struer, der – for at sikre opgradering eller nedlæggelse af hovedparten af de usikrede overkørsler på strækningen i 2019 – gennemføres i konventionel signalteknologi for efterfølgende at blive opgraderet til ny signalteknologi, når denne udrulles på strækningen. Samlet forventes der en merudgift på 41,7 mio. kr. (2020-priser), der på finansloven for 2020 er finansieret inden for Banedanmarks samlede bevillinger, idet der omdisponeres midler fra bl.a. bevillingen til fornyelse og vedligehold af jernbanen.

7.5. Pulje til øget tilgængelighed på stationer

Med Aftale om finansloven for 2017 blev den daværende Venstre-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti enige om at afsætte 50 mio. kr. (2017-priser) til en pulje til øget tilgængelighed på stationer for personer med handicap.

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

Tablet 7.5 | Stationer

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

Som meddelt i Anlægsstatus 2. halvår 2019, er flere af projekterne sat i bero, da de ved detailprojekteringen har vist sig at være mere komplekse end forudsat ved den politiske aftaleindgåelse. Blandt andet vurderer Banedanmark og Dansk Blindesamfund, at nogle ledelinjeprojekter ikke er hensigtsmæssige at udføre, før der på disse stationer etableres niveaufri adgang. Desuden er der øgede omkostninger specielt til elevatorprojekterne, da projekterne også omfatter perronombygning mv. udover etablering af elevatorer.

Status for projekterne er, som følger:

- Ledelinjeprojekter på Regstrup, Mørkov, Svebølle, Borris og Ulfborg station er sat i bero grundet manglende niveaufri adgang på stationerne.
- Ledelinjeprojekter på København, Roskilde og Østerport station er sat i bero grundet revideret prognose, der angiver en potentiel øget omkostning til projektet udover det afsatte budget.
- Ledelinjer i Odense og Kolding er udført.
- Elevatorprojekt på Østerport er sat i bero grundet revideret prognose, der angiver en potentiel øget omkostning til projektet udover det afsatte budget.

- Elevatorprojekt på Bjerringbro station er sat i bero. Den nuværende perronovergang er en bydelsforbindelse, og gennemførelse af det planlagte tilgængelighedsprojekt vil betyde nedlæggelse af bydelsforbindelse og give trængte pladsforhold på Ø-perronen og et dårligt passagerflow.
- Elevatorprojektet på Valby station har tidligere været sat i bero, men efter aftale med Transport- og Boligministeriet er projektet nu igangsat med henblik på at koordinere udførsel samtidig med DSB's ombygning af stationsbygningen i 2021. Elevatorprojektet forventes afsluttet i 2021.
- Elevatorprojektet på Fredericia station samt ledelinjeprojektet samme sted har tidligere været sat i bero, men efter aftale med Transport- og Boligministeriet er disse projekter nu igangsat igen. Ledelinjeprojektet forventes færdiggjort i 2020, hvorimod elevatorprojektet forventes færdiggjort i 2022.

8. Bilag

Bilag 1: Politiske aftaler på transport-og bygningsområdet

Tabel 8.1 | Politiske aftaler indgået siden 2009 med relevans for Anlægsstatus

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om en grøn transportpolitik	29. januar 2009	Grøn transportpolitik ¹
Aftale om en moderne jernbane	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om tillæg til aftale om nye initiativer som led i udmøntningen af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om visse vejprojekter	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012	5. november 2009	Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre
Aftale om finansloven for 2010	12. november 2009	Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti
Aftale om bedre veje mv.	2. december 2009	Grøn transportpolitik, dog uden Radikale Venstre
Aftale om fremrykning af indsatsen i 2010 for mere cykeltrafik og om modulvognetog	1. september 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre mobilitet	26. november 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler	16. december 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om Hypercard, busser, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv.	5. maj 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet	17. november 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om elektrificering af jernbanen mv.	7. februar 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om takstnedsættelser og pulje til forbedring af den kollektive trafik	1. marts 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik ²
Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik	12. juni 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.	20. juni 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.	21. marts 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen	25. april 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om supercykelstier mv.	16. maj 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik

Aftale	Dato	Forligskreds
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 trafikikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om finansloven for 2014	26. november 2013	Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK	14. januar 2014	Togfonden DK ³⁾
Aftale om fremme af veterantogskørsel	28. januar 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om klare rammer for byggeriet af Metrocityringen	21. februar 2014	Forligskredsen bag Lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007), dog uden Det Konservative Folkeparti ⁴⁾
Aftale om ungdomskort og fjernbusser	26. februar 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om opgradering til supercykelsti på Ring 4 og etablering af en cykelstunnel ved Kildedal Station	13. marts 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om indkøb af 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 udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik	10. februar 2017	Bedre og billigere kollektiv trafik

94. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om linjeføring af motorvej mellem Næstved og Syd motorvejen (Rønnede)	19. april 2017	Grøn transportpolitik
Konklusioner fra møde i forligskredsen bag Togfonden DK	30. juni 2017	Togfonden DK
Aftale om togfonden og bedre/billigere kollektiv trafik	7. september 2017	Togfonden DK og Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om finansloven for 2018	8. december 2017	Forligskredsen bag finanslov 2018 ⁶
Aftale om fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet	13. december 2017	Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre
Aftale om udmøntning af midler til bedre fremkommelighed og trafikssikkerhed	29. januar 2018	Forligskredsen bag finanslov 2018 ⁶
Aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse	30. januar 2018	Forligskredsen bag finanslov 2018
Aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse i 2018	2. februar 2018	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik	10. oktober 2018	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen	25. oktober 2018	Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om udmøntning af midler i 2018 til nationale cykelruter	27. november 2018	Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om finanslov for 2019	30. november 2018	Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti
Igangsætning af anlægsarbejde i Danmark på Femern Bælt-forbindelsen	26. marts 2019	Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om finanslov for 2020	2. december 2019	Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet
Aftale om udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik	2. april 2020	Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet

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

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

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

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

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

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

Bilag 2: EU-støtte

Statslige anlægsprojekter kan få tildelt økonomisk støtte fra EU, hvilket særligt sker gennem programmet Connecting Europe Facility (CEF).

Tabel 9.2 | EU-støtte til igangværende anlægsprojekter

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, projektering og forberedende anlægsarbejder*	1.526	1.351
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, anlægsfasen	4.389	222
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering*	271	266
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), anlægsfasen	875	363
Banedanmark – Signalprogrammet	95	70
Banedanmark – København – Ringsted, projektering*	227,8	190,7

* Er slutfregnet med Europa-Kommissionen.

Femern Bælt

I 2015 blev der indgået en støtteaftale imellem Europa-Kommissionen, Danmark og Tyskland, hvorefter Femern Bælt-projektets kyst til kyst-del blev tildelt en støtte på knap 4,4 mia. kr. til projektets anlægsfase for perioden 2017-2019. Som følge af den langstrakte proces for den tyske myndighedsgodkendelse er støtteperioden forlænget til udgangen af 2020. Der er imidlertid behov for en yderligere forlængelse af støtteperioden. Kommissionen har udtrykt opbakning til, at perioden kan forlænges. Igangsættelsen af kontrakterne med entreprenørkonsortiet FLC vurderes at medføre, at i størrelsesordenen 3,0 mia. kr. af den i indeværende støtteperiode tildelte EU-støtte vil kunne udnyttes, såfremt støtteperioden udvides til også at omfatte 2022. Hvis støtteperioden forlænges yderligere et år til 2023, vil det fulde bevilgede støttebeløb på 4,4 mia. kr. kunne udnyttes. Det vil være muligt at søge om yderligere støtte i en kommende ny støtteperiode.

Europa-Kommissionen og A/S Femern Landanlæg indgik den 5. april 2018 en støtteaftale, som betyder, at der tildeles EU-støtte på 875 mio. kr. til anlægsarbejdet på strækningen Ringsted-Nykøbing Falster samt ni broer på Lolland.

Det forventes, at der under EU's flerårige finansielle ramme 2021-2027 kan søges om yderligere EU-støtte til Femern Bælt-projektet. I februar 2020 er der søgt støtte til supplerende projektering af Ringsted-Femern Banen Fase 2.

Signalprogrammet

Der er sammenlagt tildelt 95,1 mio. kr. til Signalprogrammet. Af disse er 58,1 mio. kr. tildelt udrulning af ERTMS på Ny bane København-Ringsted, mens 37,0 mio. kr. er tildelt ETCS-udrustning af togsæt. Støtteaftalerne var oprindeligt sat til at udløbe ultimo 2018, men er siden blevet forlænget.

Støtteaftalen vedr. udrulning af ERTMS på Ny bane København-Ringsted blev i januar 2019 forlænget til december 2020 for at muliggøre test med materiel med ombordudstyr fra mindst to leverandører som en del af godkendelseskravene udformet af det Europæiske Jernbaneagentur. Støtteaftalen vedr. ETCS-udrustning af togsæt blev i marts 2019 forlænget til udgangen af december 2019 pga. tekniske udfordringer ved selve udrustningen. Typerne samt antallet af togsæt i støtteaftalen blev revideret, og støtteaftalen beror i dag på udrustning af i alt 59 togsæt mod den oprindelige plan om 95 togsæt. Da EU-støtten gives pr. udrustet togsæt, mindskes støtten fra 52,1 mio. kr. til 37 mio. kr.

Ny bane København-Ringsted

I første halvår 2020 tilbagebetalte Banedanmark 2,0 mio. kr. i tildelt EU-støtte til Ny bane København-Ringsted (projektering) som følge af enkelte fejl i opgørelsen af de støtteberettigede omkostninger i projektet. Den samlede udbetalte EU-støtte til projektet er således på 190,7 mio. kr.

Bilag 3: Status på Infrastrukturfonden

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der oprettet en Infrastrukturfond til finansiering af infrastrukturprojekter frem til og med 2020. Følgende tabel viser status for Infrastrukturfonden bevillingsafregning 2019:

Tabel 9.3 | Status for Infrastrukturfonden pr. bevillingsafregning 2019

Projekter	Mio.kr. (2019-pl)
Status for Infrastrukturfonden efter bevillingsafregningen 2018	3940,8
Korrektion på FL20(Billiggørelse på udvidelse af E45 Aarhus S-Skanderborg S)	60,0
Korrektion på Tillægsbevilling 2019	89,1
Reservation, Havnerelateret infrastruktur ("Havnepakke")	111,3
Tilbageførsler på bevillingsafregningen for 2019, jf. tabel 1	481,2
Nulstilling som følge af ændrede forudsætninger for effektiviseringsgevinster	-4.508,2
Status for Infrastrukturfonden	174,2

Ved Infrastrukturfondens oprettelse i 2009 var der som følge af Signalprogrammet forudsat et finansieringsbidrag på ca. 3,8 mia. kr. (2009-priser) - svarende til ca. 4,5 mia. kr. i 2019-priser - som følge af forudsatte driftsbesparelser mv. i perioden 2020-2040. Effektiviseringsgevinsterne var grundet i, at det nye signalsystem, i sammenligning med de eksisterende signaler, bl.a. havde brug for mindre bemanning på trafikstyring, færre udgifter til vedligeholdelsestunge komponenter i sporrene og bedre monitorering ifm. fornyelse. I 2018 har Banedanmark konsolideret Signalprogrammets budget og dets udrulningsstrategi. Den nye udrulningsstrategi indebærer, at udrulningen på fjernbanen strækkes helt frem mod 2030 mod tidligere 2021-2023. Den nye udrulningsstrategi indebærer, at tidligere forudsatte effektiviseringsgevinster først kan indhentes senere.

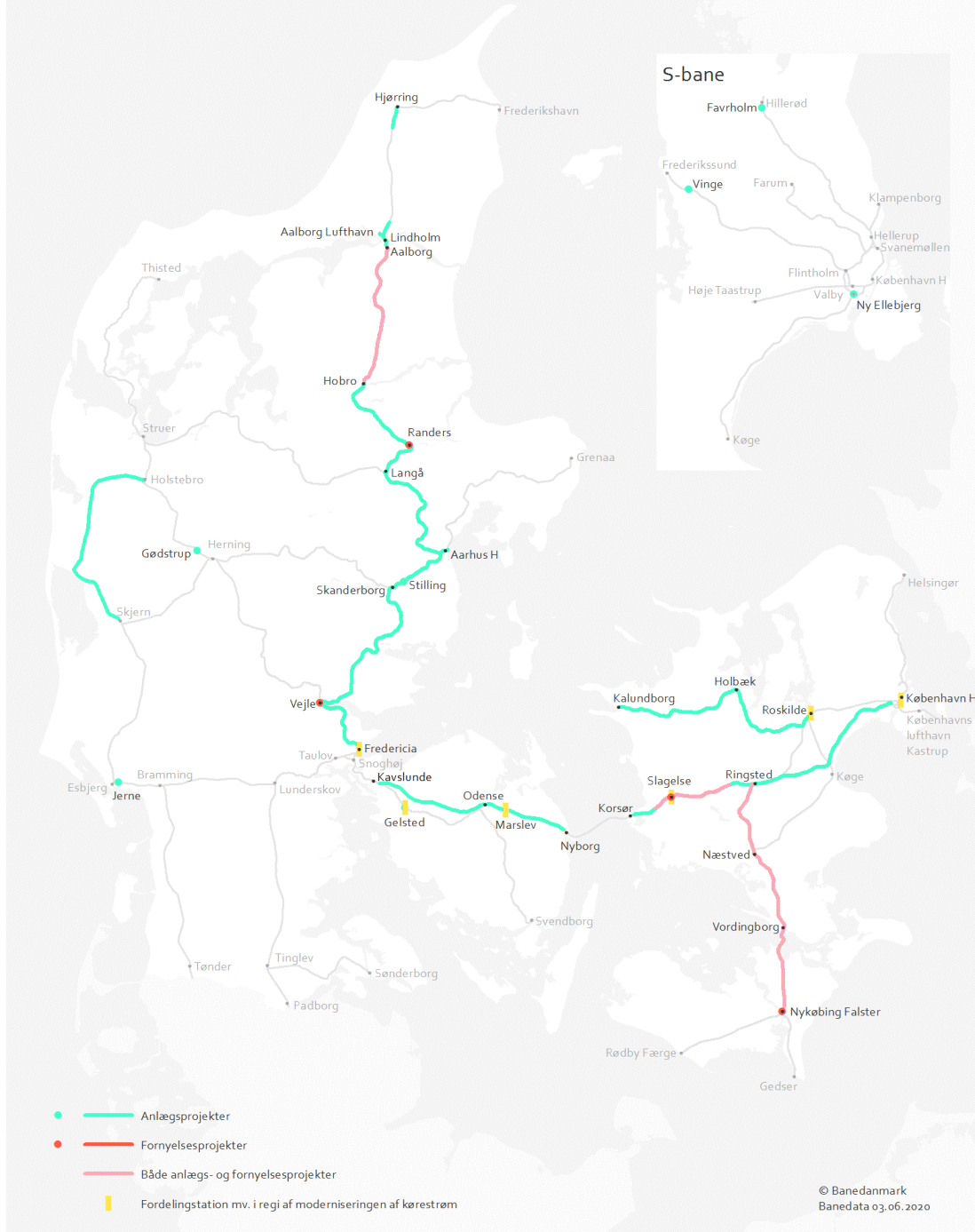
Da Signalprogrammets udskydelse betyder, at der pt. først kan forventes effektiviseringsgevinster som følge af nye signaler senere end oprindeligt antaget – sandsynligvis først fra starten af 2030'erne – er effektiviseringsgevinsterne vedrørende Signalprogrammet nulstillet.

Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



Bilag 5: Igangværende projekter på baneområdet

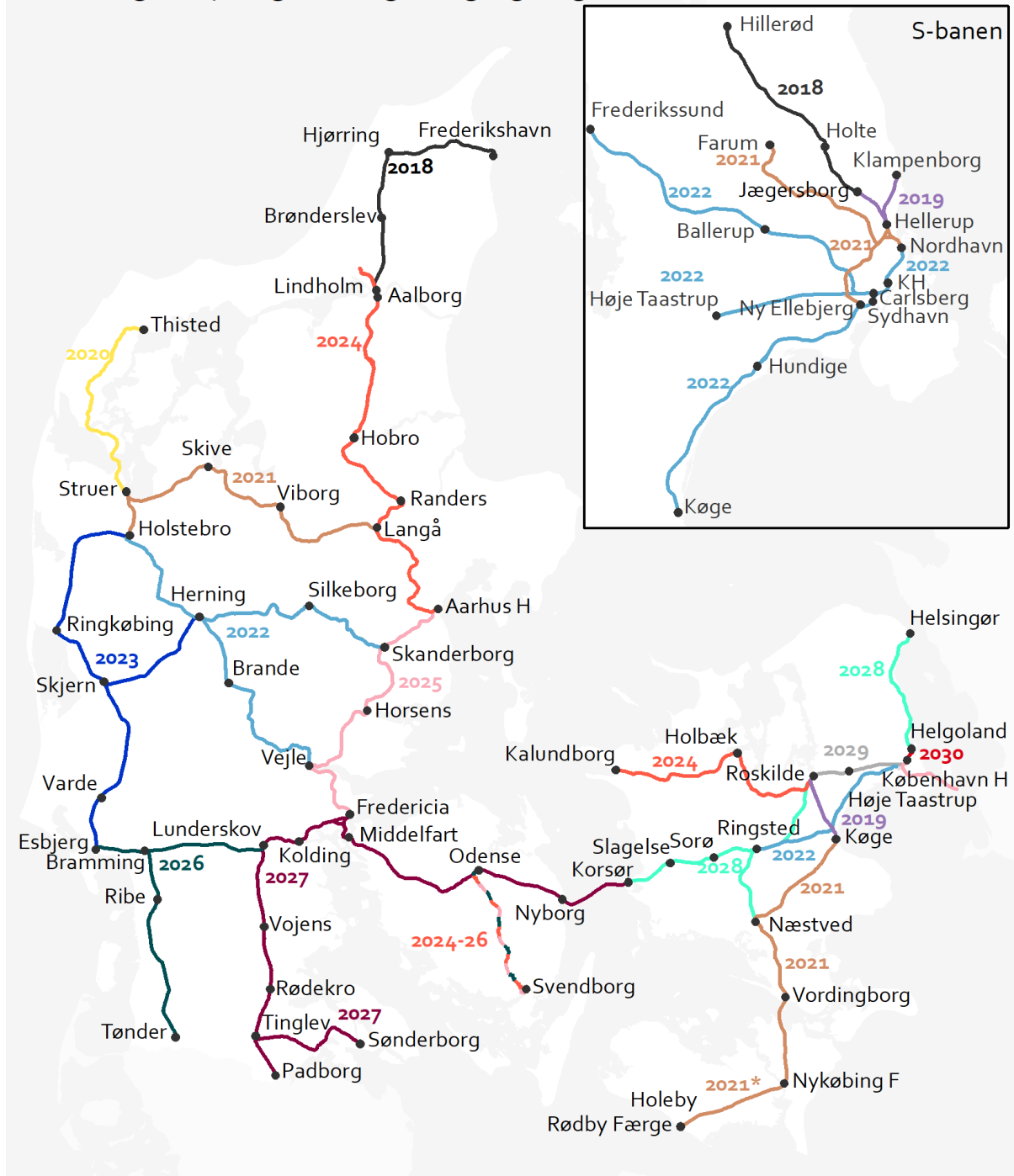
Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet



Note: Kortet viser projekter, der indgår i Anlægsstatus (eksl. Puljeprojekter og åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder) på baneområdet.

Bilag 6: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen

Udrulning af nye signaler og ibrugtagningsår



Bilag 7: Undersøgelser på bane- og vejområdet

Table 8.4 | Gennemførte undersøgelser på baneområdet

Gennemførte forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet ¹
VVM-analyse af Hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus ²
VVM-analyse af Hastighedsopgradering Langå-Hobro ²
VVM-analyse af en ny bane Hovedgård-Hasselager ³
VVM-analyse af en ny bane på tværs af Vejle Fjord ²
VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund ²
Beslutningsgrundlag for ombygning af Aarhus H ⁴
Beslutningsgrundlag Laurbjerg Station ⁵
Beslutningsgrundlag for udbygning af Glostrup Station, 2 eller 3 perronspor (Ring Syd) ⁶
Beslutningsgrundlag for udvidelse af Ørestad Station (Ring Syd) ⁶
6Beslutningsgrundlag for flytning opgradering af Herlev Station ⁶
Beslutningsgrundlag for hastighedsopgraderinger kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen ⁶
Beslutningsgrundlag for vendespor ved Carlsberg Station (tidl. Enghave Station) ⁶
Forundersøgelse for Overhalingsspor ved Kalvebod (Ring Syd) ⁶
Forundersøgelse af S-tog til Roskilde
Forundersøgelse af Ny bane Aarhus-Silkeborg
Forundersøgelse for Perronforlængelser Ølby-Næstved (Lille Syd)
Forundersøgelse for Opgradering af overkørsel i Silkeborg ⁵
Forundersøgelse for Ombygning af Nordhavn Station ⁷
Forundersøgelse for Elektrificering Vejle-Struer ⁸
Forundersøgelse for Elektrificering Lindholm-Frederikshavn ⁸
Screening af Dobbeltspor Køge-Køge Nord
Screening af Dobbeltspor Tinglev-Padborg ⁷
Screening af Ekstra spor ved Gødstrup Station ⁸
Screening af Øget kapacitet Herning-Holstebro ⁸
Screening af Esbjerg Nærbane ⁶
Screening af Stationskapacitet ved København H

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

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

3) Togfonden DK, Aftale af 14. januar 2014

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

5) Bedre og billigere kollektiv trafik

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

7) Aftale om en grøn transportpolitik af 2009

8) Togfonden DK

Tabel 8.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

Igangværende forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet
VVM-undersøgelse for Københavns Lufthavn Station (Ring Syd)
Beslutningsgrundlag for perroner mv. til Øresundstrafikken på Ny Ellebjerg ¹
Beslutningsgrundlag for øvrige regionale hastighedsopgraderinger ²
Beslutningsgrundlag for perronforlængelser Horsens Station ¹
Beslutningsgrundlag for ombygning af Hillerød Station ³
Beslutningsgrundlag for perronforlængelser på Herfølge og Haslev Stationer ³
Beslutningsgrundlag Ombygning af Aarhus H (Helhedsløsningen)
Forundersøgelse/screening af Yderligere kapacitet ved Ringsted

- 1) Jf. Aftale om Togfonden DK af 14. januar 2014 2) Jf. aftale om Togfonden, akt. 124 af 19. juni 2014 3) Jf. Aftale om Bedre og billigere kollektiv trafik, Akt. 88 af 20. februar 2019.

Tabel 8.6 | Gennemførte undersøgelser på vejområdet

Gennemførte forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet
VVM-undersøgelse for udbygning af E20/E45, Kolding-Fredericia ¹⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 26, Viborg-Rødkærsbro ²⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 26, Søbyvad-Aarhus ²⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 54, Næstved-Rønnede ³⁾
VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød ⁵⁾
Planlægningsgrundlag for Fjernbusterminal ved Dybbølsbro ⁶⁾

- 1) Jf. aftale af 5. november 2003 2) Jf. aftale af om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 3) Jf. Trafikaftale af 24. juni 2014 4) Jf. LOV nr. 156 af 18. februar 2015. Der er 13. november 2019 fremsat forslag til anlægslov (L 57) 5) Jf. Trafikaftale af 13. december 2016 6) Jf. Akt. 101 af 8. maj 2018.

Tabel 8.7 | Igangværende undersøgelser på vejområdet

Igangværende forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet
VVM-undersøgelse af ny midtjysk motorvej, Give-Billund-E20-Haderslev ¹⁾
Forundersøgelse af ny midtjysk motorvej, Hobro-Viborg-Rute 15-Give ¹⁾
Forundersøgelse af en Østlig Ringvej (havnetunnel) i København ²⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Vejle-Skanderborg S ³⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Aarhus N-Randers N ³⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Aarhus S-Aarhus N ³⁾
VVM-undersøgelse af ny vejforbindelse til Stevns ⁴⁾
VVM-undersøgelse for opgradering af E55, Nykøbing F-Sydmotorvejen ⁴⁾
Forundersøgelse for udbygning af kryds ved rute 11 og 26 mod Thisted ⁴⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 15, Herning-Ringkøbing ⁴⁾
VVM-undersøgelse af 2+1 forbindelse mellem Ålbæk og Skagen ⁴⁾

Opdatering af VVM-undersøgelse for en tredje Limfjordsforbindelse ⁴⁾
Forundersøgelse af kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen ⁴⁾
Opdatering af VVM-undersøgelse for Frederikssundmotorvejen, 3. etape ⁴⁾
Forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse ⁴⁾
Strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg ⁴⁾
Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5-korridor, Frederikssundvej-Helsingørsmotorvejen ⁵⁾
Forundersøgelse af sydlig Ring 5, Frederikssundvej-Køge ⁶⁾
Konsolidering af undersøgelse af øget kapacitet på Motorring 3 ⁷⁾
Forundersøgelse for udbygning af Hillerødmotorvejen, Motorring 3-Ring 4 ⁷⁾

1) Jf. Trafikaftale af 13. december 2016 2) Jf. aftale om Finansloven 2017 & Aftale om Lynetteholmen af 5. oktober 2018 3) Jf. aftale om Finansloven 2018 4) Jf. aftale om Finansloven 2019 5) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af §28.11.71.34. Strategiske analyser 6) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af §28.11.71.34. Strategiske analyser, kommunal medfinansiering og mindreforbrug på andre undersøgelser 7) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af mindreforbrug på andre undersøgelser

Bilag 8: Status for træk på den centrale anlægsreserve

Det følger af Budgetvejledningen 2016, punkt 2.8.3.1, at Transport- 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 for så vidt angår igangværende projekter. Ved nye ændringer siden forrige Anlægsstatus redegøres konkret for baggrunden for udmøntningen. Dette gøres under afsnit 3.1 nedenfor.

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

(mio. kr.) Projekt	Oprindelig reserve	Tidligere udmøntet reserve	Udmøntning siden forrige Anlægsstatus (2020-priser)	Resterende reserve (2020-priser)	Bevillingsansvarlig
Elektrificering Køge Nord-Næstved	106,6	72,9	0,0	34,7	Banedanmark
Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg	57,3	129,3	44,8	0,0	Banedanmark
Signalprogrammet	3.049,7	3.049,7	0,0	0,0	Banedanmark
Odense Letbane	182,2	123,3	0,0	59,8	Odense Letbane
Ny bane Aalborg Lufthavn	45,3	51,1	0,0	0,0	Banedanmark
Ny bane København-Ringsted	1.974,4	623,1	0,0	1.359,9	Banedanmark
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg	63,6	34,4	0,0	30,1	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	389,3	4,0	0,0	405,6	Banedanmark
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	414,8	9,1	0,0	402,0	Banedanmark
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm	14,3	34,2	0,0	0,0	Banedanmark
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	112,7	0,0	68,1	Banedanmark
Ny station til Kalundborg Øst	3,4	3,4	0,0	0,0	Banedanmark
Modernisering af kørestrøm	104,9	0,0	14,8	90,1	Banedanmark
Internettet i Tog	15,9	16,5	0,0	0,0	Banedanmark

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

Den centrale reserve er et element i Ny Anlægsbudgettering – en række principper for, hvordan der for større vej- og baneprojekter på Transport- 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- 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- og Boligministeriets departement og Finansministeriet efter nærmere fastsatte regler. Projektets totaludgift er således basisoverslaget tillagt 10 og 20 pct.-reserverne.

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

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

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 blevet reduceret med 278,7 mio. kr. (2017-priser) som følge af Signalprogrammets træk på den centrale anlægsreserve, og flere træk – især i projektet Ny bane København-Ringsted – medfører yderligere reduktioner på 338,4 mio. kr. (2019-priser), som er indarbejdet på finansloven 2019.

Træk på den centrale reserve siden sidste Anlægsstatus

Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg

Projektet er senest tilført yderligere 44,8 mio. kr. (2020-priser) fra den centrale reserve primært som følge af, at kompleksiteten i forbindelse med den sikringstekniske ibrugtagning af anlægget viste sig større end forudsat ved akt 19 af 22. november 2018, ligesom de afsatte midler til tværgående omkostninger (bl.a. projektering, byggestyring og koordination samt arbejdet med sikkerhedsgodkendelse) viste sig ikke at være tilstrækkelige til at dække projektets store kompleksitet. Disse midler tilføres projektet på tillægsbevillingsloven 2020 og på forslag til finanslov for 2021.

Modernisering af kørestrøm

Jf. akt 227 af 18. juni 2020 er der overført 14,8 mio. kr. (2020-priser) fra projektets centrale anlægsreserve ifm. projektudvidelsen med en fordelingsstation ved Gelsted.

Boligområdet

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter på Boligområdet, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Boligudvalg om status og udvikling i bygge- og anlægsprojekter under Transport- og Boligministeriet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 30. marts 2020 med mindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter, er dog opdateret frem til 15. maj med mindre andet er angivet. Der afrapporteres på ministeriets byggerier.

Anlægsstatus er opdelt i hhv. Transport- og Boligområdet. Boligområdet starter her.

Orienteringen for 2. halvår 2019 blev fremsendt til Folketinget d. 8. januar

De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er på forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets formål og status. Som en del af status indgår en gennemgang af den aktuelle økonomiske situation i 2020-priser (medmindre andet fremgår).

Et projekt skal være tildelt bevilling af Folketinget for at indgå i publikationen.

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

Som det har været tilfældet med andre sektorer, har bygge- og anlægsbranchen, herunder visse projekter under Transport- og Boligministeriet, været påvirket af COVID-19. Efter omstændighederne har indvirkningen ikke været så omfattende, som man kunne frygte. Mange af bygge- og anlægsprojekterne har i det store hele kunnet opretholde arbejde og fremdrift uden de store indvirkninger. På visse projekter har indvirkningen dog været betydelig, med forsinkelser og fordyrelser til følge.

På nuværende tidspunkt er der ikke et komplet overblik over indvirkningerne af COVID-19, bl.a. fordi der på visse projekter er anmeldt meget overordnede eller uspecificerede claims fra entreprenører, der skal behandles nærmere.

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

2. Bygninger

I dette kapitel gives en status for igangværende byggeprojekter. Bilag 2 indeholder en oversigt over den geografiske placering af igangværende aktstykke-godkendte projekter på bygningsområdet.

Bygningsstyrelsen har i 2020 fortsat arbejdet med styrket projektgennemførelse blandt andet ved udbud af en strategisk rammeaftale for entreprenørydelser, der skal sikre, at byggerier fremover leveres til aftalt tid, pris og kvalitet.

Ny Anlægsbudgettering

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

Følgende anlægsprojekter er omfattet af konceptet:

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

Følgende tiltag er implementeret:

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

Boks 2 - Markedssituationen på bygningsområdet

Bygningsstyrelsen oplever tilstrækkelig konkurrence på markedet for rådgiver- og entreprenørydelser og aktivitetsniveauet på markedet forekommer at være nogenlunde det samme igennem hele 1. halvår af 2020. På den baggrund er der en risiko for, at en forøget offentlig aktivitet på området, som følge af hævdede kommunale anlægslofter, kan medføre mangel på arbejdskraft og stigende priser inden for byggeriet. Bygningsstyrelsen har medio maj 2020 udbudt en 4-årig strategisk rammeaftale for entreprenørydelser, bl.a. med det formål hurtigere at kunne igangsætte og gennemføre byggeprojekter. Bygningsstyrelsen forventer at indgå den strategiske rammeaftale primo januar 2021.

Boks 3 - Særligt om COVID-19-situationen

Vejdirektoratet er i udførelsen af Niels Bohr Bygningen, udfordret af COVID-19, pga. entreprenører og specialister som har hhv. standset arbejder og/eller sygemeldt sig og er svære at erstatte. I de tilfældet, hvor den generelle fremdrift af byggeriet afhænger af de fraværende entreprenører og specialister, er der en markant risiko for forsinkelser af byggerierne. Vejdirektoratet oplever på de andre byggeprojekter ellers ingen problemer i forbindelse med COVID-19 ift. at sikre fremdriften af projekterne.

Bygningsstyrelsen oplever ikke større problemer i forbindelse med COVID-19 ift. at sikre fremdriften på de igangværende byggerier. Derudover har planlægningen ifm. nye byggerier heller ikke været væsentligt påvirket af COVID-19.

2.1. Større igangværende byggeprojekter

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

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

mio. kr. i 2020-priser	Kunde	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Forbrug pr. 31.03.20	Ibrugtagningsår	Bevillingsansvarlig
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	316,9	Ja	161,7	2021	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Bartholin	Aarhus Universitet	416,3	Ja	30,8	2022	Bygningsstyrelsen
Ny Politistation i Torshavn	Rigspolitiet	140,3	Ja	80,5	2020	Bygningsstyrelsen
Politiets Uddannelsescenter Vest	Rigspolitiet	552,0	Ja	307,6*	2020	Bygningsstyrelsen
Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)	Arkitektskolen i Aarhus	338,0	Ja	142,2*	2021	Bygningsstyrelsen
Samlokalisering, SDU Esbjerg	Syddansk Universitet	164,1	Ja	84,7	2020	Bygningsstyrelsen
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	126,2	Ja	18,0	2021	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Holbæk Østre Skole	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution, Danida Fellowship Centre	127,7	Ja	44,1	2021	Bygningsstyrelsen
AAU, Science and Innovation Hub	Aalborg Universitet	251,1	Ja	16,2	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Aarhus	Administration- og Servicestyrelsen	112,4	Ja	4,3	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Administration- og Servicestyrelsen	103,4	Ja	102,0	2024	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Strandgade 29	Finanstilsynet	141,1	Ja	6,0	2022	Bygningsstyrelsen
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	Fortroligt	Nej	-	2020	Vejdirektoratet
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	1.201,3	Ja	304,1	2023	Vejdirektoratet
SDU SUND	Syddansk Universitet	1.624,3	Ja	179,4	2022	Vejdirektoratet
AAU SUND	Aalborg Universitet	705,4	Ja	56,7	2022	Vejdirektoratet

Anm: "Kunde" angiver den part, som projektet opføres på vegne af. "Godkendt budget" er senest godkendte budget og udgør projektets totaludgift som angivet i igangsættelsesaktstykket, seneste aktstykke eller finanslov. "Overholdelse af godkendt budget" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at den senest godkendte totaludgift for projektet overholdes. Ved overskridelse af totaludgiften er grænsen for, hvornår overskridelsen skal forelægges Finansudvalget, æn-dringer på mindst 10 pct. og mindst 10 mio. kr. Overholdelse af godkendt budget er oprindelige priser (med mindre andet er angivet).

Igangværende projekter, som Bygningsstyrelsen har ansvaret for, fremgår af afsnit 4.1.1, projekter under lukning fremgår af afsnit 4.1.2, mens projekter, som Vejdirektoratet har ansvaret for, fremgår af afsnit 4.1.3.

2.1.1. Projekter ved Bygningsstyrelsen

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 135 af 23. juni 2016

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019 (etape 4)

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Arbejdet med Etape 4, der indeholder opførelse af nye laboratorie-, test- og værkstedsfaciliteter samt renovering af eksisterende lokaler, udføres i totalentreprise. Den første del af etape 4 blev afleveret til Bygningsstyrelsen 1. maj 2020 og blev ibrugtaget af DTU medio maj.

Den næste del af etape 4 igangsættes 1. juni 2020. Opførelse af de nye laboratorie-, test- og værkstedsfaciliteter blev igangsat i marts.

Projektet følger den aftalte tidsplan, udarbejdet af totalentreprenøren på baggrund af den udbudte tidsplan.

Planlægningen og gennemførelsen af etape 5 og 6 og dermed den endelige overdragelse afhænger af, DTU's beslutning om hvorvidt der tilføres yderligere midler, eller om de sidste etaper skal reduceres i omfang. Såfremt DTU beslutter at tilføje yderligere midler til etape 5 og 6, skal et nyt aktstykke forelægges Finansudvalget.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 316,9
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 316,9 mio. kr. forventes overholdt.

Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet

Baggrund

Formål

Projektet gennemføres for Health, Institut for Biomedicin ved Aarhus universitet. Projektet omfatter en større laboratorie-genopretning af Bartholin-komplekset. Bartholin er udvidet med udvendig vedligeholdelse og energioptimering.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 102 af 12 marts 2020

Status for udførelse på Bartholin-komplekset

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Bartholin og Skou-bygningen var i aktstykket vedr. Health fra 2013 forudsat udført parallelt, men dette var i praksis ikke muligt. Derfor blev det i 2013 sammen med AU besluttet at gennemføre nybyggeriet (Skou) først og efterfølgende Bartholin som særskilt projekt. Der er i oktober 2019 indgået fastprisaf tale med Aarhus Universitet om genopretningen af Bartholin-komplekset. Finansudvalget tiltrådte i marts et særskilt aktstykke for Bartholin. Der er i maj 2020 indgået kontrakt med hovedentreprenøren og projektet er igangsat.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 407,3 mio. kr.
- Korrektionstillæg: 9,0 mio. kr.
- Samlede byggeudgift: 416,3 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den godkendte samlede byggeudgift på 416,3 mio. kr. forventes overholdt.

Ny politistation i Torshavn

Baggrund

Formål

Færøernes Politi har behov for en ny hovedpolitistation, der opfylder kravene til en moderne, effektiv og sikker politistation. I dag sidder politiet i et midlertidigt privat lejemål, der ikke opfylder kravene, hvorfor staten har indkøbt en eksisterende, centralt beliggende bygning i Torshavn. Bygningen skal inden overdragelse gennemgå en om- og tilbygning, der tilvejebringer de politimæssige funktioner.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 12 af 25. oktober 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet er udfordret på færdiggørelsen idet COVID-19 indrejserestriktioner på Færøerne har medført en mangel på håndværkere for entreprenøren – men ibrugtagningsåret forventes stadig overholdt.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 140,3 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 140,3 mio. forventes overholdt.

Politiets Uddannelsescenter Vest

Baggrund

Formål

Formålet med byggeriet er at etablere et uddannelsescenter til politiet i det vestlige Danmark. Politiskolen (UCV) etableres i eksisterende og nye bygninger i Vejle.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 131 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet skrider frem som planlagt. Byggeriet forventes overdraget til Rigspolitiet d. 30. september 2020 som aftalt.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 552,0 mio. kr.
- Korrektionstillæg: 13,5 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 488,0 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den godkendte samlede byggeudgift på 488,0 mio. kr. forventes overholdt. Bygningsstyrelsen forventer på baggrund af licitationsresultatet en væsentlig billiggørelse af projektet. Udover samlede byggeudgifter og korrektionstillæg er der også i totaludgiften foretaget et grundkøb på 50,5 mio. kr.

Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 132 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet skrider frem som forventet, råhus- og facadearbejde pågår. Rejsegildet er udskudt pga. Covid-19-situationen.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

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

Samlokalisering med UC-Syd, Syddansk Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 135 af 25. april 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet skrider frem som planlagt. Råhuset er lukket og indvendig installations- og apteringsarbejde pågår. Der har været justeringer i tidsplanen for at undgå for mange håndværkere i samme område af hensyn til Covid-19. Den overordnede tidsplan er uændret.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

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

Ombygning af Østre Skole i Holbæk

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 150 af 12. juli 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Totalentreprenørens arbejde pågår. I forbindelse med de indledende arbejder er der konstateret uforudsete problemer i et omfang værre end forventet på de bestående bygninger herunder særligt kloak og brandforhold. Disse problemer foranlediger et stort træk på den afsatte reserve og vil påvirke tidsplanen for projektet. Der forventes en forsinket aflevering på 1 – 2 måneder, hvilket dog vil kunne absorberes i den indlagte overdragelsesperiode, så den endelige dato for overdragelse til lejer ikke udskydes.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 127,7 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 127,7 mio. kr. forventes overskredet. Forelæggelsesgrænsen forventes dog overholdt.

Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

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

Akt. 5 af 24. oktober 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Projektet udføres i henhold til sikkerhedsdirektivet, hvilket medfører særligt skærpede krav til håndtering af sikkerhed under udførelsen.

Omlægninger af HOFOR fjernvarme er forsinket grundet en senere igangsættelse af udførelsesfasen end forventet forårsaget af udskudt aktstykkebehandling. Hovedentreprenøren har varslet tidsfristforlængelse og der pågår forhandling igennem sommeren 2020, men en samlet forsinkelse af byggeprojektet må forventes. Domstolsstyrelsen samt Kriminalforsorgen er orienteret om den forventede forsinkelse og ny forventet ibrugtagningsdato er aftalt.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 126,2 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 126,2 mio. kr. forventes overholdt.

Skatteforvaltningen i Aarhus

Baggrund

Formål

Ved at modernisere skatteforvaltningen i Aarhus' eksisterende lejemål på Lyseng Allé 1 i Højbjerg, vil en samlokalisering af Skattestyrelsen, Toldstyrelsen og Motorstyrelsen imødekomme disses behov.

Projektet vedrører en modernisering hvor der åbnes op og indrettes storrumskontorer.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 57 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Bygningsstyrelsen indgik kontrakt med totalentreprenøren efter tiltrådt aktstykke den 5. december 2019. Totalentreprenørens projektering pågår og forløber planmæssigt.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 112,4 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 112,4 mio. kr. forventes overholdt.

Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup

Baggrund

Formål

I forbindelse med omorganiseringen af skatteforvaltningen, vil Skatteministeriet samle sine styrelser på så få adresser som muligt. For at imødekomme Skatteforvaltningens behov for plads til yderligere 700 arbejdspladser i Høje Taastrup, blev ejendommen på Engelholm Allé 1, 2630 Taastrup, købt til genopretning og modernisering.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 55 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Ovennævnte ejendom er overtaget pr. 31. december 2019, og der har siden 4. kv. 2019 pågået udarbejdelse af byggeprogram for genopretning og modernisering af ejendommen i samarbejde med Skatteforvaltningen. På baggrund af det udarbejdede byggeprogram forventes opgaven udbudt i totalentreprise 2. halvår 2020. Primo 2021 forventes forelagt et aktstykke med anmodning om godkendelse af kontraktindgåelse på baggrund af det gennemførte udbud.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 103,4 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 103,4 mio. kr. forventes overholdt.

Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet

Baggrund

Formål

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

Bygningen skal bl.a. bestå af innovationslaboratorier, digitale værksteder, faciliteter til virksomhedssamarbejde, et inkubatormiljø, kontormiljøer samt en række offentligt tilgængelige rum såsom auditorium og kantine.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 38 af 28. november 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Totalrådgiver og hovedentreprenøren projekterer på baggrund af et detaljeret dispositionsforslag med tilhørende tegningsmateriale. Myndighedsprojekt er netop færdiggjort og byggetilladelse forventes. Kontrakten med hovedentreprenøren er endeligt indgået.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 251,1 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 251,1 mio. kr. forventes overholdt.

Strandgade 29

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt.223 18. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Aktuel Status: 2022

Bemærkninger:

Aktstykket blev tiltrådt i juni, hvorefter kontrakten med totalentreprenøren blev indgået og videre projektering igangsat. Strandgade 29 er således tilføjet efter 15. maj.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: forventet 141,1 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 141,1 mio. kr. forventes overholdt.

2.1.2. Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

Tabel 2.2 | Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

(mio. kr. i 2020-priser)	Kunde	Aktstykke / hjemmel	Godkendt budget	Forbrug pr. 30.09.19	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtag-ningsår	Bevillingsansvarlig
Laboratoriegenopretning på Panum	Københavns Universitet	Akt. 140 af 28. maj 2015	260,7	263,6	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	2019	Bygningsstyrelsen
Nybyggeri, Skou-bygningen	Aarhus Universitet	Akt. 10 af 7. nov. 2013	875,5***	737,1**	Nej	2019	Bygningsstyrelsen
KUA3 - inkl. nyt Universitetstov	Københavns Universitet	Akt. 98 af 7. juni 2012 Akt. 55 af 23. feb. 2017	1.127,2*	1.184,5	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	KUA3: 2016 Torvet: 2019	Bygningsstyrelsen

*) Aktstykkeramme i 2017-priser

***) Forbrug på Skou-bygningen og Anatomi

***) Oprindelig aktstykkeramme for hele Health-projektet inklusiv Bartholin

KUA3 inkl. nyt universitetstov, Københavns Universitet

KUA3 blev overdraget til Københavns Universitet i december 2016. Udførelsen af universitetstovet (Karen Blixen Plads) blev påbegyndt i juli 2017 og overdraget til KU i juli 2019. Der udarbejdes selvstændig orientering til FiU om den samlede udbygning af KUA.

Nybyggeri af Skou-bygningen, Aarhus Universitet

Nybyggeriet Skou-bygningen er overdraget til Aarhus Universitet i marts 2019.

Der er ultimo 2019 foretaget 1 års eftersyn med få mangler til følge. Der udestår punkter der drøftes mellem Bygningsstyrelsen og rådgiver, hvorefter byggeregnskabet kan lukkes.

Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet

Bygningsstyrelsen har i projektets udførelse standset samarbejdet med totalrådgiver på baggrund af manglende overholdelse af kontraktbetingelser. Bygningsstyrelsen har åbnet en tvistsag ved Voldgiftsnævnet. Tvisten er ikke afgjort og projektets endelige økonomi afventer resultat af afgørelsen. De fem etager er blevet overdraget etapevis i tidsrummet fra september 2018 frem til september 2019, hvor driftsansvaret for de to sidste etager blev overdraget til Københavns Universitet-SUND.

2.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 109 af 30. maj 2013
Akt. G af 14. december 2017
Akt. 68 af 22. marts 2018
Akt. Z af 12. juli 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2014

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2017
- Sidste Anlægsstatus: 2020
- Aktuel Status: 2020

Bemærkninger

Den samlede overdragelse af bygningen forventes fortsat at ske i 2020. Status på byggeriet er, at fremdriften er forsinket af COVID-19 situationen. På nuværende tidspunkt forventes bygningen færdig til samlet overdragelse d. 1. oktober 2020, der er dog aktuelt ikke aftalt et overdragelsestidspunkt med Københavns Universitet.

Bygningsafsnit 2 var klar til overdragelse per 2. september 2019, og Københavns Universitet valgte at ibrugtage dele af dette bygningsafsnit. Københavns Universitet har varslet yderligere ibrugtagning af bygningsafsnit 2, men har været forhindret af forsamlingsforbuddet grundet COVID-19.

Efter gensidige klagesager fra hhv. Inabensa og Bygningsstyrelsen har Voldgiftsnævnets afgørelse i december 2017 resulteret i, at de to klagesager sammenlægges til én sag med Inabensa som klager. Der er i oktober 2019 modtaget replik fra Inabensa. Forslag om delhovedforhandling er afvist af voldgiftsnævnet og arbejdet med duplik pågår. Ligeledes er der varslet krav over for en række andre entreprenører på projektet.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: Udgifterne baserer sig på et fortroligt aktstykke

- Heraf korrektionstillæg: Fortroligt
- Samlede byggeudgifter: Fortroligt

Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013 med en bevilget økonomisk ramme på 1.631,8 mio. kr. (2013-priser). Med fortroligt akt G af 14. december 2017 blev projektets økonomiske ramme forøget til 2.912,8 mio. kr. (2017-priser) og med fortroligt akt. Z af 12. juli 2019 blev rammen yderligere forøget.

Overholdelse af bevilling

Projektets økonomi forventes at overskride den bevilgede totaludgift i akt. Z af 12. juli 2019,

herunder skyldes en væsentlig del af fordyrelsen konsekvenser af COVID-19. Der er 8. april 2020 og 1. juli 2020 fremsendt orienteringer til Folketingets Finansudvalg om den aktuelle status for projektet.

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. E af 8. december 2016

Anlægslov 381 af 26. april 2017

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. 165 af 14. marts 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet pågår som planlagt: Kapning af sekantpæle i bygning 10 og udgravning til første udgravningsniveau er igangsat. Bygning 8 er udgravet og opdriftsankrene er boret og testet. Arkæologerne fra Københavns Bymuseum fører arkæologisk tilsyn med alle udgravninger. COVID-19 vurderes på nuværende tidspunkt ikke at have effekt på afleveringstidspunktet, som er planlagt til april 2023.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 1.201,3 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 1.201,3 mio. kr.

Projektet blev med akt. E af 8. december 2016 tiltrådt af Finansudvalget med en totaludgift på 1.012 mio. kr. (2016-priser). Med akt 165 af 14. marts 2019 blev totaludgiften øget til 1.189,4 mio. kr. (2019-priser).

Overholdelse af bevilling

De samlede byggeudgifter forventes overholdt.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. 85 af 12. april 2018

Akt. 136 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Projektgennemgangen med entreprenørerne blev afsluttet for to af byggeriets seks bygninger i december 2019, og for de resterende fire bygninger i maj 2020. Udgravning til byggeriets to kældere blev påbegyndt af råhusentreprenøren i oktober 2019 og er nu færdiggjort. Støbning af kældrene pågår.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 1.624,3 mio. kr.
- Korrektionstillæg: 147,7 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 1476,6 mio.kr

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

De samlede byggeudgifter forventes overholdt.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. 135 af 1. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Ved 4. kvartal 2019 blev der indgået kontrakt med MT Højgaard om at opføre AAU SUND i hovedentreprise. Byggeriet forløber planmæssigt. I forbindelse med opførelsen af koblingszonen, som skal forbinde SUND med NAU, varetager Region Nordjylland bygherrefunktionen. Arbejderne på koblingszonen er ca. 2 måneder efter tidsplanen, dog forventes den overordnede tidsplan overholdt. Aflevering af koblingszonen er planlagt til august 2022, mens aflevering af SUND-delen er planlagt til oktober 2022.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 705,4 mio. kr.
- Heraf korrektionstillæg: 64,1 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 641,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

De samlede byggeudgifter forventes overholdt.

2.2. 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.

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 129 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.674 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 90 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 2.651,4 mio. kr. til i alt 21 projekter, jf. nedenstående tabel.

Table 2.3 | Laboratoriemoderniseringer pr. november 2019, løbende priser

	Antal projekter, igangsat	Tilsang i alt, mio. kr.	Afsatte midler, (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i alt, mio. kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	2020	2.673,8	363,3	3.038,1	90
Erstatningslokaler	2019	2.651,4	85,1	2.736,5	11
I alt	2020	5.325,2	449,4	5.774,6	101

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. (løbende priser).

2.3. OPP-projekter

Tabel 2.4 viser Bygningsstyrelsens igangværende OPP-projekter.

Tabel 2.4 | Oversigt over igangværende OPP-projekter under Bygningsstyrelsen

(mio. kr. i oprindelige priser)	Kunde/bruger	Aktstykke / hjemmel	Værdi af OPP-aftale ¹⁾	Ibrugtagningsår
Kontorejendom til Udlændingestyrelsen i Næstved	Udlændingestyrelsen	Akt. 92 af 9. maj 2018	335,0	2020
Kontorejendom til Banedanmark i Ringsted	Banedanmark	Akt. 109 af 31. maj 2018	400,4	2020
Ny Østre Landsret	Domstolsstyrelsen	Akt. 134 af 25. april 2019	733,1	2021

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.

Projekterne for Udlændingestyrelsen i Næstved og Banedanmark i Ringsted, som er en del af Bedre Balance I, er godkendt ved aktstykker i maj 2018. Projektet i Næstved er færdiggjort og åbnet den 18 juni 2020 (tilføjet efter redaktionsdato). OPP-leverandøren har overfor Bygningsstyrelsen oplyst, at ibrugtagningen af bygningen i Ringsted til Banedanmark bliver forsinket med op til et halvt år. OPP-leverandøren modtager som konsekvens heraf husleje for et halvt år mindre, end hvad der kontraktuelt er indgået, fordi kontraktens løbetid fastholdes.

Kontraktindgåelsen for Ny Østre Landsret blev godkendt ved aktstykke i april 2019, hvorefter byggeriet er igangsat.

2.4. 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. Købssummen udgør 85,4 mio. kr., og der blev betalt 51,8 mio. kr. ved overdragelsen. De resterende 33,6 mio. kr. forfaldt i tre rater mellem 2014-2018.

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. Fondens udgifter til de med staten aftalte genopretningsprojekter kan modregnes i de betalte købsrater.

Bygningsstyrelsen er jf. tabel 2.5 i dialog med fonden om fire projekter, som forventes afsluttet i perioden 2019-2021.

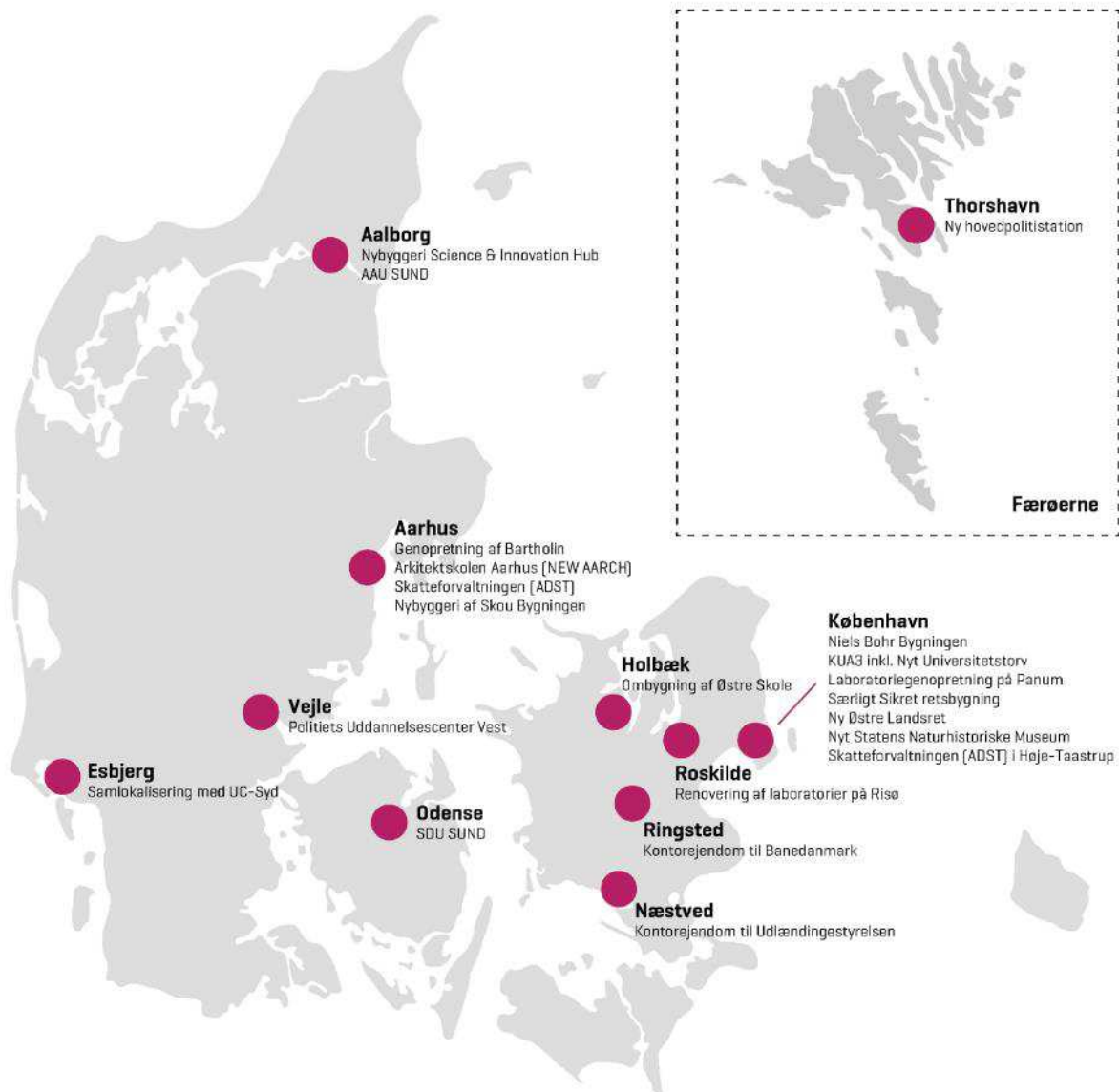
Tabel 2.5 | Igangværende og planlagte projekter

Igangværende og planlagte projekter	Forventet modregning i købesum, år	Forventet modregning i købesum, kr.
Hundehuset	2020	4.814.886
Genopretning af volden på Ulriks Bastion	2019	25.000.000
Stenhuset	2020	3.140.000
Fakirskolen	2021	

Note: Købesummen for Fakirskolen er endnu ikke beregnet

3. Bilag

Bilag 1: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Kortet viser statens byggeprojekter fordelt i Danmark og Færøerne. Danmarks kortet stammer fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, SDFE-kort, juni 2017 kombineret med et færøsk oversigtskort fra Umhvørvisstovan, 2017.

Tabel 3.1 | Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
Aarhus	Genopretning af Bartholin-komplekset	Aarhus Universitet
	Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)	Arkitektskolen
	Skatteforvaltningen (ADST)	Skatteforvaltningen
	Nybyggeri af Skou-bygningen	Aarhus Universitet
Aalborg	Nybyggeri Science & Innovation Hub	Aalborg Universitet
	AAU SUND	Aalborg Universitet
Esbjerg	Samlokalisering med UC-Syd	Syddansk Universitet
Holbæk	Ombygning af Østre Skole i Holbæk	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution og Danida Fellowship Centre
København	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
	KUA3 inkl. Nyt Universitetstov	Københavns Universitet
	Laboratoriegenopretning på Panum	Københavns Universitet
	Modernisering af Strandgade 29 *	Finanstilsynet
	Særligt Sikret retsbygning	Domstolsstyrelsen
	Ny Østre Landsret	Domstolsstyrelsen
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet
	Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Skatteforvaltningen
Næstved	Kontorejendom til Udlændingestyrelsen	Udlændingestyrelsen
Odense	SDU SUND	Syddansk Universitet
Ringsted	Kontorejendom til Banedanmark	Banedanmark
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet
Torshavn	Ny hovedpolitistation i Torshavn	Rigspolitiet
Vejle	Politiets Uddannelsescenter Vest	Rigspolitiet

*Aktstykke til Strandgade er behandlet 18. juni i Folketingets Finansudvalg og er således opdateret senere end 15. maj.