



Transportministeriet

# Status for anlægs- og byggeprojekter

## 1. halvår 2022



I 2022 er det cyklens år, hvor Tour de France kommer til Danmark og Transportministeriet sætter fokus på cyklisme. På billedet ses cykelstien i Tangesø ved Ans.

Foto: Büro Jantzen

# Status for anlægs- og byggeprojekter

1. halvår 2022

Udgivet af: Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet

Indhold

1.	Indledning .....	7
1.1.	Læsevejledning til det nye format .....	7
2.	Jernbaner .....	9
2.1.	Anlægsprojekter på baneområdet udført af Banedanmark .....	10
	Signalprogrammet .....	11
	Elektrificering af Roskilde-Kalundborg .....	12
	Elektrificering af Fredericia-Aarhus .....	13
	Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm) .....	14
	Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm).....	15
	Ny bane over Vestfyn .....	16
	6 GHz-frekvensbånd på S-banen .....	16
	Hastighedsopgradering Aarhus-Langå.....	17
	Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring .....	17
	Anlæg af Stilling Station.....	18
	Hastighedsopgradering Ringsted-Odense .....	19
	Fremtidssikring af Aarhus H.....	20
	Flytning af Herlev station.....	20
	Vendespor ved Carlsberg station .....	21
	Opgradering af Hillerød station .....	21
2.1.2.	Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber .....	22
	Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station.....	23
	Udvidelse af Københavns Lufthavns Station .....	23
	Forskønnelse af Nørreport Station .....	24
	Modernisering af København H/Reventlowsgade .....	24
2.2.	Større fornyelsesprojekter .....	25
	Sporfornyelse Ringsted-Nykøbing F. inkl. Nykøbing F. Station .....	26
	Sporfornyelse af Slagelse Station og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev .....	26
	Sporfornyelse København – Høje Taastrup .....	27
	Sporfornyelse ved Struer Station .....	27
	Sporfornyelse Slagelse-Korsør .....	28
	Sporfornyelse Roskilde-Ringsted .....	28
	Sporfornyelse af strækningen Hobro-Aalborg.....	29
	FTN fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro.....	30

## 4. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Sporfornyelse Aarhus-Langå.....	31
Ny Svanemøllen omformerstation .....	31
Brofornyelse København-Høje Taastrup .....	32
Sporfornyelse Nyborg-Odense .....	32
2.3.    Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus .....	33
Ny bane København-Ringsted .....	33
Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg .....	34
Fornyelse af perroner på Slagelse Station.....	34
2.4.    Fornyelse og vedligehold .....	35
2.5.    Igangværende undersøgelser på baneområdet.....	36
Gennemførte undersøgelser på baneområdet .....	36
3.    Veje.....	37
3.1.    Større vejanlægsprojekter under gennemførelse.....	38
Storstrømsbroen.....	39
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe .....	40
Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Odense V. ....	40
Kalundborgmotorvejens 3. etape.....	41
Nordhavnstunnel .....	41
Udbygning af E45/E20 mellem Fredericia S - Kolding .....	42
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S.....	42
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N .....	43
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N .....	43
Udvidelse af Hillerødmotorvejen forlængelse til motorvej.....	44
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen.....	44
3.2.    Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet .....	45
Forstærkning af Langelandsbroen .....	45
Renovering af Sallingsundbroen.....	46
Renovering af Skovdiget Østbro, Hillerødmotorvejen .....	46
3.3.    Åbnede større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter .....	47
3.4.    Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse .....	47
3.5.    Undersøgelser på vejområdet.....	48
4.    Letbaner.....	49
4.1.    Odense Letbane .....	49
4.2.    Letbane på Ring 3.....	50

5.	Femern Bælt .....	51
5.1.	Kyst til kyst-forbindelsen.....	51
5.2.	Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen.....	52
6.	Metroen.....	53
6.1.	M4 Sydhavn.....	53
7.	Puljeprojekter på transportområdet .....	54
7.1.	Status for puljer.....	54
7.2.	Status for større puljeprojekter .....	56
8.	Bygninger .....	57
8.1.	Større igangværende byggeprojekter .....	60
8.1.1.	Projekter ved Bygningsstyrelsen.....	62
	Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet .....	62
	Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel .....	62
	Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet.....	63
	Ombygning af Østre Skole i Holbæk.....	64
	Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet .....	64
	Skatteforvaltningen i Aarhus .....	65
	Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup .....	65
	Ombygning af Strandgade 29, Finanstilsynet .....	66
	Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København .....	66
	Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense .....	67
	SDU Mærsk Mc-Kinney Møller Institut (MMMI) – Udvidelse af det eksisterende MMMI .....	67
	Modernisering af Amagerfælledvej 56, Domstolsstyrelsen .....	68
8.1.2.	Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister.....	69
	Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet.....	69
	Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet .....	69
8.1.3.	Projekter ved Vejdirektoratet.....	70
	Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet .....	70
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet.....	71
	Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet.....	72
	Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet .....	72
8.1.4.	Projekter afsluttet siden seneste Anlægsstatus .....	73
8.2.	Status på UNILAB-midlerne.....	74
8.3.	OPP-projekter.....	75

## 6. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Ny Østre Landsret .....	75
9. Bilag .....	76
9.1. Bilag 1: EU støtte .....	76
9.2. Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet .....	78
9.3. Bilag 3: Igangværende projekter på baneområdet .....	79
9.4. Bilag 4: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen .....	80
9.5. Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter .....	81
9.6. Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve .....	83

# 1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transportudvalg om status og udvikling i bygge- og anlægsprojekter under Transportministeriet.

Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 1. januar 2022 medmindre andet angives, og de tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter er opdateret pr. marts 2022, medmindre andet er angivet. De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er på forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets formål og status. Som en del af status indgår en gennemgang af den aktuelle økonomiske situation i 2022-priser (medmindre andet fremgår). Orienteringen for seneste Anlægsstatus – 1. halvår 2021 – blev fremsendt til Folketinget den 5. juli 2021.

Anlægsstatus omfatter alle større projekter og puljer på Transportministeriets område, som er blevet tildelt bevilling af Folketinget.

## 1.1. Læsevejledning til det nye format

Anlægsstatus har skiftet format og tidsplan siden seneste Anlægsstatus for 1. halvår 2021. Således vil det i det nye format tydeligere fremgå, hvad der er sket i projekterne siden seneste Anlægsstatus. Derudover er projektbeskrivelserne i Anlægsstatus blevet gjort mere overskuelige, så Anlægsstatus i højere grad bliver et opslagsværk med kun de centrale oplysninger for projekterne.

Dertil er tidsplanen for Anlægsstatus ændret. Således vil 1. halvårsrapport udkomme primo maj, mens 2. halvårsrapport vil udkomme primo november. Den nye tidsplan tillader, at der kan oplyses forbrugstal med en klarere skæringdato på hel- og halvårsbasis. Således trækkes forbrugstal den 1. januar for første halvårsrapport og 1. juli for den anden halvårsrapport.

Der vil i det nye format være fokus på udviklingen i Transportministeriets bygge- og anlægsportefølje siden seneste Anlægsstatus. Der er således indsat nye afsnit, hvori afsluttede projekter og undersøgelser siden seneste Anlægsstatus fremgår. Disse vil udgå i næste Anlægsstatus. Tidligere versioner af Anlægsstatus kan tilgås på [Transportministeriets hjemmeside](#).

De nye tabeller med projektbeskrivelser indeholder følgende oplysninger:

Hjemmelsgrundlag: Lovgivningen, som hjemler gennemførelsen af projektet og afholdelse af udgifter hertil.

Godkendt totalbudget (Central reserve): Det første tal anført angiver projektets politisk godkendte totaludgift i mio. kr. og 2022-priser. Tallet i parentes angiver den ikke-disponerede centrale anlægsreserve. Den centrale anlægsreserve kan disponeres efter aftale med Finansministeriet, og udgør 20% af basisoverslaget for baneprojekter samt større bro- og tunnelprojekter og 5% for vejprojekter. Projektreserven kan derimod disponeres af anlægsmyndigheden, og udgør altid 10% af projektet.

Forbrug pr. 1/1 2022: Projektets forbrug pr. 1. januar 2022 opgøres i mio. kr. i 2022-priser.

Påbegyndelsesår: Påbegyndelsesåret angiver, hvilket år projektet fik godkendt sin totaludgift og anlægget kunne påbegyndes.

## 8. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Oprindeligt/ nuværende åbningsår: Første årstal i cellen angiver åbningsåret for ibrugtagningen som det blev forudsat ved det oprindelige hjemmelsgrundlag. Andet årstal angiver, hvad det nuværende forventede årstal for åbning og ibrugtagning er.

Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus: I cellen angives der med Ja/Nej, om der er sket væsentlige tidsmæssige eller økonomiske ændringer siden seneste Anlægsstatus. I de tilfælde, hvor der er tale om et nyt projekt, er dette også angivet. Seneste Anlægsstatus er fra 1. halvår 2021, som blev publiceret primo juli 2021. Hvis projektet siden da har oplevet en fordyrelse, som fører til overskridelse af forelæggelsesgrænsen, et gennemført træk på den centrale anlægsreserve, forsinkelser med ændring af åbningsåret til følge eller/og ændringer af projektets overordnede formål, vil der stå 'Ja' i cellen. Væsentlige ændringer uddybes med tekst i cellerne Økonomi / Aktuel status for projektet. De steder, hvor der forventes en væsentlig ændring i fremtiden, men økonomi og/eller tidsplan fortsat er under konsolidering, angives der et 'Nej' i cellen. Først når konsolideringen har materialiseret sig i en væsentlig ændring, angives der et 'Ja' i cellen.

Økonomi / Aktuel status for projekt: I de to celler beskrives de væsentligste projektspecifikke og økonomiske oplysninger for projektet med fokus på udviklingen siden seneste Anlægsstatus, herunder eventuelle væsentlige ændringer.

### Boks 1 | Markedssituationen for bygge- og anlægsprojekter – herunder påvirkningen af krigen i Ukraine og COVID-19

Leverandørmarkedet i bygge- og anlægsbranchen er fortsat præget af efterdønningerne af COVID-19 pandemien, som kendetegnes af stigende priser, høj efterspørgsel og lange leverancetider. Herunder er der fortsat risiko for, at lokale smitteudbrud i verden kan påvirke forsendelser af materiale og arbejdskraftens mobilitet.

Prisstigningerne og leveranceproblemerne i branchen er blevet betragteligt forværret som følge af krigen i Ukraine. Dette rammer bygge- og anlægsbranchen, herunder Transportministeriets bygge- og anlægsprojekter, hvor der særligt ses prisstigninger på jern, stål, beton, aluminium og olieprodukter (fx asfalt). Flere anlægsmyndigheder har både under coronapandemien og senest som følge af krigen i Ukraine modtaget varslinger fra entreprenører angående leverancesvigt og ekstraordinære prisstigninger. Det afspejler sig ydermere i, at enhedspriserne i de bud, der kommer, er markant over de erfaringsbaserede budgetter, ligesom der generelt ses færre bydere. De store prisudsving og leveranceudfordringer medfører en øget risiko for projekternes fremdrift og økonomi. Transportministeriet er opmærksom på markedssituationen og vil - sammen med anlægsmyndighederne og selskaberne - monitorere udviklingen tæt, ligesom transportministeren løbende vil inddrage forligskredsen bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 med henblik på at orientere om markedssituationen og betydningen for de aftalte projekter.

For nuværende videreføres undersøgelser og projektering som forudsat, og der vil blive taget stilling til de enkelte projekter, når der er overblik over pris og materialesituation for dem. Herunder indgår også hensyn til nødvendigheden af projektudførelsen – fx indhentning af efterslæb og elektrificering af jernbanestrækninger forud for ibrugtagning af el-tog.



## 2. Jernbaner

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

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

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

Banedanmark opdaterer sin anlægsplan for igangværende baneprojekter en gang halvårligt. En opdateret anlægsplan udkommer således hhv. ultimo juni og december.

### Boks 2 | Markedssituationen på jernbaneområdet

Banedanmark oplevede allerede inden krigen i Ukraine en markant stigning i enhedspriserne på jernbaneprojekter. Dette skal dels ses i sammenhæng med de generelle prisstigninger på materialer, dels en meget stor efterspørgsel på jernbaneydelser i Danmark og i Nordeuropa. Det forventes, at følgevirkninger af krigen i Ukraine på priser og tilgængelighed vil øge udfordringen markant. Den nuværende usikre verdenssituation i forhold til COVID-19 skaber også risiko for yderligere prispres. Endvidere ses en række eksempler på, at der kun modtages et eller ingen tilbud, der lever op til betingelserne i Banedanmarks udbud. Det sidste forhold begrundes særligt med manglende adgang til styringskompetencer hos entreprenørerne.

Markedet for bane-entreprenørydelser er domineret af en mindre gruppe af forholdsvis store virksomheder. Banedanmark arbejder med en række tiltag for at forbedre konkurrencesituationen. F.eks. opdeles udbud i henholdsvis frie strækningsarbejder, som kan løses ved brug af større sporombygningsmaskiner for at tiltrække internationale entreprenører, henholdsvis fx stationsprojekter, som gennemføres ved brug af mindre maskiner og manuelle arbejder. Banedanmark outsourcer ligeledes en lang række vedligeholdelsesopgaver, som er attraktive for entreprenører, der udfører anlægsprojekter på jernbanen. Dermed bliver det mere attraktivt for større internationale aktører at etablere sig på det danske marked, fordi det via vedligeholdelsesopgaverne er muligt at opnå en sikker produktion hele året.

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

Med Banedanmarks tiltag over de seneste år er der sikret et fungerende marked for validatorer af sikringsanlæg. Det har skabt betydeligt større forsyningssikkerhed end tidligere. Den øgede kapacitet er skabt ved at øge tilgængeligheden af og produktiviteten blandt validatorerne samt ved restrukturerede planlægningsprocesser.

## 2.1. Anlægsprojekter på baneområdet udført af Banedanmark

Tabel 2.1. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2022-priser)	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring <sup>3</sup>	Disponeret projektreserve	Åbningsår
<b>Infrastrukturfonden</b>							
Signalprogrammet <sup>1)</sup>	20.218,9	Ja	20.218,9	Ja	Nej	100%	2022/2030
<b>Øvrige projekter</b>							
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	506,7	Ja	428,7	Ja	Nej	0%	2027/2028
<b>Togfonden DK</b>							
Elektrificering af Aarhus - Aalborg (Lindholm) <sup>1)</sup>	2.830,9	Ja	2.422,8	Nej	Nej	40%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus <sup>1)</sup>	2.730,0	Ja	2.325,5	Nej	Nej	0%	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg <sup>1)</sup>	1.192,7	Ja	1.124,2	Ja	Nej	0%	2024/2027
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring) <sup>1)</sup>	120,0	Ja	120,0	Ja	Nej	100%	2020/2024
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå <sup>1)</sup>	614,4	Ja	553,2	Ja	Nej	6%	2022 <sup>2)</sup>
Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm) <sup>1)</sup>	815,8	Ja	725,1	Ja	Nej	0%	2023
Ny bane over Vestfyn	4.863,7	Ja	4.102,4	Ja	Nej	0%	2028
<b>Kollektiv trafik</b>							
Stilling station	20,0	Ja	17,0	Nej	Ja	0%	2025
<b>Infrastrukturplan 2035</b>							
Fremtidssikring af Aarhus H	319,2	Ja	270,1	Ja	Nyt projekt	0%	2026/27
Flytning af Herlev station	185,8	Ja	157,2	Ja	Nyt projekt	0%	2026
Vendespor ved Carlsberg	165,5	Ja	140,7	Ja	Nyt projekt	0%	2026
Opgradering af Hillerød station	335,3	Ja	283,7	Ja	Nyt projekt	0%	2026
6 GHz-frekvensbånd på S-banen	100,8	Nej	100,8	Nej	Nyt projekt	0%	2025

Anm: "Totaludgift" angiver den samlede bevilling til projektet inkl. central anlægsreserve 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 hovedregel året for ibrugtagning af den nye infrastruktur/funktionalitet og ikke nødvendigvis året for arbejdernes færdiggørelse.

1) Projektet har et træk på den centrale reserve, jf. tabel 9.8.

2) Dog udføres hastighedsopgraderingen på Langå Station i 2024/2025 og en lille del af strækningen ved Aarhus H er planlagt til udførelse i 2025/2026.

3) Kolonnen vedr., om der har været væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter bl.a. forsinkelser og fordyrelser. På s. 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med væsentlige ændringer.

## Signalprogrammet

Signalprogrammets formål er at etablere et nyt signalsystem på både Fjernbanen og S-banen. Dette forventes at ske inden udgangen af hhv. 2030 for fjernbanen og 2022 for S-banen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 194 af 27. marts 2008 Akt. 154 af 18. juni 2009 Akt. 95 af 11. februar 2010 Akt. 69 af 3. juni 2010 Akt. 148 af 19. maj 2011 Akt. 147 af 8. dec.2011 Finansloven for 2019	20.218,9 (0,0)	12.346,2	S-bane: 2011  Fjernbane og Onboard: 2012.	S-bane: 2018/ 2022.  Fjernbane: 2021/2030	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Med akt. 148 af 10. maj 2011 (tidligere fortrolig akt. J) og akt. 147 af 30. november 2011 (tidligere fortrolige akt. E) fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og Fjernbane-projektets projektafslutning. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,9 mia. kr. (2012-priser). Besparelserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet. På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen.</p> <p>Programmets projektbevilling er 20.218,9 mio. kr. (2022-priser), og det fulde beløb forventes anvendt. Det vurderes fortsat muligt at gennemføre programmet inden for den eksisterende bevilling, men reserven vurderes at være lavere end det normale niveau for programmer i en tilsvarende fase.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Signalprogrammet ibrugtog ERTMS på strækningerne Køge-(Næstved) og Mogenstrup-Nykøbing Falster i hhv. august og december 2021, mens CBTC blev ibrugtaget på (Nordhavn)-Carlsberg/Sydhavn i januar 2022. Derudover blev softwareopgraderingen DK2.1 ibrugtaget på migrerede strækninger vest for Lillebælt primo november 2021. I marts og juni 2021 var hhv. 12 af DSB's dobbeltdækkertog (ABs) og 46 IC3-tog udrustet med nyt ombordudstyr. Der ses dog visse vanskeligheder med fremdriften i ombordudrustningen. Signalprogrammet forventer i 2022 at levere i overensstemmelse med de fremsatte milepæle i Anlægs- og Trafikplanen, men der knytter sig tidsmæssige risici til såvel ombordudrustningen og udrulningen i øst.</p>					

## Elektrificering af Roskilde-Kalundborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om elektrificering af strækningen Roskilde-Kalundborg, så der kan køre klimavenlige el-tog på strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove	1.192,7 (68,5)	544,2	2018	Roskilde-Holbæk: 2021/2024 Holbæk-Kalundborg: 2021/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektet blev i 2018 tilført i alt 112,7 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af udgifter til immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk i lyset af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan. Forligskredsen har i juni 2020 besluttet, at strækningen ikke immuniseres.</p> <p>Som uddybet i Anlægsstatus for 2. halvår 2020 medfører behovet for at etapeopdelingen af den fulde strækning Roskilde-Kalundborg i to udførelsesmæssigt separate delstrækninger (Roskilde-Holbæk og Holbæk-Kalundborg) meromkostninger til aftale med entreprenør om en revideret udrulningsplan på kørestrømsentreprisen, til replanlægning af de forberedende arbejder til elektrificeringen og til tværgående styringsomkostninger. Idet projektet har fået tilført midlerne afsat til immunisering, er projektets prognose for nuværende robust. Der er formelt ansøgt om, at midlerne afsat til immunisering fastholdes i projektet til at dække de allerede konstaterede merudgifter og eventuelle yderligere merudgifter, som der måtte opstå i projektet, så det i lighed med tilsvarende projekter har en passende reserve.</p> <p>Derudover er der justeret i metoden for fordeling af fællesomkostninger på tværs af projekterne under Elektrificeringsprogrammet. De to projekter Elektrificering Vejle-Struer og Elektrificering Aalborg-Frederikshavn har tidligere dækket en andel af fællesomkostningerne i Elektrificeringsprogrammet, men eftersom projekterne ikke er bevilget igangsat i forbindelse med Aftale om Infrastrukturplan 2035, finansieres deres andel af fællesomkostningerne fremover af de øvrige projekter under Elektrificeringsprogrammet, herunder Elektrificering Roskilde-Kalundborg.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Køreledningsanlægget på delstrækningen Roskilde-Holbæk blev overdraget fra entreprenøren til Bannedanmark i september 2021. Ibrugtagning af el-tog på delstrækningen afventer nu udrulning af Signalprogrammet, hvilket forventes i 2024, så der kan køre el-tog på strækningen til køreplanen for 2025.</p> <p>På den resterende del af strækningen fra Holbæk-Kalundborg er de forberedende arbejder (arbejder forud for selve elektrificeringen) påbegyndt med seks sporsøkninger i februar 2022, mens broarbejder er påbegyndt i marts 2022.</p>					

## Elektrificering af Fredericia-Aarhus

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg, så der kan køre el-tog på strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove	2.730,0 (404,5)	620,2	2018	2024/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Der er justeret i metoden for fordeling af fællesomkostninger på tværs af projekterne under Elektrificeringsprogrammet, jf. beskrivelsen til Elektrificering Roskilde-Kalundborg. Økonomi- og tidsplan er under konsolidering. Der forventes behov for at trække på den centrale reserve som følge af væsentlige merudgifter på både elektrificeringsentreprisen (bl.a. stigninger i kontraktbetalingernes prisindekseringer, prisstigninger på materialer/leverancer, herunder metal, ekstraarbejder samt indgåelse af aftale med leverandøren om at accelerere arbejdet for at sikre, at forsinkelser på dette projekt ikke påvirker udrulningen på Elektrificering Aarhus-Aalborg) og på de forberedende arbejder til elektrificeringen (bl.a. dyrere udbud af broarbejder).</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>På strækningen udføres der for tiden prøvegravninger og omlægning af kabler forud for de fysiske arbejder med etablering af fundamenter og master, som opstarter april 2022. Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor 19 bropakker bl.a. skal udføres. Af disse er 4 bropakker i projekteringsfasen, 12 bropakker er i udførelsesfasen, og disse forventes afsluttet i 2022, mens 3 bropakker er udført med mindre mangelarbejder.</p>					

**Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)**

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg, så der kan køre el-tog på strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af 30. november 2018 (tidligere fortrolig akt. X af 29. juni 2017)	2.830,9 (408,1)	837,6	2017	2025/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Der er justeret i metoden for fordeling af fællesomkostninger på tværs af projekterne under Elektrificeringsprogrammet, jf. beskrivelsen til Elektrificering Roskilde-Kalundborg. Økonomi- og tidsplan er under konsolidering. Der forventes behov for at trække på den centrale reserve som følge af væsentlige merudgifter på både elektrificeringsentreprisen (bl.a. stigninger i kontraktbetalingernes prisindekseringer og prisstigninger på materialer/leverancer, herunder metal) og på de forberedende arbejder til elektrificeringen (bl.a. dyrere udbud af broarbejder samt ikke tidligere forudsatte udgifter til støjkompensation som følge af ændring af jernbaneloven).</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>For så vidt angår selve elektrificeringen er projektet fortsat i den indledende fase med indsamling af data, der skal ligge til grund for projektering af kørestrømsanlægget på strækningen. Projekteringsfasen er opstartet den 15. marts 2022. Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor 10 bropakker bl.a. skal udføres. Af disse er en bropakke i projekteringsfasen, seks bropakker er i udførelsesfasen og tre bropakker er udført med mindre mangelarbejder.</p>					

**Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)**

Med aftale om udmøntning af Togfonden fra 2014 afsatte forligskredsen (S, RV, SF, EL og DF) midler til at sikre tilstrækkelig kørestrøm på de eksisterende elektrificerede strækninger i forbindelse med udskiftningen af dieseltog med nye el-tog.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegynnelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finanslovene for 2007, 2018 og 2020. Akt 227 af 18. juni 2020	815,8 (90,7)	224,1	2018	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i>					
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.					
<i>Aktuel status for projekt:</i>					
Ny fordelingsstation i Gelsted er etableret og overdraget til Banedanmark i december 2021. Ny fordelingsstation i Sydhavn forventes overdraget og ibrugtaget i marts 2022. Arbejdet med at bygge en ny fordelingsstation i Marslev er opstartet i januar 2022, og den nye fordelingsstation i Slagelse i marts 2022. Opgradering af fordelingsstation i Roskilde pågår, men der er blevet identificeret en fejl i forbindelse med et kortslutningsforsøg. Hændelsesafklaring er efterfølgende gennemført og der pågår nu planlægning af nyt kortslutningsforsøg. Fordelingsstation i Fredericia, der også skal opgraderes, forventes overleveret til Banedanmark i 3. kvartal 2022.					

## Ny bane over Vestfyn

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.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprinde- ligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Lov 1424 af 17. december 2019, Akt 227 af 18. juni 2020 og Akt 364 af 17. september 2021	4.863,7 (761,3)	1,7	2021	2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektbevillingen på 4.102,4 mio.kr forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Med aftalen om Infrastrukturplanen 2035 besluttede aftalepartierne, at projektets igangsættelse skulle fremrykkes fra 2023 til 2022. Finansudvalget tiltrådte herefter med akt 364 af 17. september 2021 en yderligere fremrykning af igangsætning af projektforberejdede aktiviteter i 2021, herunder indgåelse af samarbejdsaftaler mellem Vejdirektoratet/Banedanmark og Energinet samt etablering og igangsættelse af fælles projektorganisation.</p>					

## 6 GHz-frekvensbånd på S-banen

S-banens nye signalsystem benytter en del af 6 GHz-frekvensbåndet til signalstyring, men skal som følge af ny EU-regulering flyttes til et andet frekvensbånd. Når 6 GHz frigives til kommerciel brug, vil der være stigende risiko for, at privatpersoners WiFi forstyrrer S-banens signaler. Projektet ændrer derfor CBTC-systemets frekvensbånd til ITS-bybanebåndet, så der ikke er overlap mellem de nye 6 GHz-WiFi-signaler og CBTC-systemet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprinde- ligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Finansloven for 2022	100,8 (0,0)	0,0	2022	2025/2025	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022. Der blev i forbindelse med infrastrukturaftalen afsat en ramme på 100 mio. kr., som var estimeret med store forbehold.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet er under opstart. Forskellige løsninger er under afklaring. Tidsplanen er afhængig af leverandørens mulighed for at levere. Der afholdes i øjeblikket afklarende tekniske møder mellem Siemens og Banedanmark med henblik på at komme nærmere en afklaring af rammebetingelserne for gennemførelse af tilbuddet. Når disse afklaringer foreligger, påbegyndes den kommercielle forhandling, inden en endelig kontrakt kan indgås.</p>					



## Hastighedsopgradering Aarhus-Langå

Formålet er at opnå en højere hastighed på 180 km/t. Derfor er det bl.a. nødvendigt at udrette kurver på strækningen og nedlægge tre overkørsler samt etablere tre vejbroer som erstatning. Hastighedsopgraderingen udføres sammen med sporfornyelse af strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegynnelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove	614,4 (61,1)	150,2	2018	2021/2022	Ja
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Væsentlig ændring: Træk på den centrale reserve</p> <p>Projektet blev i 2021 tilført 33,4 mio. kr. (2021-priser) af dets eget bidrag til den centrale reserve. Det skyldtes især en konstatering af store mængder blød bund under og ved siden af banen, hvilket medfører et større behov for blødbundsudskiftning og ekstra fundering end oprindeligt forudsat. Dertil kom en række andre forhold, herunder ændrede behov for kurveudretning pga. sideværts acceleration, nye krav vedrørende dæmningsstabilitet samt opjusterede tværgående omkostninger.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Der er indgået kontrakt med en entreprenør om det arbejde, som skal udføres i 2022. De forberedende arbejder pågår, og tre vejbroer, der skal erstatte tre overkørsler, er under udførelse. Arbejderne i 2022 omfatter ikke selve Aarhus H og Langå Station. Arbejdet inde ved Aarhus H er planlagt til udførelse i 2025-2026, og arbejdet på Langå Station er planlagt til udførelse sammen med Signalprogrammet i andet halvår 2024.</p>					

## Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring

Projektet omfatter et dobbeltspor nord for Lindholm og syd for Hjørring. Kapacitetsudvidelserne er nødvendige for at opnå tilstrækkelig robusthed og punktlighed i trafikafviklingen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegynnelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 51 af 12. oktober 2017 Akt. 6 af 11. oktober 2018	120,0 (0,0)	47,6	2017	Lindholm: 2020/2020 Hjørring: 2020/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektet fik med akt. 6 af 11. oktober 2018 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.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Anlægsarbejderne i Lindholm er afsluttet og taget i brug den 21. september 2020. For så vidt angår arbejderne i Hjørring vil der ske detailprojektering, ekspropriation og ledningsomlægning i 2023-2024. Anlægget udføres i 2. halvår 2024.</p>					

## Anlæg af Stilling Station

Forligskredsen bag aftalen om Bedre og billigere kollektiv trafik har besluttet, at der skal anlægges et trinbræt i Stilling ca. fire kilometer nord for Skanderborg.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 88 af 28. februar 2019	20,0 (3,0)	5,6	2019	2022/2025	Ja
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektets økonomi er under revidering i lyset af bl.a. den udskudte udførelse fra 2022 til tidligst 2025 (jf. "Aktuel status for projektet" nedenfor), prisudviklingen i den nuværende markedssituation og Trafikstyrelsens vurdering af, at der er tale om et såkaldt "signifikant" projekt, hvilket indebærer større krav til fysiskomfang, sikkerhedsgodkendelse mv.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Væsentlig ændring: Projektet er udskudt.</p> <p>Projektet har været planlagt til udførelse i 2022 og blev sendt i udbud i 2021. Der blev dog ikke modtaget nogen konditionsmæssige bud (bud der lever op til mindstekravene i udbuddet). Det vil tidligst være muligt at gennemføre projektet i 2025. Dette forhold er yderligere uddybet i Transportministeriets orientering til Folketingets Transportudvalg og Finansudvalg af 30. marts 2022.</p> <p>Banedanmark udarbejder et opdateret beslutningsgrundlag for projektet, der beskriver risici ved at åbne stationen i forbindelse med ibrugtagningen af nyt signalsystem i 2025 i forhold til at vente til efter det nye signalsystem er udrullet på strækningen. Beslutningsgrundlaget vil endvidere forholde sig til tre andre forhold:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En revurdering af enhedspriserne i lyset af markedsudviklingen.</li> <li>2. At Trafikstyrelsen har vurderet, at projektet er signifikant og dermed er omfattet af TSI-krav (fælleseuropæiske krav vedr. jernbanestandarder), hvilket ikke har været forudsætningen i det oprindelige projektgrundlag. Konkret medfører dette bl.a. merudgifter til visse fysikelementer, rådgivning samt verificering af, at projektet overholder relevante krav mv. Banedanmark vil gå i dialog med Trafikstyrelsen om muligheden for at ændre forudsætningen om, at projektet er signifikant.</li> <li>3. Potentiale for øvrige optimeringer/omkostningsreduktioner i projektet.</li> </ol>					

## Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

Med en opgradering af den maksimale hastighed til 200 km/t kan rejsetiden for lyntogene mellem Ringsted og Odense reduceres med ca. 5 minutter.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprinde- ligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer si- den seneste Anlægsstatus
Akt. 141 af 16. maj 2019	506,7 (78,0)	28,2	2019	Nyborg- Odense: 2027 / 2027 Ringsted- Korsør: 2028 / 2028*	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet udføres samtidig med sporfornyelsesprojekter på de to delstrækninger. Der rapporteres særskilt på sporfornyelsesprojektet vedr. Nyborg-Odense i nærværende Anlægsstatus, men ikke på sporfornyelses- projektet vedr. Ringsted-Slagelse, da der endnu ikke foreligger et aktstykke for dette projekt.</p> <p>Hastighedsopgraderingen gennemføres som en del af den nødvendige fornyelse af strækningen. Givet markedssituationen er der en forøget risiko for forsinkelser, grundet manglende tilbud fra entreprenører. I forlængelse heraf er der tilsvarende risiko for meromkostninger grundet markedssituationen og et evt. behov for opdeling af arbejderne over flere år.</p> <p>Åbningsåret angiver, hvornår hastigheden kan sættes op til 200 km/t i forbindelse med udrulningen af de nye signaler på strækningen.</p>					

\*Åbningsåret fastlægges endeligt på baggrund af Anlægsplanen, der pt. er under revision og foreligger medio 2022.

## Fremtidssikring af Aarhus H

Der gennemføres jf. Aftale om en Infrastrukturplan 2035 en fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård, som bl.a. omfatter en forlængelse af perroner og øget kapacitet vest for stationen. Dette vil sikre, at Aarhus Hovedbanegård har den nødvendige kapacitet til at afvikle den fremtidige togtrafik, herunder gøre stationen klar til at modtage DSB's nye elektriske tog. Hertil kommer anlæg af et nyt såkaldt "hollandsk kryds" i perronspor 7, som skaber øget kapacitet og fleksibilitet i afviklingen af togtrafikken.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022 og kommende anlægslov	319,2 (49,1)	0,0	2022	2027/2027	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Bevillingen vedrører midler afsat til forlængelse af perroner og øget kapacitet vest for stationen samt anlæg af et nyt såkaldt "hollandsk kryds" i perronspor 7. Projektet skal udføres sammen med andre planlagte anlægs- og fornyelsesarbejder på og omkring Aarhus H, og de afsatte midler vil i 2022 forventeligt blive integreret med midler fra disse projekter, således at der etableres ét samlet projekt for Aarhus H. Dette vil ske i forlængelse af den forventede vedtagelse af en anlægslov for det samlede Aarhus H-projekt, jf. nedenfor.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Der er fremsat forslag til lov om ombygning af Aarhus H, som forventes vedtaget af Folketinget i foråret 2022.</p>					

## Flytning af Herlev station

Ved at forskyde S-togsperronen mod vest til en ny placering tæt på letbanestationen og Herlev bymidte kan der skabes der større sammenhæng mellem S-togsnettet og Ring 3 Letbanen, og passagerpotentialet for S-togstationen vil blive fordoblet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	185,8 (28,6)	0,0	2022	2026/Under afklaring	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektets tidsplan er under nærmere planlægning i lyset af igangværende revision af Banedanmarks anlægsplan, der først foreligger medio 2022.</p>					

## Vendespor ved Carlsberg station

Med anlæg af et vendespor i området øst for Carlsberg Station bliver det muligt at indsætte tre ekstra tog pr. time pr. retning på Frederikssundsbanen. Derved kan alle stationer på Frederikssundsstrækningen som minimum blive betjent hvert 10. minut, og samtidig vil et vendespor understøtte en robust trafikafvikling, som mindsker risikoen for forsinkelser og aflysninger.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	165,5 (24,8)	0,0	2022	2026/Under afklaring	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektets tidsplan er under nærmere planlægning i lyset af igangværende revision af Banedanmarks anlægsplan, der først foreligger medio 2022.					

## Opgradering af Hillerød station

Der gennemføres en opgradering af Hillerød Station, så det bliver muligt at forlænge Lokalbansens nordlige linjer fra Helsingør, Gilleleje og Tisvildeleje fra Hillerød til den nye station Favrholt ved det kommende Nyt Hospital Nordsjælland. Samtidig vil opgraderingen give mulighed for direkte samdrift mellem Frederiksværkbanen og de nordlige baner.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	335,3 (51,6)	0,0	2022	2026/Under afklaring	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektets tidsplan er under nærmere planlægning i lyset af igangværende revision af Banedanmarks anlægsplan, der først endeligt foreligger medio 2022.					

Dsdssda

## 2.1.2. Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber

(mio. kr. 2022-priser)	Totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 01.01.22	Disponeret projektreserve	Åbningsår	Væsentlig ændring <sup>1</sup>
Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station <sup>2</sup>	438,0	438,0	Ja	0,0	0 kr.	2025	Nyt projekt
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	605,0	511,9	Ja	69,4	0,0	2025	Nyt projekt
Forskønnelse af Nørreport Station	25,2	25,2	-	0,0	0,0	2025	Nyt projekt
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	216,8	216,8	-	0,0	0,0	2027	Nyt projekt

1) Kolonnen vedr., om der har været Væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter bl.a. forsinkelser og fordyrelser. På s. 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med Væsentlige ændringer.

2) Jf. Aftale om Infrastrukturplan 2035 gennemføres der anlæg af Øresundsperroner og en tunnelforbindelse på Ny Ellebjerg Station, som dermed bliver et stort knudepunkt for den kollektive transport ind, ud og i Hovedstaden. Projektet udføres af Metroselskabet.

## Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station

Jf. Aftale om Infrastrukturplan 2035 gennemføres der anlæg af Øresundsperroner og en tunnelforbindelse på Ny Ellebjerg Station, som dermed bliver et stort knudepunkt for den kollektive transport ind, ud og i Hovedstaden. Projektet udføres af Metroselskabet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven 2022	438 (67)	0,0	2023	2025/2025	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Totalbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Programfaserapporten er under kommentering af Banedanmark og Metroselskabet. Arbejdet med udbudsmaterialet er igangsat.					

## Udvidelse af Københavns Lufthavns Station

Det overordnede formål er at øge kapaciteten på Øresundsbanen ved at fjerne en flaskehals i det eksisterende sporlayout. Projektet forbereder Øresundsbanen til, at Femern Bælt forbindelsen åbner hvormed der forventes en øget godstransport, herunder en stigning i antallet af godstog til og fra Sverige. Projektet udføres af Sund & Bælt A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S	605,0 (93,1)	69,4	2019	2025/2025	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Baggrund for beløb forbrugt pr. 1.1.2022 skal ses i sammenhæng med at Sund & Bælt Holding siden 2019 har afsøgt forskellige muligheder for gennemførelse af projekt med retningsdrift. Herudover er gennemført miljøarbejder for at klarlægge krav om VVM pligt. Projektet er tildelt støtte fra INEA/CEF på op til 3,99 mio. EUR for planlægning, heraf er modtaget 50% af støttebeløbet. Projektet udføres af A/S Øresund i regi af Sund & Bælt Holding.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har gennemført modningsfasen (udarbejdelse af projektforslag, screening for VVM pligt, udbud af totalrådgiveraftale, udbud af byggestyring) og er pr. 1.8.2021 startet i analyse- og planlægningsfasen.					

### Forskønnelse af Nørreport Station

Forskønnelse af perroner, perronvægge, trapper og belysning samt forenklet og forbedret renhold med fjernelse af lugtgener og graffiti skal gøre stationen til et mere trygt og behageligt sted. Projektet udføres af DSB.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Infrastrukturplan 2035	25,2 (0,0)	0,0	2023	2025/2025	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Da Københavns Kommune har en stor andel i Nørreport Stations samlede udtryk og funktion, er DSB, Bannedanmark og Københavns Kommune i gang med at indgå en samarbejdsaftale om udarbejdelse af et samlet idekatalog med forslag til fysiske og tekniske løsninger, som efterfølgende skal sikre, at Nørreport fremstår vel vedligeholdt, indbydende og tryk. Idekataloget forventes at foreligge medio 2022. Realiseringer forventes påbegyndt i 2023.</p>					

### Modernisering af København H/Reventlowsgade

Projektet omfatter en ombygning af hallen på Hovedbanegården og området ved Reventlowsgade. Projektet udføres af DSB.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Infrastrukturplan 2035	216,8	0,0	2023	2027	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> DSB er i en intern afklaringsfase om omfanget mv. af de to projekter inden udsendelse af rådgiverudbud og efterfølgende entrepriserudbud. Afklaringen forventes afsluttet medio 2022. Derefter udarbejdes endeligt materiale til rådgiverudbud. Tidsrammen estimeres til ca. 4 år fra en politisk beslutning/godkendelse foreligger.</p>					



## 2.2. Større fornyelsesprojekter

**Tablet 2.2 Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet**

(mio. kr. 2022-priser)	Totaludgift <sup>2</sup>	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 01.01.22	Åbningsår	Væsentlig ændring <sup>1</sup>
<b>Igangværende projekter</b>					
Sporfornyelse Ringsted-Nykøbing F. inkl. Nykøbing F. Station	188,4	Ja	129,4	2022	Nej
Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	629,5	Ja	535,7	2022	Nej
Sporfornyelse København-Høje Taastrup	524,9	Ja	233,3	2022	Nej
Sporfornyelse ved Struer st.	141,1	Ja	21,9	2022	Nej
Sporfornyelse Slagelse-Korsør	251,8	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	29,4	2024	Ja
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	911,0	Ja	60,3	2023	Nej
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	863,9	Ja	350,4	2024	Nej
FTN Tracé Skjern-Holstebro	73,2	Nej	72,5	Berosat	Ja
Sporfornyelse Aarhus-Langå	657,0	Ja	74,7	2022	Nyt projekt
Ny Svanemøllen omformerstation	89,7	Ja	12,6	2023	Nyt projekt
Brofornyelse København-Høje Taastrup	71,3	Ja	31,6	2022	Nej
Sporfornyelse Nyborg-Odense	372,1	Ja	21,1	2023	Nyt projekt
<b>Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder</b>					
Fornyelse af perroner Slagelse st.	63,3	Ja	46,7	2021	-

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 påbegyndt, idet der dog kan udestå mindre mangelarbejder.

1) Kolonnen vedr., om der har været Væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter bl.a. forsinkelser og fordyrelser. På s. 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med Væsentlige ændringer.

2) Der afsættes ikke central anlægsreserve til fornyelsesprojekter

### Sporfornyelse Ringsted-Nykøbing F. inkl. Nykøbing F. Station

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.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprinde- ligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 42 af 7. december 2017	188,4	129,4	2017	2022/2022	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> For sporprojektet fase 1 er arbejderne, der er relateret til fornyelsen, stort set afsluttede, og pt. er de eneste udestående slut- og 1-års justeringsarbejder. Slutjusteringen blev færdiggjort i uge 8 i 2022.					

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

Fornyelsen af sporene og afledte sikrings-, kørestrøms- og stærkstrømsarbejder udføres for at opretholde det nuværende trafikomfang uden øgede vedligeholdelsesomkostninger og nedsættelse af hastighed. Projektet gennemfører samtidig en forenkling af stationens layout med sigte på optimeret fremtidigt vedligehold.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprinde- ligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 15 af 8. november 2018 Akt. 206 af 18. juni 2020	629,5	535,7	2018	2020/2022	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektets bevilgede totaludgift blev øget med 89,7 mio. kr. i 2020, jf. akt. 206 af 18. juni 2020. Endvidere blev arbejderne på Slagelse station udskudt på grund af forsinkelser i den sikringstekniske projektering. Samtidig var der en række merudgifter i projektet.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Sporinfrastrukturen på Slagelse Station er henover anden halvdel af 2021 blevet fornyet og idriftsat som planlagt. Der udestår ved årsskiftet nogle sidespor og den sidste ibrugtagning af sikringsanlægget i 1. halvdel af 2022.					

## Sporfornyelse København – Høje Taastrup

Fornyelsen af sporene og afledte sikrings-, kørestrøms- og stærkstrømsarbejder udføres for at opretholde det nuværende trafikomfang uden øgede vedligeholdelsesomkostninger og nedsættelse af hastighed.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprinde- ligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer si- den seneste Anlægsstatus
Akt. 82 af 10. december 2020	524,9	233,3	2020	2022/2022	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har ibrugtaget 7 etaper i første udførelsesår i 2021, mens de sidste 4 etaper gennemføres i 2022.					

## Sporfornyelse ved Struer Station

Der skal laves sporfornyelse på stationen, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn- delsesår	Oprinde- ligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer si- den seneste Anlægsstatus
Akt. 238 af 20. maj 2021	141,1	21,9	2021	2022/2022	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der er indgået kontrakt omkring projektet i marts 2022, og udførelsen er planlagt fra maj til august 2022.					

### Sporfornyelse Slagelse-Korsør

Projektets overordnede formål er fornyelse af strækningen, som sikrer en stabil drift uden hastighedsnedsættelser og øget vedligehold.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 252 af 3. juni 2021	251,8	29,4	2021	2022/2024	Ja
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p> <p>Ændringen af projektets udførelse indebærer merudgifter til bl.a. omprojektering, projektstyring mv. Dette gør – sammen med visse øvrige, allerede konstaterede merudgifter i projektet – at den bevilgede totaludgift på 251,8 mio. kr. (2022-priser) ikke forventes overholdt. Merudgifterne holder sig dog under forelæggelsesgrænsen for fordyrede projekter. Det bemærkes imidlertid, at den aktuelle situation med stor efterspørgsel på jernbaneydelser kombineret med store prisstigninger inden for materialer og følger-virkninger af krigen i Ukraine gør, at der er væsentlig risiko for, at forelæggelsesgrænsen overskrides, og at den bevilgede totaludgift skal forhøjes i form af et nyt aktstykke.</p> <p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Væsentlig ændring: Udskudt udførelse af projektet jævnfør orientering til transportordførerne den 16. februar 2022</p> <p>I seneste Anlægsstatus fremgik det, at projektet skulle udføres i 2022, men Banedanmark besluttede i løbet af 2021 at ændre udførelsen til en toårig periode i 2022-23 af hensyn til overholdelse af de aftalte principper for sporspæringer. I februar 2022 har Banedanmark været nødt til igen at udskyde projektet pga. manglende bud på projektet, da det blev sendt i udbud. Banedanmark arbejder på en replanlægning af projektet, der nu forventes udført over to år i 2023-24.</p>					

### Sporfornyelse Roskilde-Ringsted

Projektets overordnede formål er at sikre, at strækningen funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder uden forøgede vedligeholdelsesomkostninger.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 253 af 3. juni 2021	911,0	60,3	2021	2023/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p> <p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Der er indgået kontrakt i februar 2022. Af hensyn til den samlede trafikafvikling udføres projektet over to år. Der kan være færdiggørelsesarbejder i efterfølgende år. De forberedende arbejder er påbegyndt med rydning af træer.</p>					

## Sporfornyelse af strækningen Hobro-Aalborg

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn- delsesår	Oprinde- ligt/ nuvæ- rende åbningsår	Væsentlige ændringer si- den seneste Anlægsstatus
Akt. 92 af 30. januar 2020	863,9	350,4	2020	2020 og 2022/2020 og 2024*	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet har gennemført sporombygningen på fri strækningen mellem Hobro og Aalborg. Næste aktivitet vil være fornyelse af Aalborg station. Der udsendes entreprenørudbud vedr. Aalborg Station i 2023.</p> <p>Sporombygningen af Aalborg station udføres i 2024 i samme spærringer som en række øvrige, mindre grænsefladeprojekter (Vesterbro nord for stationen, Mundelstrup, Langå og Skørping stationer, samt en del mindre brorenoveringer på strækningen Hobro-Aalborg). Åbningen efter afslutning af projektet i 2024 vil ske i ERTMS-teknologi fra Lindholm til stationsgrænsen i Aarhus.</p>					

\* Sporfornyelsen af strækningen Hobro-(Aalborg) blev udført i 2020, mens sporombygningen af Aalborg station er udskudt fra 2022 til 2024.

**FTN fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro**

Projektet har til formål at nedgrave en ny fiberkabelinfrastruktur, som skal understøtte Banedanmarks administrative og tekniske systemer samt Signalprogrammet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn- delsesår	Oprinde- ligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer si- den seneste Anlægsstatus
Akt. 208 af 18. juni 2020	73,2	72,5	2020	2021/2021	Ja
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Banedanmark har været nødt til at sætte projektet i bero og installere midlertidig fiber grundet væsentlige merudgifter konstateret i løbet af sensommeren 2021. Den efterfølgende gennemgang af projektets økonomi har vist, at projektet ikke kan færdiggøres inden for den bevilgede totaludgift på 73,2 mio. kr. (2022-priser).</p> <p>Der skulle som led i projektet etableres ca. 73 km. fiberkabelinfrastruktur på strækningen Skjern-Holstebro, og der udestår samlet etablering af fiberkabelinfrastruktur på ca. 21 km. af strækningen.</p> <p>Det er under nærmere afklaring, hvordan den resterende fiberkabelinfrastruktur bedst etableres på strækningen i lyset af de konstaterede forsinkelser og merudgifter. Når dette er afklaret, forventeligt ved udgangen af 2022, vil projektet på ny blive forelagt for Finansudvalget med en revideret plan for projektets udførelse, herunder totaludgiften.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Væsentlig ændring: Projektet er ikke gennemført som forudsat.</p> <p>Projektet er åbnet/ibrugtaget i 2021, dog med anvendelsen af en midlertidig fiber på de udestående dele af strækningen. Dette skyldes forsinkelser i udførelsen af projektet især grundet store nedbørsmængder i efteråret og ultimo 2020, som gav meget dårlige jordbundsforhold, der umuliggjorde den forudsatte udførelsesmetode. Projektet forsøgte sig i 2021 med underboringer som en alternativ udførelsesmetode, men også disse viste sig vanskeligere end forventet. Det endelige ibrugtagningstidspunkt for den permanente løsning udestår dog fortsat.</p> <p>Dette forhold er yderligere uddybet i Transportministeriets orientering til Folketingets Transportudvalg og Finansudvalg af 30. marts 2022.</p>					

## Sporfornyelse Aarhus-Langå

Sporfornyelse af strækningen Aarhus-Langå skal sikre, at den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nutidig standard. Projektet omfatter skinne- og svelleudveksling, ballastrensning og bundudskiftning samt fornyelse af sporskifter og etablering af ekstra sporskiftedrev. Dertil kommer visse afledte arbejder.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 3 af 7. oktober 2021	657,0	74,7	2021	2022/2022	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der blev skrevet kontrakt med en entreprenør i oktober 2021, og de forberedende arbejder er i gang og følger tidsplan. Hovedprojektet starter op april 2022 og løber frem til september 2022.					

## Ny Svanemøllen omformerstation

Der gennemføres en fornyelse af omformerstationen ved Svanemøllen station på S-banen i København med henblik på at fremtidssikre driften for S-banen i den centrale del af København. Fornyelsen består af anlæg af en ny omformerstation til erstatning for den nuværende omformerstation, som senere nedrives, når den nye omformerstation er i drift.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 65 af 2. december 2021	89,7	12,6	2021	2023/2023	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Den 6. december 2021 blev der indgået kontrakt om totalentreprise på projektet og projekteringsfasen pågår. Opstart på udførelsen forventes i juni 2022.					

### Brofornyelse København-Høje Taastrup

Der gennemføres en fornyelse af fem broer på strækningen København-Høje Taastrup (jernbanen), så de funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter primært følgende: udskiftning af fugtisolerung (omisolerung af brodæk), udskiftning af beskyttelsesbeton, betonreparation på bl.a. undersiden af broerne, samt fornyelse af kantbjælker, rækværk og dræn mv.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 157 af 11. februar 2021	71,3	31,6	2021	2022 /2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet er i gang med andet år af udførelsen. Projektets fremdrift følger planen og broarbejder planlagt til 2021 er således afsluttet. Broarbejderne med udførelse i 2022 er sendt i udbud og der er indgået kontrakt i marts 2022. Projektet gennemføres parallelt med sporfornyelse på strækningen.</p>					

### Sporfornyelse Nyborg-Odense

Der gennemføres en sporfornyelse af strækningen Nyborg-Odense, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter bl.a. skinne- og svelleudveksling, ballastrensning og bundudskiftning på strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 191 af 3. februar 2022	372,1	21,1	2022	2023/2023	Nyt projekt
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Programfasen blev afsluttet sommeren 2021, og projektet er nu halvvejs i projekteringsfasen. Detailprojekteringen forventes afsluttet september 2022 som planlagt. Med henblik på at kunne indarbejde eventuelle forbedringsforslag er entreprenøren inddraget tidligt. Samarbejdet mellem rådgiver, entreprenør og bygherre forløber efter hensigten. Hastighedsopgradering på strækningen er planlagt udført i 2023.</p>					



## 2.3. Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus

Projekterne indeholdt i nedenstående tabel er åbne/ibrugtagne. Projekterne vil udgå ved næste Anlægsstatus.

Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget (heraf centralreserve)	Overholdelse af bevilling
<b>Ny bane København-Ringsted</b>	2019	11.339,9 mio. kr. (1.154,1 mio. kr.)	Ja

Projektet omfattede anlæg af en ny, dobbeltsporet og elektrificeret højhastighedsbane fra København til Ringsted via Køge med en strækningshastighed på 200 km/t. Ved Køge er der anlagt en ny station Køge Nord station.

Projektet er færdiggjort med en samlet udgift på 10.183,7 mio. kr. Det betyder, at der fortsat resterer 1.154,1 mio. kr. af projektets reserver. Endvidere blev der på Finansloven for 2017 tilbageført 658,5 mio. kr. af projektets reserve til Infrastrukturfonden grundet et konstateret mindreforbrug.

Projektet har to gange oplevet behov for at få tilført en delmængde af sin centrale anlægsreserve. En gang i 2018, hvor projektet fik tilført 623,1 mio. kr., og en gang i 2021, hvor projektet fik tilført 194,7 mio. kr. Ibrugtagningsåret blev 2019 i stedet for 2018, som oprindeligt planlagt, grundet udfordringer afledt af ud-rulningen af Signalprogrammet. Arbejder relateret til dette pågår fortsat, og forventes færdiggjort ultimo 2022. Herefter vil banen kunne ibrugtages til 200 km/t.

Projektet har modtaget EU-støtte for 190,7 mio. kr.

Der er aktiviteter knyttet til endelig færdiggørelse og slutdokumentation. Den samlede restbevilling overføres derfor til et restprojekt. Restprojektet udgøres primært af aktiviteter vedrørende hhv. arealerhvervelser og ibrugtagning af Signalprogrammet.

### 34. | Status for anlægs- og byggeprojekter

<b>Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg</b>	2019 (anden sikrings- tekniske ibrug- tagning: 2021)	502,4 mio. kr. (0,0 mio. kr.)	Ja
<p>Anlægget blev ibrugtaget i 2019 som oprindeligt forudsat, men ressourceknaphed på sikrings- og valideringsressourcer nødvendiggjorde, at projektets sikringstekniske ibrugtagning blev delt i to. Den første blev gennemført primo december 2019, og den anden og sidste sikringstekniske ibrugtagning blev gennemført i juli 2021, hvorefter der også kan køre godstog på den nye jernbanebro. Hermed er der sikret fuld funktionalitet.</p> <p>Projektet måtte af flere omgange (i 2017, 2018 og 2020) trække på den centrale anlægsreserve, og projektet blev således ikke gennemført inden for den oprindelig bevilgede totaludgift (inkl. 20 pct. central reserve). Projektet blev i alt tilført 181,7 mio. kr. (løbende priser) i central reserve, hvoraf 57,3 mio. kr. (løbende priser) var projektets eget bidrag til den centrale reserve. Merudgifterne skyldtes en lang række forhold, herunder øgede udgifter til ekspropriationserstatninger, større kompleksitet i de jernbanetekniske forhold end forventet, større udgifter til demontering af den eksisterende bro over Vigerslev Allé, øgede udgifter til projektorganisation og større kompleksitet i den sikringstekniske ibrugtagning af anlægget end forventet.</p> <p>Der udestår visse resterende aktiviteter i projektet, hvorfor projektets tilbageværende projektbevilling er overført til færdiggørelseskontoen § 28.63.08.80. De resterende aktiviteter omfatter bl.a. færdiggørelse af trapper og hegnprojekt omkring Vigerslev station, slutdokumentation, usikkerheder knyttet til matrikulære- og arealberigtigelser, skinneudtræk og potentialudligning og resterende opgaver i forbindelse med overgangszoner for EP-koblere og for Signalprogrammet.</p>			
<b>Fornyelse af perroner på Slagelse Station</b>	2021	63,3 mio. kr.	Ja
<p>Perroner på Slagelse Station er henover anden halvdel af 2021 blevet fornyet og idriftsat som planlagt. Der udestod ved årsskiftet færdiggørelse af et perrontag som Banedanmark fornyer på vegne af DSB, hvilket skal udføres i 1. halvdel af 2022.</p>			

## 2.4. Fornyelse og vedligehold

mio. kr. løbende priser	2022	2023	2024	2025	Efterfølgende	Total
<b>Bevilling (netto)</b>	3.386,4	3.157,9	3.158,4	3.808,6	36.025,5	49.537,0
<b>Forbrug</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Merforbrug</b>	-	-	-	-	-	-

Der er med Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021 afsat yderligere 12,6 mia. kr. (2022-pl) i perioden 2022-2035 til en øget fornyelses- og vedligeholdelsesindsats. Denne merbevilling er afspejlet i finansloven for 2022, og ”Bevilling (netto)” i ovenstående tabel viser bevillingsafløbet på § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet på finansloven for 2022.

Der arbejdes pt. på metode til løbende opfølgning og afrapportering på fremdriften i fornyelses- og vedligeholdelsesindsatsen.

## 2.5. Igangværende undersøgelser på baneområdet

**Tabel 2.5.1 | Igangværende undersøgelser på baneområdet**

Undersøgelse	Hjemmelsgrundlag	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Aftale om Infrastrukturplan 2035			
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted (VVM)	FL22	2022	2024
Ny bane mellem Aarhus og Silkeborg (VVM)	FL22	2022	2025
Forenkling og fremtidssikring af København H	FL22	2022	2024
Metrodrift på Kystbanen (S-togsdrift m.v.)	FL22	2022	2024
Ladeinfrastruktur til batteritog ml. Skjern – Holstebro samt forundersøgelse af omstilling af infrastruktur til batteritog	FL22	2022	2022/2024
Overkørsel Silkeborg	FL22	2022	2025
Vigespor på Svendborgbanen, screening*	FL22	2022	2023
Undersøgelse af alternative transportmuligheder mellem Bornholm og det øvrige Danmark	FL22	2022	2022

\*Afventer endeligt kommissorium

## Gennemførte undersøgelser på baneområdet

**Tabel 2.5-2 | Gennemførte undersøgelser på Planlægningsområdet**

Gennemførte forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet <sup>1</sup>
Afreportering af ladeinfrastruktur for regionalbanestrækningen ml. Holstebro og Skjern (del af batteritogsforsøg Midt og Vestjysk Trafik).

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

## 3. Veje

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

Afsnit 3.1 giver en status for igangværende større anlægsprojekter under gennemførelse. Afsnit 3.2 giver en status for større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet. Afsnit 3.3 giver en status for efterslæbsnedbringelse mv. I bilag 3 findes en oversigt over den geografiske placering af igangværende større anlægsprojekter på statsvejnettet.

Med Infrastrukturaftalen 2035 er det blevet besluttet, at en længere række vejanlægsprojekter skal gennemføres frem mod 2035. I dette afsnit fremgår bl.a. de projekter, som har anlægsopstart i 2022. Fælles for projekterne gælder det, at anlægslovene forventes vedtaget i løbet af første halvår 2022. Der er i mindre omfang afholdt omkostninger til forberedende arbejder på projekterne gennem Vejdirektoratets forlods-konto i 2021. Det fremgår af tabel 3.1 nedenfor, hvilke der er tale om. I kapitel 7 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transportministeriet.

### Boks 4 | Markedssituationen på vejområdet

Overordnet har Vejdirektoratet oplevet et tilfredsstillende prisniveau og konkurrencesituation i andet halvår 2021.

Antallet af udbud Vejdirektoratet har gennemført i andet halvår 2021 er fortsat lavere end gennemsnittet for antal af udbud for de sidste 5 år. Størrelsen af udbuddene er samtidigt markant lavere end gennemsnittet for perioden. Prisniveauet for de gennemførte udbud vurderes fortsat at være tilfredsstillende, eftersom licitationsresultaterne i gennemsnit ligger lidt under egne overslag. Det tilfredsstillende prisniveau vurderes begrundet i markedsaktørernes kendskab til de udbudte opgavetyper, samt deres fokus på at levere effektive løsninger.

Det gennemsnitlige antal af bydende på Vejdirektoratets entrepriser er i andet halvår 2021 på 3,5 og dermed højere end første halvår 2021, hvor det var 2,7. Hermed er gennemsnittet for antal af bydende nu tættere på det samlede gennemsnit for de sidste fem år, der er på 3,9 bydende.

Med Infrastrukturplanen 2035 står Vejdirektoratet over for et betydeligt forhøjet aktivitetsniveau i de kommende år. Prisindeksudviklingen har under coronapandemien været støt stigende, og den aktuelle udvikling ift. krigen i Ukraine forventes at have en forstærkende effekt på prisudviklingen. Dette gælder særligt for prisniveauet for jern, stål, beton, aluminium, oliebaseerede produkter og generelt energi, hvorfor markedssituationen som helhed forventes forværret for alle udbud, som omfatter en stor andel af ovenstående materialer. Tidsperspektivet for denne markedssituation er selvsagt ukendt på nuværende tidspunkt.

Påvirkningerne som følge af coronapandemien har, isoleret set, ikke samme skadevirkninger for Vejdirektoratets markedssituation og anlægsaktiviteter som tidligere oplevet. Frem til marts 2022 har en række projekter dog været hårdt ramt som følge af coronapandemien, hvilket primært har materialiseret sig gennem smitteudbrud og bemandsingsudfordringer på Vejdirektoratets byggeprojekter. I de seneste måneder har påvirkningerne hovedsageligt materialiseret sig ved en let nedsat og generelt usikker bemandsingssituation – f.eks. på Storstrømsbroen, hvor totalentreprenøren fortsat hjemsender mandskab grundet coronasmitte.

### 3.1. Større vejanlægsprojekter under gennemførelse

**Tabel 3.1 | Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter under gennemførelse**

(mio. kr. i 2022-priser)	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlige ændringer <sup>2</sup>	Disponeret projektreserve	Åbningsår
<b>Infrastrukturfonden</b>							
Storstrømsbroen	4.405,6	Ja	3.724,2	Nej	Ja	69%	2025 (vej), 2027 (bane)
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)	196,9	Ja	166,3	Ja	Nej	0%	2023
<b>Finansloven</b>							
Udvidelse af Vestfynske Motorvej (Nr. Aaby-Odense V)	2.454,3	Ja	2.068,3	Ja	Nej	0%	2022
<b>Anlægsprojekter ejet af tredjepart</b>							
Nordhavstunnel <sup>1)</sup>	3.460,6	Ja	2.935,0	Ja	Nej	5%	2027
<b>Infrastrukturplanen 2035</b>							
Kalundborgmotorvejens 3. etape	1.844,4	Ja	1.764,2	Ja	Nyt projekt	0%	2028
Udbygning af E45/E20 mellem Fredericia S - Kolding	550,0	Ja	531,0	Ja	Nyt projekt	0%	2027
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) - Skanderborg S	3.293,6	Ja	3.150,4	Ja	Nyt projekt	0%	2026
Udbygning af E45, Aarhus S - Aarhus N	2.198,0	Ja	2.102,4	Ja	Nyt projekt	0%	2026
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N - Randers N	225,9	Ja	216,1	Ja	Nyt projekt	0%	2025
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	860,6	Ja	823,2	Ja	Nyt projekt	0%	2027
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	216,5	Ja	207,5	Ja	Nyt projekt	0%	2026

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 projektreerven, 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.

2) Kolonnen vedr., om der har været Væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter bl.a. forsinkelser og fordyrelser. På s. 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med Væsentlige ændringer.

## Storstrømsbroen

Anlæg af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen skal sikre den fremtidige kapacitet i denne centrale jernbanekorridor til Europa.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 737 af 1. juni 2015	4.405,6 (681,4)	1.718,1	2018	2022 (vej) 2023 (bane)/ 2025 (vej) 2027 (bane)	Ja
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Det vurderes, at det bliver nødvendigt at trække på den centrale reserve. Projektet forventes at kunne gennemføres inden for totaludgiften på 4.405,6 mio. kr. Entreprenøren har i starten af 2022 fremsendt et meget stort samlet krav, der er i samme størrelsesorden som den oprindelige kontraktsum. Kravet er aktuelt under håndtering.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Væsentlig ændring: Projektet er forsinket.</p> <p>Vejdirektoratet vurderer med baggrund i en uafhængig undersøgelse, at vejforbindelsen kan åbne ultimo 2025, og at de jernbanetekniske arbejder tidligst kan påbegyndes på dette tidspunkt. Det vurderes, at det i bedste fald tager ca. 15 måneder at elektrificere og udrulle det nye signalprogram, hvilket betyder, at jernbaneforbindelsen tidligst vil kunne ibrugtages i 1. kvartal 2027.</p> <p>Entreprenørens detailprojektering er på trods af skiftet af rådgiver fortsat forsinket, men forsinkelsens indvirkning på anlægsarbejderne er nu mindre end tidligere, da fremdriften af projekteringen er forbedret.</p> <p>Produktion af præfabrikerede fundamenter og bropilleelementer pågår. Der er placeret 5 normalfundamenter på havbunden. Pylonfundamentet blev placeret på havbunden den 18. oktober 2021, hvor de rette vejrforhold var til stede. Produktion af de første 3 præfabrikerede brodragere pågår, og den første forventes færdigstøbt i første kvartal 2022.</p> <p>Ved broens sydlige brofæste ved Orehoved er de 2 første bropiller og brovederlaget færdigt, og udførelse af 2 brofag pågår. De 2 brofag forventes færdige i 2. kvartal 2022. Arbejdet med den permanente dæmning er i gang. Ved broens nordlige brofæste er anlæg af brovederlag, 2 fundamenter og 2 bropiller i gang, og anlæg af lokalveje på Masnedø pågår.</p> <p>Transportministeriet henviser endvidere til besvarelsen af Folketingets Transportudvalgsspørgsmål 205 af 18. februar 2022 for en mere udførlig gennemgang af status for projektet. Endvidere blev Folketingets Transportudvalg orienteret om projektets forhold på et lukket møde den 29. marts.</p>					

### Udbygning af Rute 11 gennem Ribe

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. Renovering af den eksisterende bro over Ribe å sættes i bero.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt 24 af 1. december 2016	196,9 (30,6)	138,4	2019	2020/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektbevillingen på 170,7 mio.kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har indtil videre besluttet at sætte renoveringen af den eksisterende bro på pause. Det gøres med henblik på, at man lokalt kan komme længere med konkretiseringen af de planer for området, der arbejdes med. Når der fra lokal side foreligger en sådan afklaring, vil det være op til den samlede forligskreds bag infrastrukturaftalen at beslutte den videre proces for projektet.</p>					

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

Formålet med udvidelsen af E20 på Vestfyn er at forbedre fremkommelighed og mindske trængsel, samt fremme produktivitet og vækst.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 524 af 27. maj 2010	2.454,3 (386,0)	803,6	2018	2022/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektbevillingen på 2.068,3 mio.kr forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Anlægsarbejderne på den sidste delstrækning, Nr. Aaby-Gribsvad, er i gang.</p>					



### Kalundborgmotorvejens 3. etape

Med projektet bliver den eksisterende landevej mellem Knabstrup og Svebølle opgraderet og udbygget til motorvej, og der anlægges ca. 9 km ny motorvej mellem Svebølle og Kalundborg.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Afventer anlægslov	1.844,4 (80,2)	0,3	2022	2028/2028	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 1.764,2 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalrådgiveropgaven blev tildelt i februar 2022. Den eksisterende VVM-undersøgelse fra 2012 er under opdatering.					

### Nordhavnstunnel

Projektet etablerer en tunnel under Svanemøllebugten som vil forbedre tilgængeligheden for trafikken til og fra Nordhavn. Yderligere forberedes Nordhavnstunnel til videreførelse af en ny Østlig Ringvej.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 57 af 19. december 2020 Akt. nr. 55 af 25. november 2021	3.460,6 (526)	165,2	2020	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet har en totaludgift på 3.460,6 mio.kr., som forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Forberedende entrepriser omfattende erstatningshavn, nedrivning, jordmodtagelse, adgangsvej ved Strandvænger er udbudt, kontraheret og igangsat. Entreprisen for tunnelen og for tunnelens styresystemer (SCADA) er sendt i udbud. Ekspropriationsforretninger er udført. Udbudsdatoen for tunnelen er blevet forsinket på grund af uafklarede forhold omkring finansmodel for en tilkoblingsmodel til en eventuel videreførelse af tunnelen. Forholdene er afklaret med garanti fra staten og Københavns Kommune.					

**Udbygning af E45/E20 mellem Fredericia S - Kolding**

For at afhjælpe trængsel udvides den 7 km lange motorvejsstrækning nord om Kolding til hhv. 6 og 8 spor. Som led i projektet flyttes den eksisterende støjafskærmning, og ca. 1 km eksisterende støjvold forhøjes.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Afventer anlægslov	550,0 (24,0)	0,0	2022	2027/2027	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 531,0 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der forventes indgået kontrakt for totalrådgivning i maj 2022, hvorefter den eksisterende VVM-undersøgelse fra 2011 skal opdateres.					

**Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S**

For at afhjælpe trængsel udvides den 38 km lange motorvejsstrækning mellem Vejle og Skanderborg S fra 4 til 6 spor. Som led i projektet etableres der ca. 5,8 km støjskærm og ca. 1,8 km støjvold.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Afventer anlægslov	3.293,6 (143,2)	0,9	2022	2026/2026	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 3.150,4 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalrådgiveropgaven blev tildelt i marts 2022. Den videre udbudsstrategi er under udarbejdelse. Anlægslov er fremsat den 16. marts 2022.					

### Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N

For at afhjælpe trængsel udvides den 16 km lange motorvejsstrækning mellem Aarhus S og Aarhus N fra 4 til 6 spor. Som led i projektet opsættes ca. 5 km støjskærm og der etableres ca. 3,5 km støjvolde.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Afventer anlægslov	2.198,0 (95,6)	0,9	2022	2026/2026	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i>					
Projektbevillingen på 2.102,4 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i>					
Detailprojektering er igangsat. Brorådgiverudbud er gennemført og tildelt. Geotekniske undersøgelser pågår. Anlægslov er fremsat den 16. marts 2022.					

### Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N

For at afhjælpe nuværende og fremtidige trængselsproblemer i forbindelse med de tre tilslutningsanlæg på E45 Nordjyske Motorvej ved Randers ombygges og kapacitetsudvides tilslutningsanlægene.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finanslov for 2022	225,9 (9,8)	0,2	2022	2025/2025	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i>					
Projektbevillingen på 216,1 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i>					
Totalrådgiveropgaven er udbudt og forventes tildelt i april 2022. Geotekniske undersøgelser er udbudt i marts 2022.					

### Udvidelse af Hillerød motorvejen forlængelse til motorvej

For at afhjælpe trængsel udvides den eksisterende 13 km lange motortrafikvej til en 4-sporet motorvej. I projektet indgår etablering af ca. 5 km støjskærm og forhøjelse af ca. 1 km støjvold.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Afventer anlægslov	860,6 (37,4)	0,2	2022	2027/2027	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 823,2 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalrådgivningen er i udbud med licitation i april 2022. Opmåling er i gang og geotekniske undersøgelser udføres frem til medio maj 2022. Anlægslov er fremsat den 16. marts 2022.					

### Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen

Med projektet anlægges sammenlagt ca. 11 km 2+1 vej fordelt på to strækninger, således at hele Rute 40 mellem Ålbæk og Skagen fremadrettet vil være 2+1 vej. Som led i projektet forlænges den eksisterende dobbeltrettede cykelsti, ligesom der etableres ca. 1,4 km støjskærm.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Afventer anlægslov	216,5 (9,4)	0,1	2022	2026/2026	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 207,1 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Rådgiveropgaven forventes udbudt i foråret 2022 med forventet kontraktindgåelse i sommer 2022. Anlægslov er fremsat i marts 2022.  I miljøkonsekvensvurderingen for udbygningen af strækningen er der konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000 området. Projektet kan derfor først gennemføres efter henholdsvis anmeldelse til og udtalelse fra EU-Kommissionen. Bemyndigelsen til at anlægge denne udvidelse ved anlægslov kan derfor først sættes i kraft på det tidspunkt, hvor EU-Kommissionens stillingtagen foreligger. Konsekvensvurderingen, som skal fremsendes til EU-Kommissionen, er under udarbejdelse.					

### 3.2. Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

For mere information om projekterne henvises der til Vejdirektoratets hjemmeside, politiske aftaler og aktstykker. Der afsættes ikke central anlægsreserve til fornyelsesprojekter.

**Tabel 3.2 | Økonomioversigt over større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet**

(mio. kr. i 2022-priser)	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 01.01.22	Afslutningsår	Væsentlige ændringer <sup>1</sup>
Infrastrukturfonden/Finansloven					
Forstærkning af Langelandsbroen	66,5	Ja	17,6	2022	Nej
Renovering af Sallingsundbroen	144,1	Nej	68,6	2023	Nej
Vedligehold af Skovdiget Østbro	81,8	Ja	36,8	2022	Nej

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

1) Kolonnen vedr., om der har været Væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter bl.a. forsinkelser og fordyrelser. På s. 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med Væsentlige ændringer.

#### Forstærkning af Langelandsbroen

Formålet med projektet er forstærkning af Langelandsbroen. I forbindelse med andet vedligeholdelsesarbejde på broen blev der i efteråret 2019 fundet et brudt forspændingskabel i broens bundplade. Forstærkningen er nødvendig for at opretholde broens bæreevne.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt 46 af 20. maj 2020	66,5	17,6	2020	2022/2022	Nej
<i>Økonomi:</i>					
Projektbevillingen på 66,5 mio.kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuelt status for projekt:</i>					
Arbejdet er forsinket – bl.a. fordi arbejdspladsen har været delvis lukket ned pga. COVID-19, samt at placeringen af spændlinerne ikke har været som forventet. Arbejdet forventes at være færdigt juli 2022, dog med mindre færdiggørelsesarbejder i august/september. Aktiviteten følger det planlagte.					

### Renovering af Sallingsundbroen

Formålet med projektet er omisolering af Sallingsundbroen. 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.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt 266 af 21. november 2019	144,1	68,6	2020	2022/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektets bevilling på 144,1 mio.kr. forventes ikke overholdt. Den primære årsag er forventning om ekstraordinære prisstigninger på materialer i 2022 og 2023. Dette påvirker projektets totaløkonomi, som nu forventes at udgøre 148,1 svarende til 4,0 mio. kr. mere end godkendt totalbudget. Merudgiften finansieres inden for den eksisterende bevilling på finanslovskontoen. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet forventes færdigt november 2023. For at sikre en robust tidsplan er der indgået en aftale med entreprenøren om ændret udførelsestakt, således at etape 3 udføres før etape 2. Projektets entrepriseomkostninger stiger som følge af generel prisudvikling på området.</p>					

### Renovering af Skovdiget Østbro, Hillerød motorvejen

Formålet med projektet er primært omisolering af Skovdiget Østbro, der fører Hillerød motorvejen over jernbanen ved Skovbrynet station. Projektet omfatter ny fugtisolering og ny belægning på bropladen, nye dilatationsfuger og nye kantbjælker.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt 47 af 18. juni 2020	81,8	36,8	2020	2022/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektbevillingen på 81,8 mio.kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Der udestår kun mindre afslutningsarbejder samt supplerende opsætning af autoværn.</p>					

### 3.3. Åbnede større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter

Der er ingen åbnede større anlægs- eller vedligeholdelsesprojekter siden seneste anlægsstatus.

### 3.4. Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse

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

**Tabel 3.3 | Fornyelse og vedligehold**

<b>mio. kr. løbende priser</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>Total</b>
Bevilling	881,8	950,5	781,8	657,6	3.271,7
Behov	765,8	889,0	927,0	808,9	3.390,7
Difference	-116,0	-61,5	145,2	151,3	119,0

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

De seneste prognoser for den kapitalbevarende vedligeholdelse for så vidt angår belægnings- og bygværker viser, at det totaløkonomiske optimale behov overstiger de forventede finanslovsbevillinger. Området er i Aftale om Infrastrukturplan 2035 blevet tildelt en merbevilling på 2 mia. kr.

### 3.5. Undersøgelser på vejområdet

**Tabel 3.5.1. Igangværende undersøgelser på vejområdet**

Undersøgelse	Igang sættelsesår	Færdiggørelsesår
<b>Finanslov 2019</b>		
Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5-korridor, Frederikssundvej-Helsingørmotorvejen	2019	2022
Forundersøgelse af sydlig Ring 5, Frederikssundvej-Køge	2019	2022
Forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse	2019	2022
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 15, Herning-Ringkøbing	2019	2022
<b>Aftale om Infrastrukturplan 2035</b>		
VVM for øget kapacitet på Motorring 3	2022	2023
VVM for udvidelse af E45-E20 ved Kolding	2022	2023
VVM for Kalundborgmotorvejens 3. etape	2022	2023
VVM for E20 Syd om Odense	2022	2023
VVM for Udvidelse af Amagermotorvejen	2022	2023
VVM for Opgradering af Rute 26, Søbyvad-E45 syd om Lading Sø	2022	2023
VVM for Udbygning af Rute 34 og 26, Haderup-Skive	2022	2024
VVM Udbygning af Rute 9 på Lolland	2022	2023
VVM for Udvidelse af Ring 4 Nord	2022	2024
VVM for udvidelse af Ring 4 Syd	2022	2024
VVM for Tunnel under Marselis Boulevard	2022	2024
VVM for udvidelse af Hillerødmotorvejen, Ring 4 til Farum	2022	2024
VVM for ny Midtjysk motorvej (Løvel-Klode Mølle)	2022	2024
Forundersøgelse af kapacitetsudvidelser på Vejle fjordbroen	2022	2023
Forundersøgelse af delvis nedrivning af Bispeengbuen	2022	2023
VVM for opgradering af Rute 11, Kors kroen-Varde	2022	2023
VVM for øget kapacitet på rute 26, Sallingsund- Hanstholm	2022	2023
VVM for BRT-linjer på 400S og 200S samt en forundersøgelse af en BRT-forbindelse mellem de to linjer	2022	2024

**Tabel 3.5.2. Gennemførte undersøgelser på vejområdet**

Gennemførte undersøgelser på vejområdet	Aftalegrundlag
Forundersøgelse af øget kapacitet på Motorring 3	Hovedstaden 2030

Note: Tabellen indeholder gennemførte undersøgelser på vejområdet siden seneste Anlægsstatus.



## 4. Letbaner

**Tabel 4.1 Økonomioversigt over letbaneprojekter**

(mio. kr. 2022-priser)	Totaludgift <sup>1)</sup>	Overholdelse af totaludgift	Væsentlige ændringer <sup>4</sup>	Statsligt bidrag <sup>2)</sup>	Statslig udbetaling <sup>3)</sup> 01.01.22	Åbningsår/afslutning
Odense Letbane	2.846,0	Ja	Nej	1.198,0	1.111,4	2022
Letbane i Ring 3	6.100,3	Ja	Nej	1.989,4	1.633,4	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 Letbane i Ring 3 er totaludgiften ekskl. tiltrådte tilkøb, hvoraf DTU-linjeføringen pt. er den største på ca. 97 mio. kr.

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

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

4) Kolonnen vedr., om der har været Væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter bl.a. forsinkelser og fordyrelser. På s. 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med Væsentlige ændringer.

### 4.1. Odense Letbane

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.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Odense Letbane, Lov nr. 151 af 18-02-2015	2.846,0 (64,6)	2.433,1	2015	2020/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den samlede totaludgift udgør 2.846,0 mio. kr. (2022-priser) inklusive merudgifter ifm. senere idriftsættelse på 182,4, der betales af Odense Kommune, tilkøbene fra Odense Kommune (142,0 mio.) og de resterende centrale reserver på 64,6 mio. kr. Odense Letbane har primo 2022 indsendt indstilling om frigivelse af yderligere 22,0 mio. kr. fra de centrale reserver, heraf 10,9 mio. kr. fra de statslige centrale anlægsreserver til projektet.</p> <p>Totaludgiften forventes overholdt, således at der i den oprindelige samlede bevilling fortsat vil være en endnu ikke disponeret reserve på 42,1 mio. kr., dette såfremt indstillingen om yderligere frigivelse af 22,0 mio. kr. godkendes.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Alle væsentlige opgaver omkring anlæggelse af infrastruktur er udført og fokus er nu på gennemførelse af et omfattende testprogram med integration af mange tekniske systemer frem mod forventet idriftsættelse af letbanen i foråret 2022. Dette er cirka 4 - 5 måneder senere end forventet ved den seneste anlægsstatus, hvilket skyldes forsinkelse hos entreprenøren.</p>					

## 4.2. Letbane på Ring 3

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	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegynnelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 165 af 26. februar 2014	6.100 (319)	2.481	2018	2024/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Totaludgiften forventes overholdt. Ændringen i totaludgift i forhold til seneste anlægsstatus skyldes udelukkende udviklingen i prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Der pågår arbejder på stort set hele strækningen. De egentlige anlægsarbejder som støbning af de kommende letbanestationer og lægning af letbanespor er i gang flere steder på den 28 kilometer lange strækning. Derudover drejer arbejderne sig bl.a. om omfattende vejarbejde og brobyggeri i stor skala. Aktuelt oplever projektet udfordringer med, at entreprenørerne melder om forsinkelser i forhold til leverancer af materialer og mangel på mandskab og stigende lønninger.</p>					

## 5. Femern Bælt

### 5.1. Kyst til kyst-forbindelsen

Femern A/S har med ikrafttræden af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark fået bemyndigelse til at anlægge og drive den faste forbindelse over Femern Bælt. For yderligere information om projektet henvises til: <https://femern.com/da/>.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 575 af 4. maj 2015	52.600 mio. kr. (7.300 mio. kr.)	10.298 mio. kr. <sup>1</sup>	2019	2028/2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-projektet er i anlægsloven 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau). I 2016 opstillede Femern A/S et anlægsbudget for kyst-til-kyst-forbindelsen på 52.600 mio. kr. (2015-prisniveau) inklusive en reserve på 7.300 mio. kr. på baggrund af projektets fire store anlægskontrakter. Dertil kommer en ekstra reserve på 2.500 mio. kr. indeholdt i anlægsrammen på 55.100 mio. kr. Anlægsrammen besluttet i projektets anlægslov på 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau) forventes overholdt. Projektet har fået tildelt 4,4 mia. kr. i EU-støtte til anlægsfasen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet for etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst) forløber i henhold til den samlede tidsplan for projektet med forudsat åbningsår i 2029. Der er indgået kontrakter med entreprenører på projektets fire store hovedkontrakter, og anlægsaktiviteterne forløber planmæssigt i Danmark, Tyskland og til søs i Femern Bælt. Der gennemføres aktuelt to større udbud af kontrakten for tunnelens elektriske og mekaniske installationer og etablering af transformerstation. Udbudsprocesserne forventes afsluttet i 2022 med opstart af arbejderne i 2023.</p>					

Note: Alle beløbstal i tabellen er i 2015-prisniveau

<sup>1</sup> Forbrug fra 1. april 2009 til 1. januar 2022.

## 5.2. Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Projektets formål er at udbygge og opgradere det eksisterende jernbanelandanlæg fra Ringsted til syd for Holeby på Lolland, så banen kan levere den ønskede kapacitet i fremtiden. Strækningen udbygges til en dobbeltsporet jernbane, som opgraderes til 200 km/t, elektrificeres og udstyres med nyt signalsystem.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 97 af 20. marts 2013 Lov nr. 575 af 4. maj 2015 Bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015	9,5 mia. kr. inkl. 30 pct. reserve	5,9 mia.kr.	2016	Nej
<b>Oprindeligt/ nuværende åbningsår</b>	Fase 1: Ringsted-Nykøbing F.: 2021/2021 Elektrificering Ringsted-Nykøbing F.: 2024/2026* Fase 2: Nykøbing F.-Holeby: 2028**/2029			
<i>Økonomi:</i> Totalbudget forventes overholdt. Projektet har fået tildelt EU-støtte på samlet 1,2 mia. kr., heraf er 271 mio. kr. slutfregnet til Europa-Kommissionen. Ny EU-ansøgning på 1,2 mia. kr. vedr. fase 2 (Nykøbing F.-Holeby) er sendt til Europa-Kommissionen i januar 2022. Anlægsrammen besluttet i projektets anlægslov på 10,4 mia. kr. (2015-prisniveau) forventes overholdt.				
<i>Aktuel status for projekt:</i> Dobbeltsporet til Nykøbing Falster blev ibrugtaget den 6. december 2021. I fase 2 (Nykøbing F.-Holeby) blev Anlægspakke Lolland inkl. Holeby Station sendt i udbud med frist den 4. februar 2022. Der blev modtaget ét tilbud, der er væsentligt højere end budgettet. Ny klapbro over Guldborgsund (Kong Frederik IX's Bro) har været sendt i udbud og to tilbud blev modtaget den 21. december 2021. Sund & Bælt og Banedanmark har aftalt at antage det modtagne tilbud på anlægsentreprisen Lolland, og hurtigst muligt afslutte kontraktforhandlingerne med de bydende på entreprisen Kong Frederik IX's bro, eftersom markeds- og prissituationen ikke forventes at forbedre sig, og for at minimere risikoen for påvirkning af efterfølgende aktiviteter				

Note: Alle beløbstal i tabellen er i 2015-prisniveau.

\*Vejdirektoratets projekt vedrørende etablering af Storstrømsbroen er afgørende for el-togsdriften på strækningen Orehoved-Nykøbing F. Da Storstrømsbroen, jf. den gældende tidsplan, forventes færdigtableret ultimo 2025, forventer Banedanmark, at der kan køre el-tog til Nykøbing F. i løbet af 1. halvår 2027. Det skyldes, at det tager ca. 15 måneder at elektrificere og udrulle det nye signalprogram på broen fra det tidspunkt, hvor Banedanmark kan få adgang til selve broen.

\*\*I forbindelse med fremrykningen af fase 2 er det aftalt, at Banedanmark skal være færdig med anlægsarbejdet samt udrulningen af Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet senest til åbningen af Femern Bælt-forbindelsen i 2029.

## 6. Metroen

### 6.1. M4 Sydhavn

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 156 af 18. februar 2015.	9.672 (1.510)	5.196	2018	2024/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Det godkendte anlægsbudget på 9,7 mia. kr. for metro til Sydhavn forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Anlægsarbejder på samtlige stationer er i gang med støbninger og elinstallationer og ventilationsanlæg. Tunnelboringerne er afsluttet, og der pågår skinnelægning i tunnellerne.</p>					

## 7. Puljeprojekter på transportområdet

Kapitlet giver en oversigt over vedtagne puljer på transportområdet under Transportministeriet. Tabellerne indeholder besluttede puljer med midler fra hhv. forligskredsen bag "Aftale om Infrastrukturplan 2035", "Aftaler om en grøn transportpolitik", "Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik" og Puljeprojekter og medfinansieringsprojekter finansieret af finanslovsaftaler.

### 7.1. Status for puljer

**Tablet 7.1 Økonomioversigt over transportpuljer**

mio.kr. 2022-priser	Aftale	Puljestørrelse	Forbrug pr. 01.01.22	Udmøntningsperiode	Puljeansvarlig
Transportpuljeprojekter	Aftale om en grøn transportpolitik og efterfølgende aftaler i regi af denne aftale	116,7	34,2	2018-2023	Banedanmark
Pulje til Signalløsning for godstog	Aftale om en grøn transportpolitik	57,3	0,0	2017-2025	Banedanmark
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	54,6	4,9	Berosat	Banedanmark
Pulje til overkørsler	Aftale om en grøn transportpolitik	696,9	627,2	2009-2025	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	50,0	12,7	2017-2024	Banedanmark
Pulje til tilgængelighed, kollektiv trafik	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	29,3	16,9	2016-2023	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Infrastrukturplan 2035	637,5 mio. kr. (2022-priser)	0,0	2022-2035	Banedanmark
Pulje til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i sporovergange	Infrastrukturplan 2035	148,5 mio. kr. (2022-priser)	0,0	2022-2026	Banedanmark
Pulje til cykelstier langs statsvejnettet	Aftale om udmøntning af midler til cyklisme og Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020	362,6	19,0	2021 - 2027	Vejdirektoratet

Pulje til kommunale cykelstier 2021	Aftale om udmøntning af midler til cyklisme og Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020	150,0	147,8	2021 - 2021	Vejdirektoratet
Modulvogntog	Aftale om trafikaftale af 24. juni 2014	221,0	200,6	2016 - 2022	Vejdirektoratet
Pulje til støjbekæmpelse 2018	Aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse af 30. januar 2018 samt aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse i 2018 af 2. februar 2018	69,9	63,0	2018 - 2022	Vejdirektoratet
Pulje til land og by	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3.281,0	0,0	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafik-sikkerhed	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	609,0	0,0	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til støjbekæmpelse	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	2.930,0	2,9	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.422,0	0,1	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	464,0	0,4	2022 - 2027	Vejdirektoratet
Pulje til rasteplasser	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	50,0	1,1	2022 - 2022	Vejdirektoratet
Pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger	Politisk aftale af 19. april og 25. juni 2021 om grøn transportpulje I & II	283,0	231,1	2021-2022	Trafikstyrelsen
Havnepulje	Aftale om Infrastrukturplan 2035	50,0	0,0	2022	Trafikstyrelsen
Pulje til busfremkommelighed i hele landet	Aftale om Infrastrukturplan 2035**	100,0	0,0	2022-2023	Trafikstyrelsen
Pulje til grønne busser og grøn flextrafik	Aftale om Infrastrukturplan 2035	250,0	0,0	2022-2026	Trafikstyrelsen
Pulje til privatbanernes vedligeholdelse/efterløb	Aftale om Infrastrukturplan 2035	700	-	2022-2025	Departementet

Anm.: "Aftale" angiver den politiske aftale, som puljen hidrører.

\*Der er alene vist økonomi for puljens eneste to tilbageværende projekter, "Anlæg af ny station ved Hillerød" (Favrholm station) og "Modernisering af perron ved Sønderborg Station".

\*\*Udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035

Pulje til støjbekæmpelse, der blev besluttet ved Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, var oprindeligt planlagt med en samlet afløb på 174,0 mio. kr. i 2022. På nuværende tidspunkt forventer Vejdirektoratet dog et væsentligt mindreforbrug i 2022. Mindreforbruget skyldes en række forhold, bl.a. påvirkningen af krigen i Ukraine på materialepriserne samt behov for mere projektering og tid til gennemførelse af arealerhvervelse end oprindeligt forudsat. Støjskærms sammensætning bevirker, at disse er særligt hårdt ramt af de stigende materialepriser. Derfor har

Vejdirektoratet vurderer, at det ikke er hensigtsmæssigt at igangsætte projekterne efter den ellers forudsatte plan. Forligskredsen bag Aftale om Infrastrukturplan 2035 er orienteret.

## 7.2. Status for større puljeprojekter

I tabel 7.2 viser en økonomioversigt med Transportministeriets igangværende puljeprojekter med en totaludgift på over 70,0 mio. kr., da dette er den forelæggelsesgrænse, der gælder for Vejdirektoratets og Banedanmarks projekter.

**Tabel 7.2 Økonomioversigt over puljeprojekter over 70 mio. kr.**

Puljeprojekt	Pulje	Bevilling	Forbrug pr. 01/01-22	Færdiggørelse
Anlæg af ny station i Favrholm (syd for Hillerød)	Pulje til stationsmoderniseringer	114,7 mio. kr.	34,1 mio. kr.	2023
Krydsombygning TSA 1 Haselager V	Land og by	113,0	0,0	2024
Ombygning af rundkørsler til signalregulering og udbygning af kryds ved NAU i Aalborg	Land og by	102,0	0,0	2024

\*En andel heraf udbetales som tilskud til Sønderborg kommune jf. akt. 308 af 24. juni 2021.

### Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus

Projektet vedr. anlæg af Gødstrup station er afsluttet ved udgangen af 2021. Projektet blev udført inden for den oprindelige bevilling, som på finansloven for 2021 udgjorde 16,2 mio. kr. Projektet gennemgik en række ændringer efter aftale med DSB og efter sikring af, at stationen fortsat lever op til operatørernes trafikale behov, stationens kapacitetsgrænse og de operationelle krav i henhold til regler og standarder. Ændringen indebar en indskrænkning af perronernes omfang samt en opdeling af venterumsfaciliteterne.



## 8. Bygninger

I dette kapitel gives en status for igangværende byggeprojekter. Af bilag 6 fremgår en oversigt over den geografiske placering af igangværende aktstykke-godkendte projekter på bygningsområdet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 1. januar 2022, mens de tekstmæssige rettelsers er opdateret indtil ultimo februar måned.

### Ny Anlægsbudgettering

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

Følgende anlægsprojekter er omfattet af konceptet:

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

Følgende tiltag er implementeret:

- Eksterne kvalitetssikringer
  - Projekternes beslutningsgrundlag, inkl. budget, underlægges en ekstern kvalitetssikring, som bestilles af Transportministeriets departement. Der er udarbejdet et standardkommissorium, der beskriver de elementer, der granskes.
- Fast korrektionstillæg
  - For projekter, hvor der er indgået **dialogbaserede aftaler** med kunden, tillægges budgettet et korrektionstillæg på minimum 10 pct. Budget inkl. det nye korrektionstillæg udgør den nye dispositionsramme over for Finansudvalget. Det vil sige, at forelæggelsesgrænsen nu ikke kun beregnes ud fra Bygningsstyrelsens budget, men ud fra budgettet *tillagt korrektionstillægget*. Ændringer på mindst 10 pct. og mindst 10 mio. kr. i forhold til budgettet tillagt korrektionstillægget forelægges således Finansudvalget. For dialogbaserede projekter er det fortsat projektets endelige udgifter, der ligger til grund for huslejeafmålingen.
  - For projekter, hvor der er indgået **fastprisafgifter** med kunden, tillægges budgettet et korrektionstillæg på 2,5 pct., baseret på hidtidige erfaringer med den samlede budgetoverholdelse for sådanne projekter. For fastprisprojekter baseres huslejen på budgettet *inkl.* korrektionstillægget.
- Kundeønskede tilvalg og ændringer
  - Der skal være en klar og konsistent økonomiopfølgning på kundeønskede tilvalg og ændringer. Transportministeriets departement orienteres om kundeønskede tilvalg og ændringer, der *alt andet lige* (og efter bedste skøn) medfører udgifter på 10 pct. af den 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 Transportministeriets departement, når der *kumulativt* er sket ændringer på 10 pct. af dispositionsrammen, dog minimum 10 mio. kr. I dette tilfælde skal Bygningsstyrelsen redegøre for de hidtidige ændringers effekt på projektet og for, hvordan Bygningsstyrelsen har håndteret risici forbundet med ændringerne.

## Boks 2 - Markedssituationen på bygningsområdet

Bygningsstyrelsen oplever, at der er et øget aktivitetsniveau i byggeriet, og at byggeriet er udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft, markant stigende priser samt lange leveringstider eller helt svigtende leverancer på byggematerialer. De stigende priser i byggebranchen har medført et øget pres på en række af Bygningsstyrelsens projekter, hvor de afsatte budgetposter til indekseringsudgifter ikke vil være tilstrækkelige. De øgende udgifter til prisstigninger vil blive afholdt af det enkelte projekts reserve.

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

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

Bygningsstyrelsen oplever efterspillet af COVID-19 i form af prisstigninger og leveranceproblemer på byggematerialer, som skyldes den meget høje byggeaktivitet i 2021. og længere leverancetider. Bygningsstyrelsen oplever ikke pt. forsinkelser i projekterne begrundet med smitteudbrud på byggepladsen.

## Boks 4 –Aftalemodeller på universitetsområdet

Indtil der foreligger en evaluering af den dialogbaserede model vil alle ønsker om anvendelse af den dialogbaserede aftalemodel blive forelagt Transportministeriets departement.

### Den dialogbaserede model

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

### Fastprismodel

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

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

## 8.1. Større igangværende byggeprojekter

Tabellen 8.1 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.

**Tablet 8.1 | Oversigt over Bygningsstyrelsens byggeprojekter over 100 mio. kr.**

mio. kr. i 2022-priser	Kunde	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Væsentlige ændringer <sup>1</sup>	Ibrugtagningssår	Bevillingsansvarlig
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	384,0	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Bartholin	Aarhus Universitet	417,6	Ja	Ja	2022	Bygningsstyrelsen
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	Fortroligt	Nej	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Holbæk Østre Skole	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution, Danida Fellowship Centre	127,9	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2021	Bygningsstyrelsen
AAU, Science and Innovation Hub	Aalborg Universitet	248,9	Ja	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Aarhus	Administration- og Servicestyrelsen	111,1	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Administration- og Servicestyrelsen	211,9	Ja	Nej	2024	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Strandgade 29	Finanstilsynet	141,1	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Sankt Kjelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut	253,3	Ja	Ja	2023	Bygningsstyrelsen
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen	817,9	Ja	Nej	2025	Bygningsstyrelsen
SDU MMMI – Udvidelse af det eksisterende MMMI	Syddansk Universitet	143,0	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Modernisering af Amagerfælledvej 56	Domstolsstyrelsen	111,4	Ja	Nyt projekt	2023	Bygningsstyrelsen
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	3.662,6	Nej	Ja	2022	Vejdirektoratet
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	1.197,0	Nej	Nej	2023	Vejdirektoratet
SDU SUND	Syddansk Universitet	1.622,3	Nej	Nej	2023	Vejdirektoratet
AAU SUND	Aalborg Universitet	704,8	Ja	Nej	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 aktstykket eller finanslov. "Overholdelse af godkendt budget" angiver, hvorvidt Bygningsstyrelsen forventer, at den senest godkendte totaludgift for projektet overholdes. Ved overskridelse af totaludgiften er grænsen for, hvornår overskridelsen skal forelægges Finansudvalget, ændringer på mindst 10 pct. og mindst 10 mio. kr. Overholdelse af godkendt

## Indledning| 61.

budget er oprindelige priser (med mindre andet er angivet).

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

1) Kolonnen vedr., om der har været Væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter bl.a. forsinkelser og fordyrelser. På s. 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med Væsentlige ændringer.

Igangværende projekter, som Bygningsstyrelsen har ansvaret for, fremgår af afsnit 8.1.1, projekter under lukning fremgår af afsnit 8.1.2, mens projekter, som Vejdirektoratet har ansvaret for, fremgår af afsnit 8.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet.

## 8.1.1. Projekter ved Bygningsstyrelsen

**Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet**

Formålet er at styrke fremtidssikrede forskningsfaciliteter og understøtte forskning i bl.a. fremtidens energisystemer inden for el, gas og fjernvarme samt planteforskning. Projektet er placeret på Frederiksborgvej 399, 4000 Roskilde.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 38 af 4. december 2014, Akt. 135 af 23. juni 2016 og Akt. 143 af 4. februar 2021	384,0	283,9	2014	2020/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet skrider frem som planlagt. Etape 4 blev overdraget til DTU primo februar 2022. De sidste to etaper, etape 5 og 6, er i projektforslagsfasen.					

**Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel**

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. Projektet er placeret på Vestre Kirkegårds Allé 5, 2450 København SV.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 1621 af 26. december 2013 om sikkerhed i retssale, Akt. 5 af 24. oktober 2019 og Fortrolig akt. K af 11. marts 2021	Fortrolig	114,4	2019	2021/2022	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Aflevering fra entreprenøren til Bygningsstyrelsen blev udskudt med to måneder grundet ombygning af celleafsnit, som ikke levede op til Domstolsstyrelsens kravspecifikation. Ibrugtagningstidspunktet overholdes.					

## Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet

Projektet omfatter en større laboratoriegenopretning af Bartholin-komplekset. Projektet er udformet som en fastprisaftale. Projektet er placeret på Wilhelm Meyers Allé 3 til 4, 8000 Aarhus.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt ibrugtag-ningsår	Væsentlige ændringer si-den seneste Anlægsstatus
Akt. 102 af 12 marts 2020	417,6	177,9	2020	2022	Ja
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Væsentlig ændring: Den godkendte totaludgift forventes ikke overholdt.</p> <p>Den forventede overskridelse skyldes primært ekstraarbejder og forlænget byggetid som følge af en række uforudsete forhold i forbindelse med bygningerne. Der forventes derfor sendt et aktstykke til Finansudvalget i maj 2022 med en ny totaludgift. Aktstykket vil være fortroligt af hensyn til forhandlingerne med entreprenørerne på projektet. Den øgede totaludgift påvirker ikke huslejegrundlaget, da der er indgået fast-prisaftale mellem Bygningsstyrelsen og Aarhus Universitet.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>På trods af grundige forundersøgelser under projekteringen, indeholdt bygningerne mange flere miljøskadelige stoffer end forudsat. Håndteringen af den store mængde miljøskadelige stoffer har medført en væsentlig længere saneringsperiode samt en række merudgifter. Som eksempler kan nævnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Al laboratorieinventaret indeholdt både bly og asbest, og denne blanding kan ikke affaldshåndteres i Danmark. Inventaret måtte derfor skilles ad, pakkes i specielle metalkasser og sendes til opbevaring i nedlagte miner i Tyskland.</li> <li>• Betonslidlaget på alle gulve i bygningerne og betonen i 800 m fuger mellem etagedækelementerne var krakeleret og forurennet med PCB. De store mængder forurennet beton måtte fjernes og håndteres som farligt affald.</li> </ul> <p>De omfattende nedbrydningsarbejder er trukket ud, da det har viste sig, at bygningerne var i en meget dårligere stand end forventet. Dette har medført en nødvendig nytænkning af nedbrydningsprocedurerne, samt at mange bygningsdele, som skulle være bevaret, måtte udskiftes eller repareres. Som eksempler kan nævnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 220 indvendige brystninger smuldrede, da man foretog den nødvendige miljøsanering. Brystningerne skal etableres på ny.</li> <li>• 1000 huller i betondækket fordelt på 6 etager skulle lukkes med armeret beton. Hullerne var ikke vist på de originale tegninger, men kom frem, da man fjernede gulvbelægningen.</li> <li>• 800 m fuger mellem etagedækelementerne skulle armeres og støbes på ny.</li> <li>• Isoleringen af ydervæggen i tekniketagerne skulle bibeholdes, men røg ned alle steder, da ventilationskanalerne blev fjernet. Isoleringen skal reetableres. Det er et arbejdsmiljømæssigt meget problematisk stykke arbejde.</li> </ul>					

### Ombygning af Østre Skole i Holbæk

Som led i Bedre Balance I og II gennemføres geografisk flytning af fire statslige institutioner. De fire institutioner i form af Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut (EVA), Danmarks Akkrediteringsinstitution og Danida Fellowship Centre er flyttet ind. Bygningerne har gennemgået omfattende modernisering og ombygning. Projektet er placeret på Tidebandsvej 1, 4300 i Holbæk.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 150 af 12. juli 2019	127,9	137,7	2019	2020/2021	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den godkendte totaludgift forventes ikke overholdt, men overskridelsen forventes under forelæggelsesgrænsen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Byggeriet er afleveret af totalentreprenøren til Bygningsstyrelsen og er ibrugtaget af lejerne primo august 2021.</p> <p>Mangelafhjælpning pågår fortsat i begrænset omfang med udbedring af mindre mangler af kosmetisk karakter.</p> <p>Totalentreprenørens hovedkrav mod Bygningsstyrelsen om forlænget byggetid er forligt, mens en række andre krav fra totalentreprenøren er helt eller delvist afvist. Kravene omfattede ekstraordinær rådgiverkrav, ekstra opvarmning i byggeperioden og diverse mindre bygningsarbejder, hvor der ikke har kunnet opnås enighed.</p>					

### Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet

Bygningen skal bl.a. bestå af innovationslaboratorier, digitale værksteder, faciliteter til virksomhedssamarbejde, et inkubatormiljø, kontormiljøer, auditorium og kantine. Projektet er placeret på Thomas Manns Vej 25, 9220 Aalborg Øst.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 38 af 28. november 2019	248,9	189,9	2020	2022/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den godkendte totaludgift forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>De sidste byggearbejder pågår, inden der skal foretages test og aflevering.</p>					



## Skatteforvaltningen i Aarhus

Projektet vedrører en modernisering af skatteforvaltningen i Aarhus' eksisterende lejemål i Højbjerg. Bygningen åbnes op, og der indrettes storrumskontorer. Projektet er placeret Lyseng Allé 1, 8270 Højbjerg.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 57 af 5. december 2019	111,1	100,1	2020	2022/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den godkendte totaludgift forventes ikke overholdt, men overskridelsen forventes under forelæggelsesgrænsen. Der forventes et merforbrug på sagen på ca. 8,9 mio. kr. i forhold til det godkendte totalbudget. Merforbruget skyldes brugertilkøb på ca. 2,9 mio. kr. i projektet i udførelsesfasen. Endvidere har der i projektet været udgifter til mangler i tegningsmaterialet, bygningernes ringe stand og et større behov for miljøsanering på ca. 6,0 mio. kr., hvilket ikke har kunnet dækkes inden for den afsatte reserve.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Gældende revideret hovedtidsplan overholdes, 4 ud af 5 blokke er ibrugtaget af Administrations- og Servicestyrelsen (ADST).</p>					

## Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup

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	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 55 af 5. december 2019 Akt. 153 af 16. december 2021	211,9	16,3	2021	2024/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den godkendte totaludgift forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet indgår i den strategiske rammeaftale. Der pågår færdigprojektering og udførsel af projektet.</p>					

### Ombygning af Strandgade 29, Finanstilsynet

Bygningsstyrelsen moderniserer ejendommen beliggende på Strandgade 29, 1401 København til brug for Finanstilsynet. Ejendommen har været i tomgang siden 2017, hvor den tidligere statslige lejer flyttede i forbindelse med Bedre Balance.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 223 af 18. juni 2020	141,1	141,3	2020	2022/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den godkendte totaludgift forventes ikke overholdt, men overskridelsen forventes under forelæggelsesgrænsen. Der forventes et merforbrug på sagen på ca. 12,2 mio. kr. i forhold til det godkendte totalbudget. Merbruget skyldes ekstra kundetiløb i udførelsesfasen, på ca. 3,6 mio. kr. og større omfang af forurening i bygningen samt prisstigninger som følge af COVID-19 på ca. 8,6 mio. kr.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Afleveringsprocessen fra totalentreprenør til Bygningsstyrelsen forløber godt. Der er usikkerhed om den midlertidige ibrugtagningstilladelse og byggesagsbehandlingstider. Kundens ibrugtagning forventes 1. juli 2022.</p>					

### Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København

Sankt Kjelds Gård skal gennemgå en større ombygning som led i regeringens beslutning om tilpasning af statens lokaleforbrug. Inden ombygningen etableres serverfaciliteter til brug for Danmarks Meteorologiske Institut (DMI). Projektet er placeret Æbeløgade 1, 2100 København Ø.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 111 af 21. december 2020	253,3	88,3	2019	2022/2023	Ja
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den godkendte totaludgift forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Væsentlig ændring: Forsinkelse</p> <p>Projektet er under udførelse, men forløber ikke planmæssigt. Istandsættelse af kontorarealerne er i gang. Entreprenørens aflevering til Bygningsstyrelsen forventes at ske i første halvdel af 2023 hvorefter ejendommen ibrugtages af kunderne. Årsagen til forsinkelsen er problemer med totalentreprenørens styring og leverancer samt udfordringer med at etablere de valgte løsninger i bygningen, som har bevirket, at totalentreprenøren har krævet væsentlig tidsfristforlængelse.</p>					

**Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense**

Knudepunktets bærende konstruktioner udføres i træ. Kontorbygningen skal indrettes til omkring 1.600 arbejdspladser og skal rumme hovedparten af statsinstitutioner, der i dag er lokaliseret i Odense. Projektet er placeret på Lerchesgade 35, 5000 Odense C.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt Akt. AK af 25. juni 2020 Akt 69 af 2. december 2021	817,9	23,7	2020	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Den endelige entreprisekontrakt med totalentreprenøren er indgået. Nedrivningen er påbegyndt, og udførelsen af nybyggeriet påbegyndes, når der foreligger en godkendt lokalplan.					

**SDU Mærsk Mc-Kinney Møller Institut (MMMI) – Udvidelse af det eksisterende MMMI**

Syddansk Universitet ønsker et nybyggeri, der skal imødekomme væksten i forsknings- og uddannelsesmiljøet på det eksisterende Mærsk Mc-Kinney Møller Institut (MMMI), og knytte det tættere til beslægtede miljøer på Det Tekniske Fakultet. Projektet er placeret på Campusvej 55, 5230 Odense M.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 280 af 17. juni 2021	143,0	10,3	2021	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Hovedentreprisekontrakt er indgået oktober 2021.- Entreprenøren har indledt arbejdet januar 2022.					

### Modernisering af Amagerfælledvej 56, Domstolsstyrelsen

Renovering med henblik på etablering af moderne kontorarbejdspladser for Domstolsstyrelsen, som bl.a. omfatter miljøsanering og inddragelse af eksisterende tagetage til nye kontorer. Projektet er placeret på Amagerfælledvej 56, 2300 København S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug pr. 01.01.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 187 af 27. januar 2022	111,4	10,4	2019	2023/2023	Nyt
<p><i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er startet op og udføres i regi af Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Der pågår færdigprojektering og udførsel af projektet.</p>					

## 8.1.2. Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

### **Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet**

Finansudvalget tiltrådte anlægsprojektet ved aktstykke nr. 140 af 28. maj 2015 med en totaludgift på 247,3 mio. kr. (2015-priser). Bygningsstyrelsen standsede samarbejdet med totalrådgiver under projektets udførelse på baggrund af manglende overholdelse af kontraktbetingelser. Totalrådgiver åbnede efterfølgende en tvistsag ved Voldgiftsnævnet, hvorefter Bygningsstyrelsen kom med et modkrav. Tvisten er ikke afgjort og projektets endelige økonomi afventer resultatet af afgørelsen. Udfaldet af tvisten forventes ikke at medføre en overskridelse af forelæggelsesgrænsen. Forbruget pr. 31. december 2021 var 256,2 mio. kr. (2015-priser).

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

### **Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet**

Finansudvalget tiltrådte anlægsprojektet ved aktstykke nr. 47 af 13. december 2012 med en totaludgift på 250,2 mio. kr. (2012-priser). Københavns Universitet overtog lejemålet i sommeren 2017, men Bygningsstyrelsen var på daværende tidspunkt opmærksom på, at der var nedsat funktionalitet i bygningen. I forbindelse med overdragelsen af lejemålet til Københavns Universitet i 2017 reducerede Bygningsstyrelsen desuden huslejen til 50 pct. i erkendelse af den manglende funktionalitet, hvilket KU fortsat betaler. Efter 1-årsgennemgangen medio 2018 blev byggeregnskabet lukket med en udgift på 273,7 mio. kr. (2012-priser).

Grundet problemerne med dele af bygningens funktionalitet etablerede Bygningsstyrelsen i december 2017 en task force, der havde til formål at sikre den aftalte funktionalitet. Bygningsstyrelsen afholder alle omkostningerne til task force-arbejderne og påvirker ikke projektets endelige økonomi, hvorfor.

## 8.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet

**Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet**

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt 109 af 30. maj 2013 Akt G af 14. december 2017 Akt 68 af 22. marts 2018 Akt Z af 12. juli 2019	3.662,6	4.338,0	2014	2017/2022	Ja
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013 med en bevilget økonomisk ramme på 1.819,3 mio. kr. Med fortroligt akt G af 14. december 2017 blev projektets økonomiske ramme forøget til 2.969,8 mio. kr. og med fortroligt akt. Z af 12. juli 2019 blev rammen forøget til 3.662,6 mio. kr. Fortroligheden af akt Z er ophævet for så vidt angår totaludgiften.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Væsentlig ændring: Forsinket. Projektets status er yderligere beskrevet i fortrolige Akt Ø, der er fremsendt til Folketingets Finansudvalg.</p> <p>Det har samlet set vist sig nødvendigt at omgøre ca. 10.000 brandlukninger i gennemføringer mellem vægge og etagedæk i bygnings brandklassificerende sektioner. Der er ekstraordinært indhentet en række specialistentreprenører til udbedring af brandlukninger, eftersom størstedelen af entreprenørerne, der oprindeligt har udført de fejlbehæftede brandlukninger, ikke har udbedret egne fejl og mangler på tilfredsstillende vis. Arbejdet med at udbedre brandlukningerne har taget væsentligt længere tid end tidligere forudsat, bl.a. grundet usædvanligt vanskelige adgangsvilkår og bemandingsudfordringer sfa. covid-19. Der verserer fortsat voldgiftssager med en række større erstatningskrav i størrelsesordenen i størrelsesordenen 1,5 mia. kr. mod en række af projektets entreprenører. I det omfang, de imødegås, vil forbruget for projektet blive reduceret.</p>					

## Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Formålet med projektet er at etablere et samlet museumsbyggeri i Botanisk Have i København, som vil indeholde både udstillings-, forsknings- og undervisningsfaciliteter.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. E af 8. december 2016 Anlægslov 381 af 26. april 2017 Akt. 68 af 22. marts 2018 Akt. 165 af 14. marts 2019	1.197,0	763,5	2019	2022/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Hovedentreprenøren på projektet har særligt i 2021 fremsat væsentlige krav. Vejdirektoratet har behandlet og vurderet kravene, og er uenige i entreprenørens vurdering heraf. En afklaring af kravene pågår. Der er i slutningen af 2021 påbegyndt en mæglingsproces med entreprenøren i forhold til de to største krav. Det er Vejdirektoratets vurdering, at entreprenøren ikke er berettiget til en betaling i en den rejste størrelsesorden.</p> <p>På baggrund af risikoen tilknyttet de fremsendte krav vurderes det ikke, at totaludgiften kan overholdes. Det vurderes dog, at fordyrelsen kan holdes inden for forelæggelsesgrænsen. Projektet følger den dialogbaserede aftaleform.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Oceansalens stål- og glaskonstruktion er færdigmonteret og de væsentligste dele af arbejdet pågår nu i det underjordiske udstillingsområde og i de eksisterende bygninger.</p>					

**Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet**

Nybyggeriet til Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet vil danne ramme for forskning, uddannelse og innovation inden for det sundhedsvidenskabelige område. Byggeriet opføres i direkte tilknytning til Nyt Odense Universitetshospital.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt 68 af 22. marts 2018 Akt 85 af 12. april 2018 Akt 136 af 7. juni 2018	1.622,3	970,6	2019	2022/2023	Nej
<i>Økonomi:</i>					
På baggrund af den aktuelle risikovurdering for projektet forventes der en mindre overskridelse af projektets godkendte totalbudget. Forelæggelsesgrænsen forventes overholdt.					
Der har været behov for en større mængde tillægsarbejder, herunder særligt på teknikentreprisen og generelt til kompletteringsarbejderne. Hertil kommer at kunden har ønsket to større ændringer, hvoraf projektet er tilføj et adgangskontrolsystem samt et system til håndtering af flydende nitrogen.					
<i>Aktuel status for projekt:</i>					
Råhusarbejderne er afsluttet og bygningens klimaskærm er udført.					

**Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet**

I tilkobling til Nyt Aalborg Universitetshospital opføres et nyt byggeri til Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet, som giver forbedrede rammer for forskning, uddannelse og innovation samt samarbejde med det nye Aalborg universitetshospital.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug pr. 01.01.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt 68 af 22. marts 2018 Akt 135 af 1. juni 2018	704,8	384,4	2020	2022	Nej
<i>Økonomi:</i>					
Det godkendte totalbudget på 704,8 mio.kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i>					
Aptering af tekniske installationer og opførelse af Koblingszonen i regi af Region Nordjylland pågår. AAU-SUND's ibrugtagningstilladelse ved AB92 aflevering forventes fortsat overholdt – i oktober 2022.					



### 8.1.4. Projekter afsluttet siden seneste Anlægsstatus

Projekterne indeholdt i nedenstående tabel er ibrugtaget og afsluttet siden seneste Anlægsstatus. Projekterne vil udgå ved næste Anlægsstatus. Hvis der ønskes yderligere info om projekterne, henvises der til Bygningsstyrelsens hjemmeside bygst.dk.

**Tabel 8.2 Projekter lukket siden seneste Anlægsstatus**

(mio. kr. i 2022-priser)	Kunde	Aktstykke/hjemmel	Godkendt budget	Forbrug pr. 01.01.22	Totaludgift for projektet	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtagningsår	Bevillingsansvarlig
Laboratoriegenopretning på Panum	Københavns Universitet	Akt. 140 af 28. maj 2015	261,3	279,5		Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	2019	Bygningsstyrelsen
Ny Politistation i Torshavn	Rigspolitiet	Akt. 8 af 27. okt. 2016 Akt. 12 af 25. okt. 2018	143	168,8		Nej	2021	Bygningsstyrelsen
Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)	Arkitektskolen i Aarhus	Akt. 132 af 17. juni 2018	338	288,4*		Ja	2021	Bygningsstyrelsen
Samlokalisering, SDU Esbjerg	Syddansk Universitet	Akt. 135 af 25. april 2019	161,8	139,5		Ja	2020	Bygningsstyrelsen

\*) Forbruget er i løbende priser

## 8.2. 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 på universiteterne, hvilket inkluderer opgradering af ventilation, klima- og CTS-anlæg samt tilhørende styringssystemer til moderne forskningsstandarder.

### Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 135 laboratorieopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.707,8 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 109 projekter er afsluttet, jf. nedenstående tabel. Herudover er der afsat midler til endnu ikke-igangsatte opretningsprojekter på de enkelte universiteter, som skal igangsættes i de kommende år.

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

Arbejdet vedrørende laboratorieerstatningslokaler er godt i gang, og der er afgivet tilsagn til en værdi af 2.753,7 mio. kr. til i alt 21 projekter, jf. nedenstående tabel.

Der er sket en nedjustering på erstatningslokaler og en tilsvarende opskrivning på opretningsprojekter i forhold til sidste anlægsstatus. Dette skyldes, at Aktstykke 143 har givet DTU mulighed for at anvende 80,3 mio. kr. på DTU Risø. Af de 80,3 mio. kr. er ca. 44,3 disponeret til opretningsprojekterne.

**Tabel 8.3 | Laboratoriemoderniseringer pr. januar 2022, løbende priser**

1. halvår 2022	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i alt, mio.kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	135	2.707,8	241,4	2.949,3	109
Erstatningslokaler	21	2.753,7	26,3	2.779,9	13
I alt	156	5.461,5	267,7	5.729,2	122

### Den budgetmæssige situation

I henhold til Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 6 mia. kr. (løbende priser). Af den samlede pulje er der brugt 5,5 mia. kr., og yderligere afsat 267,7 mio. kr. til ikke-igangsatte projekter.

### 8.3. OPP-projekter

Tabel 8.4 viser Bygningsstyrelsens OPP-projekter som er igangværende eller under afslutning.

**Tabel 8.4 | Oversigt over igangværende OPP-projekter under Bygningsstyrelsen**

(mio. kr.)	Kunde/bruger	Aktstykke / hjemmel	Værdi af OPP-aftale <sup>1)</sup>	Ibrugtagningsår
Ny Østre Landsret	Domstolsstyrelsen	Akt. 134 af 25. april 2019	733,1	2021

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

#### Ny Østre Landsret

Ibrugtagning blev udskudt af OPP-leverandøren fra 1. november 2021 til den 1. januar 2022 med henvisning til forsinkelser som konsekvens af COVID-19-situationen.

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

Østre Landsret er siden 3. januar flyttet ind og har gradvist taget retssalene i brug.

## 9. Bilag

### 9.1. Bilag 1: EU støtte

Statslige anlægsprojekter på det transeuropæiske transportnet (TEN-T) kan søge om, og få tildelt, EU-støtte, hvilket typisk sker gennem EU's infrastrukturfond, Connecting Europe Facility (CEF).

Der kan søges om EU-støtte fra CEF, når Kommissionen annoncerer en ansøgningsrunde. CEF-budgettet følger perioden for EU's flerårige finansielle ramme. Den nuværende budgetperiode løber fra 2021-2027. Seneste ansøgningsrunde under CEF blev lanceret i september 2021 med ansøgningsfrist i januar 2022.

Fra dansk side blev der i januar 2022 indleveret en række større CEF-ansøgninger for de igangværende statslige anlægsprojekter på TEN-T nettet. Konkret blev der søgt om støtte til følgende statslige anlægsprojekter:

- Femern Bælt - Kyst-til-Kyst, anlægsfasen, del 2, hvor man har søgt om en fortsættelse af finansieringen til de nuværende aktiviteter;
- Femern Bælt – Danske Jernbaneanlæg (Ringsted-Femern banen), anlægsfasen, fase 2, hvor man har søgt om støtte til udrulningen af de aktiviteter, der p.t. er under endelig projektering og udbud for strækningen Nykøbing F. – Holeby;
- Sund & Bælt – forbedring af kapaciteten på Øresundsbanen ved etablering af et vendespor og af et overhalingsspor ved Kalvebod Brygge, projektering
- Banedanmark – udrulning af ERTMS på strækningen Fredericia - Aalborg;
- DSB – installation af ERTMS ombord udstyr i en række togsæt og lokomotiver;
  - Vejdirektoratet – Ny bane over Vestfyn, projektering.

I slutningen af juni 2022 forventes Kommissionen at indstille de projekter, der opnår CEF-støtte. Under den tidligere EU-budgetperiode, 2014-2020, opnåedes CEF-støtte til en række større statslige anlægsprojekter på TEN-T nettet.

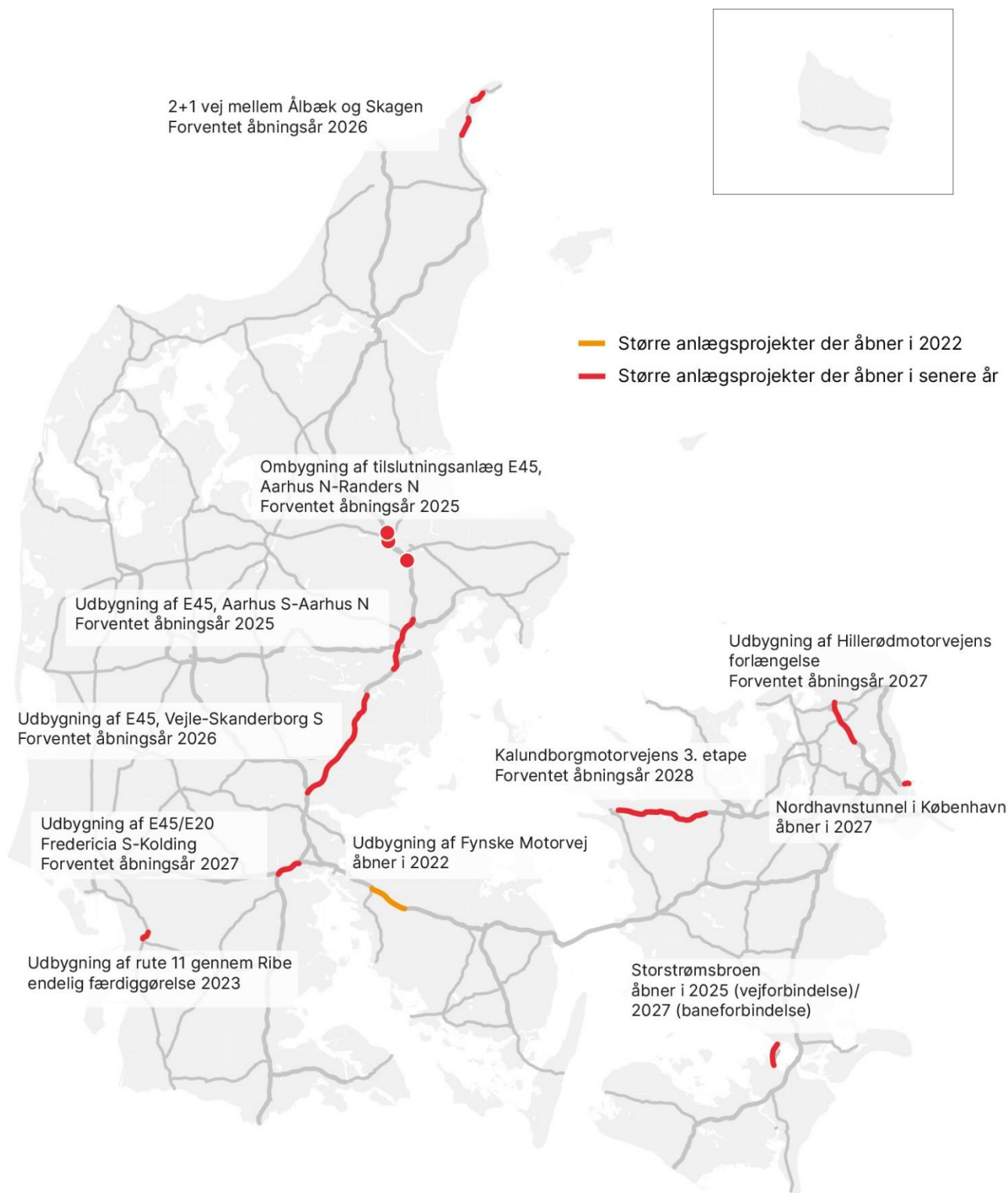
Den tildelte EU-støtte, og de indtil videre (marts 2022) udbetalte støttebeløb fordelt på anlægsprojekter fremgår af nedenstående tabel 9.1.

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, anlægsfasen	4388,1	605,4
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), anlægsfasen, fase 1*	863,2	612,8
Femern Bælt - Danske jernbaneanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering, fase 2*	29,0	29,0
Sund & Bælt – Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Kastrup Lufthavn Station, projektering	29,7	14,9
Banedanmark - Signalprogrammet	95,0	83,5
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	98

\*På opfordring fra A/S Femern Landanlæg blev den tildelte CEF-støtte i maj 2021 nedsat fra 875,0 mio. kr. til de anførte 863,2 mio. kr. Dette skyldes, at de anslåede støtteberettigede omkostninger falder, hvorfor den tildelte støtte falder tilsvarende. A/S Femern Landanlæg har modtaget yderligere 271,0 mio. kr. til projektering, som er slutfregnet med EU-Kommissionen.

Den samlede tildelte EU-støtte kan opgøres til 5.504 mio. kr., hvoraf de 1.407,7 mio. kr. foreløbig er udbetalt fra EU. Den konkrete status for de enkelte anlægsprojekter fremgår af de projektspecifikke beskrivelser.

## 9.2. Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



### 9.3. Bilag 3: Igangværende projekter på baneområdet

## Igangværende anlæg- og fornyelsesprojekter på baneområdet

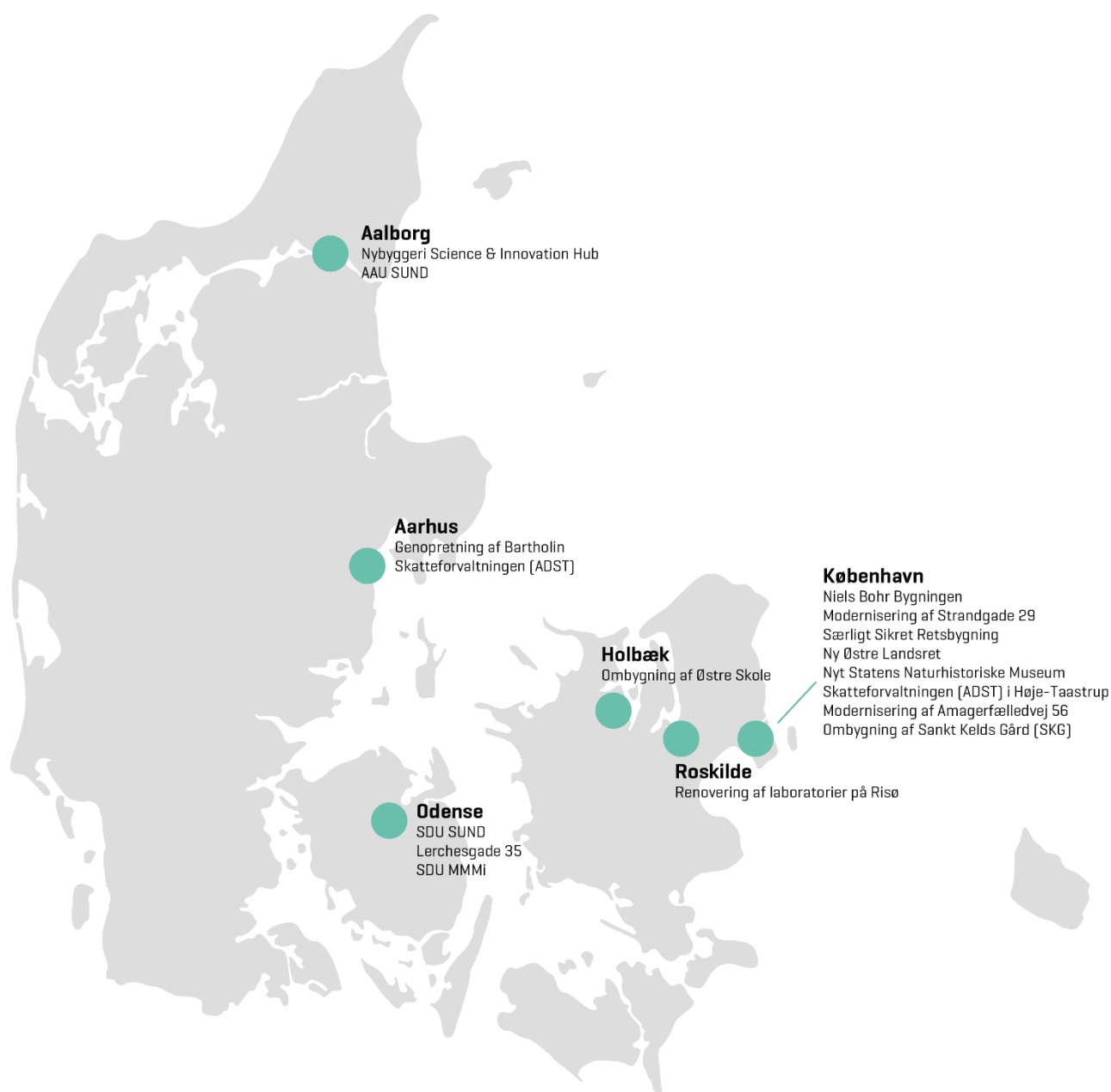


## 9.4. Bilag 4: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen





## 9.5. Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Tabel 9.5: Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
Aarhus	Genopretning af Bartolin-komplekset	Aarhus Universitet
	Skatteforvaltningen (ADST)	Skatteforvaltningen
Aalborg	Byggeri Science & Innovation Hub	Aalborg Universitet
	AAU SUND	Aalborg Universitet
Holbæk	Ombygning af Østre Skole i Holbæk	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution og Danida Fellow Ship Centre
København	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
	Modernisering af Strandgade 29	Finanstilsynet
	Særligt Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen
	Ny Østre Landsret	Domstolsstyrelsen
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet
	Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Skatteforvaltningen
	Modernisering af Amagerfælledvej 56	Domstolsstyrelsen
	Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut
Odense	SDU SUND	Syddansk Universitet
	Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen
	SDU, MMMi	Syddansk Universitet
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet

## 9.6. Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

(mio. kr.) Projekt	Oprindelig reserve	Tidligere ud- møntet reserve	Udmøntning siden forrige Anlægssta- tus (2021-priser)	Resterende reserve (2022-priser)	Bevillingsan- svarlig
Signalprogrammet	2.957,4	3.049,7	0,0	0,0	Banedanmark
Odense Letbane*	171,5	157,2	0,0	27,0	Odense Letbane
Ny bane Aalborg Lufthavn	35,8	51,3	0,0	-5,7	Banedanmark
Ny bane København-Ringsted	1.538,5	624,7	194,7	1.010,5	Banedanmark
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg	63,6	34,5	0,0	30,1	Banedanmark
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	91,3	0,0	33,4	59,5	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	402,5	4,0	0,0	407,8	Banedanmark
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	414,7	19,8	0,0	403,8	Banedanmark
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring	13,9	34,4	0,0	-21,0	Banedanmark
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	113,3	0,0	69,7	Banedanmark
Jerne Station	9,2	7,2	0,0	2,3	Banedanmark
Internet i tog	15,9	16,5	0,0	0,2	Banedanmark

Anm.: Den centrale reserve er en porteføljerreserve, og et projekt kan derfor godt have et større træk på reserven end det der er skudt ind fra det pågældende projekt. Dette finansieres så af andre projekter, der ikke får brug for reserven. Da beløbene i tabellen kan være i forskellige prisniveauer kan der være mindre afvigelser i forhold til faktiske tal. Ift. Internt i tog var det en projektforsudsætning, at den centrale reserve skulle udmøntes til projektet, når der var sikkerhed for at arbejderne kunne gennemføres inden for totalbevillingen. Der er således ikke tale om et "traditionelt" træk på central reserve.

\* I skemaet fremgår regnskabstal for så vidt angår den statslige den af den centrale anlægsreserve.

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

For projekter omfattet af Ny Anlægsbudgettering afsættes reserver (korrektionstillæg) svarende til 30 pct. af projektets basisoverslag med henblik på at finansiere de fordyrelser, som erfaringsmæssigt opstår som følge af uforudsete hændelser, ufuldstændig viden mv. Af disse svarer 10 pct. til projektreserven, der disponeres af anlægsmyndigheden. De resterende 20 pct. er projektets bidrag til den centrale reserve. Adgang til midler i den centrale reserve skal godkendes af Transportministeriets departement og Finansministeriet efter nærmere fastsatte regler. Projektets totaludgift er således basisoverslaget tillagt 10 og 20 pct.-reserverne.

Transportministeriet vurderer, at der i dag eksisterer et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag til at konkludere, at Ny Anlægsbudgettering har virket efter hensigten på vejområdet, hvor der har kunnet

konstateres mindreforbrug og dermed mindretræk på de afsatte reserver på tværs af en lang række projekter. Det er derfor besluttet, at de afsatte reserver for fremtidige vejprojekter reduceres og fremover skal udgøre 15 pct. af projektets basisoverslag, henholdsvis 10 pct. til projektreserven og 5 pct. til den centrale reserve.

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

### **Træk på den centrale reserve siden seneste Anlægsstatus**

#### **Ny bane København-Ringsted**

Projektet fik i efteråret 2021 tilført 194,7 mio. kr. fra det eget bidrag til den centrale reserve. Det skyldtes bl.a. merudgifter til de afsluttende arbejder i projektet, de kommende nye signaler, ekspropriationer, kørestrømsanlæg, arbejdet ved Ringsted Station samt afledte tværgående udgifter til projektstyring.

#### **Hastighedsopgradering Aarhus-Langå**

Projektet blev i 2021 tilført 33,4 mio. kr. (2021-priser) af dets eget bidrag til den centrale reserve. Det skyldtes især en konstatering af store mængder blød bund under og ved siden af banen, hvilket medfører et større behov for blødbundsudskiftning og ekstra fundering end oprindeligt forudsat. Dertil kom en række andre forhold, herunder ændrede behov for kurveudretning pga. sideværts acceleration, nye krav vedrørende dæmningsstabilitet samt opjusterede tværgående omkostninger.