



Transportministeriet

# Status for anlægs- og byggeprojekter

1. 2024





## Status for anlægs- og byggeprojekter 1. 2024

Udgivet af:           Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Denne publikation er omfattet af Creative Commons-licensen ”CC BY-NC-ND  
Kreditering-ikke kommerciel - ingen afledninger”.  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

# Indhold

1. Indledning .....	8
1.1 Læsevejledning .....	8
2. Jernbaner .....	10
2.1 Større jernbaneprojekter .....	11
Signalprogrammet .....	13
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense .....	14
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm) .....	15
Elektrificering af Fredericia-Aarhus .....	16
Elektrificering af Roskilde-Kalundborg .....	17
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring) .....	18
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå .....	19
Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm) .....	20
Stilling Station .....	20
Fremtidssikring af Aarhus H .....	21
Flytning af Herlev Station .....	22
Vendespor ved Carlsberg Station .....	22
Opgradering af Hillerød Station .....	23
6 GHz-frekvensbånd på S-banen .....	23
Hastighedsopgradering af S-banen .....	24
2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af Vejdirektoratet .....	25
Ny bane over Vestfyn .....	25
2.1.2 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber .....	26
Forskønnelse af Nørreport Station .....	27
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade .....	27
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station .....	28
Øresundsperroner ved København Syd Station .....	28
2.2 Større fornyelsesprojekter .....	29
Sporfornyelse Slagelse-Korsør .....	30
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted .....	30
Sporfornyelse Hobro-Aalborg .....	31
FTN Fibernetainfrastruktur Skjern-Holstebro .....	31
Ny Svanemøllen omformerstation .....	32
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse .....	33
Spor- og perronfornyelse Langå St. .....	34
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev .....	34
Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger .....	35
Sporfornyelse Skjern-Holstebro .....	36
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød .....	36
2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden seneste Anlægsstatus .....	37
Sporfornyelse Nyborg-Odense .....	37

Ballastfornyelse Fredericia-Vejle .....	37
Sporfornyelse Fredericia Station.....	37
2.4 Fornyelse og vedligehold .....	38
2.5 Igangværende undersøgelser påbaneområdet .....	39
3. Veje .....	40
3.1 Større vejanlægsprojekter under gennemførelse .....	41
Storstrømsbroen.....	42
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe .....	43
Nordhavnstunnellen .....	43
Kalundborgmotorvejens 3. etape .....	44
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding .....	44
Øget kapacitet rute 15, Herning-Ringkøbing.....	45
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S .....	45
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N.....	46
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N .....	46
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej.....	47
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen .....	48
Udvidelse af Øresundsmotorvejen.....	49
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg .....	49
3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet .....	50
3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste	
Anlægsstatus .....	50
Renovering af Sallingsundbroen .....	50
3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende	
vedligeholdelse .....	50
3.5 Undersøgelser på vejområdet .....	51
3.6 Gennemførte undersøgelser på vejområdet .....	52
4. Letbaner .....	53
Letbane på Ring 3.....	53
4.1 Åbnede letbaneprojekter .....	54
Odense letbane.....	54
5. Femern Bælt .....	55
Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen .....	55
Kyst til kyst-forbindelse.....	56
6. Metroen.....	57
M4 Sydhavnsmetroen .....	57
7. DSB .....	58
7.1 Indkøb af materiel .....	58
Indkøb af nye eltog.....	58
Indkøb af nye vogne .....	59
Merkøb af nye vogne.....	59
7.2 Anlæg af værksteder.....	60

Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København .....	60
Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus .....	60
Anlæg af værksted ved Næstved.....	61
8. Puljeprojekter på transportområdet.....	62
8.1 Status for puljer .....	62
Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet.....	64
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen.....	64
Perronforlængelse af Haslev Station .....	64
Pulje til øget tilgængelighed på stationer.....	65
Pulje til veteran tog .....	65
8.2 Status for størrepuljeprojekter.....	66
9. Bygninger .....	67
9.1 Større igangværende byggeprojekter.....	68
9.1.1 Projekter ved Bygningsstyrelsen .....	69
Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks	
Tekniske Universitet.....	69
Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet .....	70
Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup .....	71
Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København.....	71
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense .....	72
Modernisering af RUC Pergola, Roskilde Universitet.....	73
9.1.2 Projekter under lukning .....	74
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel .....	74
9.1.3 Projekter ved Vejdirektoratet .....	74
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet....	74
9.1.4 Projekter ved Vejdirektoratet under lukning .....	75
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet.....	75
SDU SUND. Syddansk Universitet .....	75
9.1.5 Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus.....	75
9.2 Status på UNILAB-midlerne.....	76
9.3 Status på nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg .....	77
10. Bilag.....	78
10.1 Bilag 1: EU-støtte .....	78
10.2 Bilag 2: Banedanmarks igangværende projekter på	
baneområdet.....	80
10.3 Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på	
fjernbanen .....	81
10.4 Bilag 4: Vejdirektoratets igangværende større anlægsprojekter	
på vejområdet .....	82
10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter .....	83
10.6 Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve .....	85



# 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 per 1. januar 2024 medmindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter er opdateret per 1. marts 2024, 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 2024-priser, medmindre andet er angivet. Orienteringen for seneste Anlægsstatus – 2. 2023 – blev fremsendt til Folketinget den 11. december 2023.

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

## 1.1 Læsevejledning

Der er i Anlægsstatus fokus på udviklingen i Transportministeriets bygge- og anlægsporfølje 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](#).

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 2024-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 per 1/1 2024: Projektets forbrug per 1. januar 2024 opgøres i mio. kr. i løbende priser.

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

Oprindeligt/ nuværende åbningsår: Første årstal i cellen angiver åbningsåret, som det blev forudsat ved det oprindelige hjemmelsgrundlag. Andet årstal angiver, hvad det nuværende forventede åbningsår 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. Fordyrelser, som fører til overskridelse af forelæggelsesgrænsen, træk på den centrale anlægsreserve, forsinkelser med ændring af åbningsåret til følge og/eller ændringer af projektets overordnede formål, betragtes som væsentlige ændringer. Væsentlige ændringer uddybes under Økonomi / Aktuel status for projektet. De steder, hvor der forventes en væsentlig ændring i fremtiden, men hvor 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 Ukraine

Som følge af krigen i Ukraine samt den økonomiske situation er prisstigninger og leveranceproblemer i dele af Bygge- og anlægsbranchen forsat en udfordring. Dette rammer Transportministeriets bygge- og anlægsprojekter. Presset på markedet afspejles også i rådgivningsbranchen, hvilket i nogle tilfælde giver kvalitetsudfordringer.

Det er fortsat en markant udfordring på baneområdet, at der kun modtages få eller ingen tilbud, der lever op til udbudsbetingelserne, men der er dog sket en bedring for vareleverancer. På vejområdet vurderer Vejdirektoratet, at budinteressen for de udbudte entrepriser at være tilfredsstillende. Vejdirektoratet vurderer dog at der de kommende år kan opstå økonomiske udfordringer blandt andet på grund af ekstraordinære prisstigninger, som følge af den globale situation med forsyningsvanskeligheder og ressourceknaphed.

For bygningsområdet er der forsat udfordringer med mangel på kvalificeret arbejdskraft, stigende priser samt lange leveringstider eller helt svigtende leverancer på byggematerialer. De fortsat høje priser i byggebranchen medfører stadig et øget pres på en række byggeprojekter. Bygningsstyrelsen er dog mindre sårbare i forhold til markedsudsving grundet deres strategiske rammeaftale.

Transportministeriet er forsat 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.

Der vil blive taget stilling til de enkelte projekter, når der er overblik over pris og materialesituation for dem. Herudover indgår også hensyn til nødvendigheden af projektudførelsen – for eksempel 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 status for åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus. I afsnit 2.4 gives en samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet og i afsnit 2.5 gives en status på igangværende undersøgelser på baneområdet. Af kapitel 5 fremgår status for det danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen. For oversigter over pulje-projekter se kapitel 8.

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

Det bemærkes endvidere, at de anførte bevillinger til projekter, puljer mv. afspejler de opførte bevillinger på finansloven for 2024 med eventuelle efterfølgende justeringer som følge af aktstykker, udmøntning af central reserve mv. I reguleringsindeksene, som er anvendt ved prisopregningen af bevillingerne på finansloven for 2024, er der forudsat en lavere prisudvikling i 2023, end hvad der blev realiseret. Der kan derfor forventes en korrektion af dette på kommende bevillingslove.

### Boks 2 | Markedsituationen på baneområdet

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 jernbane-ydelser i Danmark og i Nordeuropa. Følgeeffekter af krigen i Ukraine på priser og tilgængelighed af materialer øgede udfordringen markant, men der ses nu bedring for vareleverancer samt mindre pres for kompensation for prisstigninger ud over det kontraktuelt fastsatte. Det er dog fortsat en markant udfordring for Banedanmark, at der kun modtages få eller ingen tilbud, der lever op til betingelserne i Banedanmarks udbud, hvilket har resulteret i en række genudbud af projekter, ligesom der er uforklarlig stor variation mellem tilbud på samme opgave.

Markedet for baneentreprenørydelser er domineret af en mindre gruppe af forholdsvis store virksomheder. Banedanmark arbejder med en række tiltag for at forbedre konkurrencesituationen. For eksempel opdeles udbud i henholdsvis frie stræk-ningsarbejder, som kan løses ved brug af større sporombygningsmaskiner for at tiltrække internationale entreprenører og for eksempel stationsprojekter, som gennemføres ved brug af mindre maskiner og manuelle arbejder. Banedanmark out-sourcer ligeledes en lang række vedligeholdelsesopgaver, som er attraktive for entreprenører, der udfører anlægsprojekter på jernbanen. Formålet er at gøre 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. Endvidere ser Banedanmark et potentiale i at flytte udførelsestidspunkter fra de vanlige sommerperioder. Særligt i forhold til arbejder, som ikke kræver fuld lukning for trafik, således at arbejderne kan tilrettelægges i andre perioder end den primære aktivitetsperiode i Tyskland.

Markedet for teknisk rådgivning og bistand er domineret af en mindre gruppe af forholdsvis store virksomheder. Banedanmark oplever meget stor travlhed hos rådgiverne, hvilket i nogle tilfælde giver kvalitetsudfordringer.

Banedanmark søger derudover at insource ressourcer på teknisk rådgivning med det formål bedre at kunne løfte bygherre-opgaverne inklusiv scoping af projekter.

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 restrukturede planlægningsprocesser.

## 2.1 Større jernbaneprojekter

Tabel 2.1. Økonomioversigt over større anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse (mio. kr., 2023-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring <sup>3)</sup>	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Signalprogrammet <sup>1)</sup>	21.685,6	Under afklaring	21.685,6	Under afklaring	Ja	100%	2022/2030
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	575,8	Ja	481,3	Nej	Ja	100%	2027/2029
Elektrificering af Aarhus- Aalborg <sup>1)</sup>	3.071,9	Ja	2.597,0	Nej	Nej	100%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus <sup>1)</sup>	2.730,6	Ja	2.290,5	Nej	Nej	100%	2026
Elektrificering Roskilde-Karlundborg <sup>1)</sup>	1.324,2	Ja	1.313,1	Ja	Ja	100%	2024/2027
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring <sup>1)</sup>	134,2	Ja	134,2	Ja	Nej	100%	2020/2024
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå <sup>1)</sup>	669,5	Ja	600,4	Ja	Nej	100%	2022 (2024) <sup>2)</sup>
Modernisering af kørestrøm <sup>1)</sup>	903,3	Ja	793,5	Ja	Nej	0%	2024
Stilling Station	23,1	Ja	19,4	Nej	Ja	0%	2029-31
Fremtidssikring af Aarhus H	1.168,6	Ja	1.035,2	Ja	Nej	100%	2026/2027
Flytning af Herlev Station	224,7	Ja	190,0	Ja	Nej	99%	2026
Vendespor ved Carlsberg	200,7	Ja	170,6	Ja	Nej	0%	2028
Opgradering af Hillerød Station	406,1	Ja	343,5	Ja	Nej	0%	2027

6 GHz-frekvensbånd på S-banen	121,7	Nej	121,7	Nej	Nej	0%	Under afklaring
Hastighedsopgradering af S-banen	401,4	Ja	339,8	Ja	Nej	0%	2035
Ny bane over Vestfyn	5.812,8	Ja	4.890,3	Nej	Ja	100%	2029

Anm: "Totaludgift" angiver den samlede bevilling til projektet inklusive central anlægsreserve samt modtaget TEN-støtte. "Projektbevilling" svarer til den afsatte bevilling på Banedanmarks egen konto (dermed inklusive projektreserve men eksklusiv 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 10.6.
- 2) Dog udføres hastighedsopgraderingen på Langå Station i 2024.
- 3) Kolonnen vedrørende om der har været væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. På side 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. På fjernbanen planlægges ibrugtagning afsluttet inden udgangen af 2033, mens det på S-banen blev planmæssigt ibrugtaget i 2022.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	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. december 2011  Finansloven for 2019	21.685,6 (0,0)	14.933,9	S-bane: Kontrakter indgået 2011  Fjernbane og Onboard: Kontrakter indgået 2012	S-bane: 2018/ 2022  Fjernbane: 2021/2033	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Med akt. 148 af 10. maj 2011 og akt. 147 af 30. november 2011 fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og Fjernbane-projektets projektafslutning. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,9 mia. kr. (2012-priser) i forhold til det oprindelige ankerbudget fra 2009. Besparelserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer (jf. to førstnævnte aktstykker) 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>Der forventes, på baggrund af ændrede forudsætninger for en række budgetposter, overskridelse af den nuværende projektbevilling. Der er derfor igangsat en rebudgettering af projektet, som forventes afsluttet i løbet af 2024. Når resultatet af rebudgetteringen foreligger, vil der være klarhed over et eventuelt merbevillingsbehov, og der vil herefter kunne foretages den nødvendige bevillingsmæssige håndtering. Banedanmark bliver mødt med meget store krav fra leverandørerne. Således indgår rebudgetteringen i de kommercielt fortrolige forhandlinger med leverandørerne.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Åbningsåret for Fjernbanen er udskudt til 2033.</p> <p><i>Aktuel status for projekt:</i> Genplanlægningen af udrulningen i Østdanmark er nu afsluttet, og Alstom har præsenteret deres reviderede plan, som omfatter de nye større infrastrukturprojekter Ny bane Vestfyn, Femernforbindelsen samt Kapacitetsudvidelse Ringsted (KURI). Alstoms plan viser færdiggørelse i 2031, og forudsætter implementeringen af en række forbedringstiltag hos Alstom, som Banedanmark endnu ikke har set effekten af. Planen er således behæftet med en vis risiko. Derfor har Banedanmark indarbejdet en buffer på to år, hvorved udrulningen af Signalprogrammet er færdig senest i 2033.</p> <p>Udrulningen i Vestdanmark følger planen. Fokus for Signalprogrammet er på følgende store milepæle i 2024: Ibrugtagning af strækningen (Aarhus)-Aalborg Lufthavn i perioden fra august til oktober, samt at føre Signalprogrammets arbejde på strækningen, (Roskilde)-Holbæk-Kalundborg, (Nordvestbanen), så langt frem som muligt, selvom ibrugtagning først sker senere grundet beslutningen om at immunisere. Derudover forventes udrulningsprojektet på S-banen (CBTC) at blive afsluttet med leverandøren i løbet af 2024.</p> <p>For Onboard er der fokus på at påbegynde udrustningen af de sidste serier i passagerflåden (Lokaltogs Lint41 samt IC3 Indusi). Samtidig er der fokus på baselineopgraderinger af allerede udrustede serier mhp. at rette systematiske fejl for derved at kunne forbedre punktligheden.</p>					

## 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. Projektet udføres samtidig med sporfornyelsesprojekter på de to delstrækninger. Der rapporteres særskilt på sporfornyelsesprojekterne vedrørende Nyborg-Odense og Ringsted-Slagelse under afsnit 2.2. Hastigheden sættes først op, når det nye signalsystem – jf. afsnittet for Signalprogrammet ovenfor – er udrullet på strækningen, hvilket pt. forventes at ske i 2028 (Nyborg-Odense) hhv. 2029 (Ringsted-Korsør). Projektet vedrører Banedanmarks arbejder på strækningen Ringsted-Odense. Sund & Bælt hastighedsopgraderer derudover selve Storebæltsforbindelsen, hvilket gøres inden for egne økonomiske rammer, og Storebæltsforbindelsen er ikke en del af de budget- og forbrugstal, som angives nedenfor. Nedenfor gives der dog en kort status for Sund & Bælts arbejder.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 141 af 16. maj 2019	575,8 (94,5)	248,0	2019	Nyborg- Odense: 2024/2027  Ringsted Korsør: 2024/2029	Ja

### Økonomi:

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning. Projektet forventes, på baggrund af blandt andet udbudsresultatet for det i efteråret 2023 annullerede udbud for delstrækningen Ringsted-Korsør (jf. nedenfor), at få behov for at trække på central reserve. Den samlede økonomi er under konsolidering og afhænger af udbudsresultaterne for delstrækningen Ringsted-Korsør, hvor hovedentrepriserne genudbydes med henblik på udførelse i 2026/2027.

### Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:

Jf. nedenfor er udførelsen udskudt med ét år som følge af et højt udbudsresultat, hvilket dog ikke påvirker tidspunktet for, hvornår hastigheden sættes op på strækningen. IP-35 Forligskredsen blev orienteret om dette den 28. februar 2024.

### Aktuel status for projekt:

Åbningsårene ovenfor angiver, hvornår hastigheden kan sættes op til 200 km/t i forbindelse med udrulningen af de nye signaler på delstrækningerne.

#### Nyborg-Odense:

Hovedparten af projektet blev som planlagt gennemført i forår og sommer 2023. Der udestår nu kørestrømstestkørsel for at kunne hæve hastigheden til 200km/t samt modificering af sporskifter, så de overholder gældende regler. Disse forventes færdig i 2025.

#### Ringsted-Slagelse:

Banedanmark modtog i november 2023 kun ét endeligt tilbud på de første anlægsarbejder på strækningen, og tilbuddet var væsentligt højere end forudsat. På den baggrund blev udbuddet annulleret, og arbejderne skal genudbydes. Genudbuddet indebærer, at udførelsesperioden for hovedentrepriserne på strækningen udskydes, så arbejderne nu forventes udført i 2026-2027. Udskydelsen påvirker dog ikke, hvornår hastigheden sættes op på strækningen, da dette jf. ovenfor først sker efter udrulning af de nye signaler på delstrækningen.

#### Hastighedsopgraderingen på Storebæltsforbindelsen:

Som en del af hastighedsopgraderingen af Ringsted-Odense gennemfører Sund & Bælt hastighedsopgraderingen på Storebæltsforbindelsen fra 180 km/t til 200 km/t inden for egne økonomiske rammer. Sund & Bælt har sat projektet på pause som følge af markante prisstigninger. Sund & Bælt vil igangsætte en replanlægning, når genplanlægningen af Signalprogrammet er afsluttet.

## 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 klimavenlige el-tog på strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af 30. november 2018 (tidligere fortrolig Akt. X af 29. juni 2017) Lov om tillægsbevilling for 2022	3.071,9 (474,9)	1.256,2	2017	2025/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektet blev i 2018 tildelt 4,0 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen. I forlængelse af anlægsloven for ombygning af Aarhus H er der foretaget en overførsel af bevilling for 105,4 mio. kr. (heraf 16,2 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H som følge af overførsel af aktiviteter mellem de to projekter.</p> <p>Banedanmark har i september 2022 anmodet om yderligere træk på den centrale reserve, men anmodningen er endnu ikke færdigbehandlet. Anmodningen skyldes merudgifter til forberedende arbejder og elektrificeringsentreprisen som følge af blandt andet ændrede tidsplaner og ændrede udførelsesforhold, hvortil kommer forøgede udgifter til projektor- ganisation samt stigende råvarepriser og priser generelt. Dertil kommer forøgede udgifter til Banedanmarks projektor- ganisation. Endelig er der opstået nye udgifter til støjkompensation.</p> <p>Siden september 2022 er reserver og risikoposter via en egentlig rebudgettering blevet omsat til konkrete poster, hvilket særligt har påvirket elektrificeringsdelen af projektet. Rebudgetteringen viser, at der fortsat er behov for at tilføre pro- jektet midler fra den centrale anlægsreserve. Der er i rebudgetteringen skelet til erfaringerne med ekstraarbejder i blandt andet Elektrificering Fredericia-Aarhus, som – for så vidt angår selve elektrificeringen – er længere fremme end Elektrificering Aarhus-Aalborg.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Design af kørestrømsanlægget på strækningen pågår og forventes afsluttet i løbet af 1. halvår 2024, og selve udførelsen forventes at opstarte i Langå i første halvår af 2024.</p> <p>Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor broer enten skal hæves eller spor skal sænkes. Der udestår nu alene broarbejder i Aalborg (to broer), Hadsten (én bro) samt Langå (to broer).</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 klimavenlige el-tog på strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	2.730,6 (440,1)	1.889,3	2018	2024/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev i 2018 tildelt 9,1 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen. I forlængelse af anlægsloven for Fremtidssikring Aarhus H er der foretaget en overførsel af bevilling for 268,8 mio. kr. (heraf 41,3 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H som følge af overførsel af aktiviteter mellem de to projekter.</p> <p>Banedanmark har i september 2022 anmodet om yderligere træk på den centrale reserve, men anmodningen er endnu ikke færdigbehandlet. Anmodningen skyldes blandt andet merudgifter til nødvendige ændringer i kontrakten med leverandøren på selve elektrificeringen grundet ændrede tidsplaner – herunder som følge af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan fra 2017. Dette har blandt andet medført behov for at omprojektere og flytte master med henblik på at sikre signalsynlighed. Hertil kommer markante prisstigninger, som medfører prisregulering for indkøb af jern- og betondele. For de forberedende arbejder, primært broarbejder, betyder prisudviklingen meromkostninger på dels indgåede kontrakter, samt dels at de senest udbudte bropakker er blevet markant dyrere end budgetteret. Dertil kommer forøgede udgifter til Banedanmarks projektorganisation.</p> <p>Siden september 2022 er reserver og risikoposter via en egentlig rebudgettering blevet omsat til konkrete poster, hvilket særligt har påvirket elektrificeringsdelen af projektet. Rebudgetteringen viser, at der fortsat er behov for at tilføre projektets bidrag til den centrale anlægsreserve, svarende til hidtil fremsendte ansøgning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor spor enten skal sænkes eller broer hæves. Langt de fleste broer er afsluttet eller stort set afsluttet. En bro er pt. under udførelse i Vejle (Østerbrogadebroen). Broen forventes afsluttet ultimo 2024. Derudover er tre broer i Aarhus Kommune under projektering (Skanderborgvej, Gammel Kongevej og Kongsvang).</p> <p>Hvad angår selve elektrificeringen er langt størstedelen af master og fundamenter sat på strækningen med undtagelse af Aarhus H, hvor samtlige elektrificeringsarbejder først udføres i 2026. Der pågår arbejde med at etablere køretråd på resten af strækningen, og arbejdet forventes færdiggjort i 2024, da de sidste arbejder er afhængige af afslutning af andre projekter, herunder broen på Østerbrogade i Vejle.</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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove	1.324,2 (11,1)	713,4	2018	Roskilde- Holbæk:  2021/2024 Holbæk-Kalundborg: 2021/2027	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Det blev i 2022 godkendt, at de midler, der tidligere er blevet tilført fra den centrale reserve til immuniseringen af delstrækningen Roskilde-Holbæk, fastholdes i projektet til dækning af merudgifter som følge af etapeopdelingen af den fulde strækning Roskilde-Kalundborg i to udførelsesmæssigt separate delstrækninger (Roskilde-Holbæk og Holbæk-Kalundborg). Meromkostningerne vedrører aftale med entreprenør om en revideret udrulningsplan på kørestrømsentreprisen, replanlægning af de forberedende arbejder til elektrificeringen og tværgående styringsomkostninger. Desuden fastholdes de tidligere tilførte midler fra den centrale reserve til dækning af eventuelle yderligere merudgifter, der måtte opstå i projektet, så det i lighed med tilsvarende projekter har en passende projektreserve.</p> <p>I august 2023 godkendte forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035, at projektet kunne igangsætte immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk alligevel. Dette gøres i lyset af nedenfor beskrevne risiko for en forsinkelse af signallystemets udrulning på strækningen. Udgifterne forbundet med at forberede immuniseringen afholdes inden for eksisterende projektbevilling. Anmodningen om finansiering af selve immuniseringen ved udmøntning af 64,0 mio. kr. (2023-priser) fra den centrale reserve blev godkendt i december 2023.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:</i> Jf. beskrivelse ovenfor er der fra projektets centrale reserver tilført 64,0 mio. kr. (2023-priser) til immunisering af Roskilde-Kalundborg.</p> <p>Aktuel status for projekt: Immunisering af strækning fra Roskilde-Holbæk gennemføres i løbet af 2024, så der kan indsættes el-tog på delstrækningen fra ultimo 2024.</p> <p>På den resterende del af strækningen fra Holbæk til Kalundborg er de hidtidige forberedende arbejder (sporsænkninger og broarbejder) gennemført som planlagt. Udførelse på den resterende bro på strækningen (i Regstrup) går som planlagt med forventet afslutning i første halvår 2024. Det forventes fortsat, at strækningen Holbæk-Kalundborg kan ibrugtages i 2027.</p>					

## Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 51 af 12. oktober 2017 Akt. 6 af 11. oktober 2018	134,2 (0,0)	54,4	2017	Lindholm: 2020/2020  Hjørring: 2020/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> 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> Anlægsarbejderne i Lindholm er afsluttet og taget i brug den 21. september 2020. For så vidt angår arbejderne i Hjørring er detailprojektering gennemført. Der er indgået kontrakt med entreprenøren den 13. marts 2024, og forberedende arbejder er påbegyndt.</p>					

## Hastighedsopgradering Aarhus-Langå

Formålet med projektet er at opnå en højere hastighed på 180 km/t. Derfor er det blandt andet nødvendigt at udrette kurver på strækningen og nedlægge tre overkørsler samt etablere tre vejbroer som erstatning. Hastighedsopgraderingen udføres sammen med sporfornyelse af strækningen. Hastigheden på strækningen kan dog først hæves efter udrulningen af det nye signalsystem på strækningen, som forventes at ske ultimo 2024.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Vesentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	669,5 (69,1)	424,8	2018	2021/2022 Visse delaktiviteter er udskudt til 2024 (Langå Station)	Nej
<p><i>Økonomi:</i> 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 kurvedretning på grund af sideværts acceleration, nye krav vedrørende dæmningsstabilitet samt opjusterede tværgående omkostninger.</p> <p>I forlængelse af anlægsloven for Fremtidssikring Aarhus H (jf. dette projekts beskrivelse nedenfor) er der sket en overførsel af bevilling for 22,1 mio. kr. (heraf 5,1 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H, idet hastighedsopgraderingen på selve Aarhus H ikke længere er en del af projektet Hastighedsopgradering Aarhus-Langå, men i stedet gennemføres i regi af projektet Fremtidssikring Aarhus H.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Strækningen mellem Aarhus (ekskl. selve Aarhus H) og Langå blev udført planmæssigt fra april til september 2022, og efterfølgende vejbroer er nu også afsluttede.</p> <p>Arbejderne i 2022 omfattede ikke selve Langå Station. Arbejdet på Langå Station er planlagt til udførelse sammen med Signalprogrammet i andet halvår 2024. Der er indgået kontrakt med entreprenør den 12. februar 2024 og mobilisering er igangsat. Det er aftalt, at der skal hastighedsopgraderes til 180 km/t. Der er konstateret en stor mængde blødbund ved Langå Station, som kan være til hinder for den aftalte opgradering. Hastigheden gennem Langå Station hæves i første omgang til 160 km/t. Der vil derefter, over en periode på to år, foretages en resonansmåling af jordbunden med henblik på efterfølgende at hæve hastigheden til 180 km/t, når jorden forventeligt er komprimeret som følge af drift med 160 km/t. Den trinvis hastighedsopgradering vil ikke have nogen effekt på køreplanen.</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, at forligskredsen traf beslutning om at elektrificere yderligere dele af statsbanenettet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finanslovene for 2007, 2018 og 2020 Akt. 227 af 18. juni 2020	903,3 (109,9)	592,4	2018	2023/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Jf. akt. 227 af 18. juni 2020 er der tidligere overført 14,8 mio. kr. (2020-priser) fra projektets centrale anlægsreserve i forbindelse med projektudvidelsen med en fordelingsstation ved Gelsted.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Ibrugtagelse af fordelingsstationer i Vigerslev, Marslev, Fredericia og Slagelse er forsinkede til 2024. Marslev forventes ibrugtaget i 1. kvartal 2024, mens Fredericia og Slagelse forventes ibrugtaget i 2. kvartal 2024, og Vigerslev forventes ibrugtaget i 3. kvartal 2024.</p> <p>Entreprenørarbejder i forbindelse med fordelingsstationer i Marslev og Slagelse er overstået, og anlæggene er overdraget til Banedanmark.</p> <p>Projektet skal sikre tilstrækkelig kørestrøm til de besluttede elektrificerede strækninger på statsbanenettet. Udskydelsen af ibrugtagningen af det fulde projekt fra 2023 til 2024 forventes dog ikke at påvirke el-togdrift, da denne først optrædes med udrulningen af elektrificeringsprogrammet til særligt Aarhus og Aalborg.</p>					

## Stilling Station

Den daværende forligskreds bag aftalen om Bedre og billigere Kollektiv Trafik har besluttet, at der skal anlægges et trinbræt i Stilling cirka fire kilometer nord for Skanderborg.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 88 af 28. februar 2019	23,1 (3,7)	6,0	2019	2022/2029-2031	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Projektets økonomi skal revideres i lyset af blandt andet den udskudte udførelse fra 2022 til 2029-2031 og prisudviklingen i den nuværende markedssituation.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Projektet skulle oprindeligt have været udført i 2022, men er blevet udskudt til perioden 2029-2031.</p> <p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har tidligere været planlagt til udførelse i 2022 og blev sendt i udbud i 2021. Banedanmark modtog ikke bud fra entreprenører, der overholdt konditionerne, hvorfor etablering af Stilling Station tidligst kunne udføres i 2025.</p> <p>Det er besluttet, at projektet skal gennemføres i perioden fra 2029 til 2031. Årsagen til at projektet planlægges udført mellem 2029-2031 er, at der i de kommende år er planlagt adskillige andre projekter på den østjyske hovedstrækning mellem Fredericia og Aarhus.</p>					

## Fremtidssikring af Aarhus H

Der gennemføres jf. Aftale om en Infrastrukturplan 2035 en fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård, som blandt andet 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. Derudover udføres blandt andet forberedende arbejder til elektrificeringen af selve Aarhus H og en fornyelse af sporene på stationen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 565 af 10/05/2022 og Lov om tillægsbevilling for 2022	1.168,6 (133,4)	84,2	2022	2026/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i>                      Projektet integrerer en række eksisterende og nye bevillinger, så der nu er ét samlet projekt for Aarhus H. Bevillingsændringerne er implementeret med tillægsbevillingsloven for 2022 og finansloven for 2023. Dette er sket i forlængelse af den vedtagne anlægslov for det samlede Aarhus H-projekt.</p> <p>Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p> <p>I forlængelse af afslutningen af programfasen er projektets prognose under konsolidering. Dette er en større opgave end normalt, givet de mange tidligere enkeltstående projekter, som nu konsolideres til et projekt, samt grundet den ekstraordinære udvikling i priserne, der er set over de seneste år.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i>                      Projektet er i gang med detailprojektering, og det forventes, at entreprenørbuddet udsendes efter sommeren 2024.</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 større sammenhæng mellem S-togsnettet og Hovedstadens Letbane, og passagerpotentialet for S-togstationen vil blive fordoblet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	224,7 (34,7)	4,0	2022	2026/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning. Projektets økonomi er under konsolidering i forbindelse med detailprojekteringen. Visse konstaterede merudgifter såsom uforudsete udgifter til signalsystemet betyder, at projektet med stor sandsynlighed får behov for at trække på den centrale anlægsreserve. Konsolideringen af projektets økonomi forventes afsluttet medio 2024.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er planlagt til udførsel i 2026. Projektet er pt. i gang med detailprojektering.</p>					

## Vendespor ved Carlsberg Station

Med anlæg af et vendespor i området øst for Carlsberg Station bliver det muligt at indsætte tre ekstra tog per time per 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	200,7 (30,1)	0,0	2022	2026/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forventes opstartet i løbet af 1. halvår 2024.</p>					

## 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 Favrholm 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	406,1 (62,6)	7,5	2022	2026/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er på nuværende tidspunkt i gang med programfasens del 2. Projektet er på nuværende tidspunkt ved at færdiggøre programfaserapporten sammen med den vindende rådgiver Niras. Det forventes at projektet skifter fase til detaljeprojektering i juni 2024.					

## 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 flytte til et andet frekvensbånd. Projektets hensigt har været at ændre 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	121,7 (0,0)	4,4	2022	2025/under afklaring	Nej
<i>Økonomi:</i> Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022. Der blev i forbindelse med Infrastrukturplan 2035 afsat en ramme på 100 mio. kr. (2022-priser), som dog var estimeret med store forbehold, og som ikke indeholdte central reserve. Projektets samlede pris afhænger af den løsning, der vælges for projektet, jf. nedenfor.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Den indledende projektafdækning har vist, at det umiddelbare projekt ikke er teknisk attraktivt og markant dyrere end bevillingen. Banedanmark ønsker derfor i samarbejde med DSB, som overtager ansvaret for CBTC-systemet fra 2027, at afklare, om der kan udvikles en bedre og potentielt billigere løsning. Banedanmark ansøger Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur (SDFI) om en forlængelse af den nuværende frekvenstilladelse, som løber til og med 2025. Banedanmark har sammen med Rambøll undersøgt risikoen for driftskonsekvenser nærmere og konkluderet, at risikoen for forstyrrelser af S-banens trafik er meget lav samt konkluderet, at der ikke er egentlige sikkerhedsrisici.					



## Hastighedsopgradering af S-banen

Projektet gennemfører en lang række mindre hastighedsopgraderinger fordelt på hele S-banen. Konkret fjernes en række ”knaster”, som er sporstykker med lokale hastighedsnedsættelser.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	401,4 (61,6)	0,0*	2022	2035/2035	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Udbedring af den første lokale knast – ved Hellerup Station – blev igangsat ultimo 2022. Detailprojekteringen er i gang og forventes afsluttet i foråret 2024. Udbudsmaterialet forventes færdigt i sommeren 2024. Entreprenørudd budet forventes gennemført ultimo 2024. Udførsel er planlagt til primo-medio 2025. De øvrige udestående i projektet forventes udbedret i årene frem til 2035.</p>					

\* Projektets forbrug er pt. 0,0 mio. kr., men der er afholdt udgifter til delprojektet ved Hellerup station. Udgifter forbundet med projektet er pt. kontrolleret på forberedelsen af projektet Sporformyelse Svanemøllen-Hillerød, som udføres i sammenhæng med hastighedsopgraderingen, men vil blive omkonteret til hastighedsopgraderingsprojektet.

## 2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af Vejdirektoratet

### 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 1424 af 17. december 2019 Akt. 227 af 18. juni 2020 Akt. 364 af 17. september 2021	5.812,8 (922,4)	666,3	2021	2028/2029	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Henset til projektets risikoprofil vurderes det nu, at er nødvendigt at trække på projektets centrale reserve. Projektfordyrelserne skyldes primært markant højere priser end forventet til gasledningsomlægningen såvel som til elektrificerings- og signaldelene. Vejdirektoratet har i september 2023 anmodet om delvist træk på den centrale reserve, og anmodningen er godkendt af Finansministeriet den 12. marts 2024. Det anmodede træk på 545,1 mio. kr. er inden for projektets totaludgift, der forventes overholdt.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Der er siden seneste Anlægsstatus foretaget et træk på den centrale reserve på 545,1 mio. kr. Trækket er fortsat inden for projektets totaludgift, der forventes overholdt.</p> <p>Transportministeren har den 26. januar 2024 orienteret Folketingets Transportudvalg om, at anlægsprojektets færdiggørelse udskydes med ét år. Projektet forventes nu afsluttet i 2029. Årsagen er, at projektet har mødt nogle tidsudfordringer, som har betydet behov for at forlænge anlægsperioden. En af udfordringerne er Totalrådgiverens forsinkelse i projektering, som har betydet forsinkelse på udbudsmaterielet på 4-5 måneder. Derudover har projektet to store risici i anlægsfasen, der kan medføre store forsinkelser og omkostninger, hvis projektet ikke følger den planlagte tidsplan. Den ene risiko er at gøre jordanlægget klar til at lægge skinner og installere signaler. Den anden risiko er implementeringen af et nødvendigt signalprogram.</p> <p><i>Aktuel status for projektet:</i> Arbejdet med gasledningen følger tidsplanen. Den nye gasledning blev ibrugtaget i december 2023 og optagning af eksisterende gasledning er påbegyndt marts 2024</p> <p>Anlægsarbejdet med baneprojektet forventes opstartet i marken i 3. kvartal 2024</p> <p>Desuden pågår ekspropriations- og besigtigelsesforretninger samt arkæologiske undersøgelser.</p>					

## 2.1.2 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber

Table 2.1.2 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber (mio. kr., 2024-priser)

Projekt	Total-udgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug per 01.01.24	Disponeret projektreserve	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlig ændring
Forskønnelse af Nørreport Station	25,2	25,2	Ja	0,3	0,0	2025/2027	Ja
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	216,8	216,8	Ja	15,2	0,0	2027/2028	Ja
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	649,7	550,8	Ja	171,05	10,1	2025/2026	Nej
Øresundsperroner ved København Syd Station	500,9	369,2	Ja	142,6	0,0	2025/2025	Nej

## 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	25,2 (0,0)	0,3	2022	2025/2027	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Åbningsåret er udskudt til 2027. Det skyldes, at projektet er gentænkt således, at det nu indeholder flere delelementer, som skal undersøges.</p> <p><i>Aktuel status for projekt:</i> Udbud af rådgivning forventes afsluttet i 1. halvår af 2024. Herefter forventes EU-entrepriseuddet afsluttet ultimo 2025.</p>					

## Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	216,8 (0,0)	15,2	2022	2027/2028	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Åbningsåret er udskudt til 2028. Det skyldes, at for den del der vedrører modernisering af København H, er der i projekteringen set på flere løsninger, som har betydet, at man har ændret i projektet for banegårdshallen med henblik på at skabe endnu bedre passagerflow. Ændringen i projektet har betydet, at entrepriseuddet er blevet udskudt en smule.</p> <p>Den del af projektet, der vedrører området ved Reventlowsgade, er projektet sat på hold, så man evt. kan tænke det sammen med en mulig ny metro-linje (M5).</p> <p><i>Aktuel status for projekt:</i> Rådgivning med planlægning og detailprojektering er fortsat i gang. Entrepriseopgaven er rykket og forventes udsendt i EU-udbud primo 2025 med prækvalifikation til entreprenører.</p>					

## 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 Holding A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	649,7 (98,9)	171,05	2019	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Replanlægning er gennemført og udbud af hovedentreprise er igangsat. Udførelse af transferforbindelse til Københavns Lufthavn Terminal 3 og spor 1 og 2 pågår og forventes afsluttet i 1. halvår af 2024. Den næste store milepæl er den forventede kontraktindgåelse med entreprenør primo juli 2024.					

## Øresundsperroner ved København Syd Station

Jf. Aftale om Infrastrukturplan 2035 gennemføres der anlæg af Øresundsperroner og en gangtunnel på København Syd Station (tidligere Ny Ellebjerg Station). Projektet udføres af Metroselskabet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven 2023	500,9 (79,2)	142,6	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der er indgået kontrakt med alle entrepriser, og anlægsarbejderne er i gang. Etablering af afstivningsvægge og forberedelserne af tunnelen under øresundsperronerne er afsluttet under den planlagte sporspærring i december 2023. Projektets fremdrift forløber i henhold til tidsplanen.					

## 2.2 Større fornyelsesprojekter

Table 2.2 Økonomioversigt over større fornyelsesprojekter på baneområdet (mio. kr., 2024-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 01.07.23	Væsentlige ændringer	Åbningsår
Sporfornyelse Slagelse-Korsør	676,2	Ja	291,8	Nej	2024
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	1.045,3	Ja	568,6	Nej	2025
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	971,8	Ja	355,2	Nej	2024
FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern- Holstebro	74,2	Nej	74,7	Nej	Berosat
Ny Svanemøllen omformerstation	99,8	Ja	45,8	Nej	2024
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	[fortroligt]	Nej	53,4	Ja	2027
Spor- og perronfornyelse Langå st.	184,1	Ja	21,7	Nej	2024
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev	[fortroligt]	Ja	30,1	Nej	2024
Testsystem for ibrugtagne signal-programstrækninger (Forvaltningsmiljø for signalsystemer)	[fortroligt]	Ja	54,1	Nej	2025
Sporfornyelse Skjern-Holstebro	[fortroligt]	Ja	17,5	Nyt projekt	2025
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød	[fortroligt]	Ja	37,3	Nyt projekt	2025
Sporfornyelse Slagelse-Korsør	[fortroligt]	Ja	291,8	Nej	2024

Anm.: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inklusive reserve) på seneste finanslov. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvor vidt 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.

## Sporfornyelse Slagelse-Korsør

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 252 af 3. juni 2021 Akt. 184 af 23. februar 2023 (tidligere fortroligt akt. O af 23. februar 2023)	676,2	291,8	2021	2022/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Med akt. 184 (tidligere fortroligt akt. O) af 23. februar 2023 om sporfornyelse af Slagelse-Korsør er projektets bevilgede totaludgift øget i lyset af især udbudsresultatet for projektets tre entrepriser.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> De to første entrepriser, som vedrørte manuelt sporarbejde, kørestrøm og sikring samt sporfornyelse er indgået og de manuelle arbejder blev udført i sommeren 2023. Den sidste entreprisekontrakt, som vedrører maskinelle arbejder (RPM-arbejder), er underskrevet, og udføres i 2024.</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 (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 253 af 3. juni 2021	1.045,3	568,6	2021	2023/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Dele af arbejderne planlagt til udførelse i sommeren 2022 blev indstillet grundet forsinkelser i projektet, som skyldtes manglende fremdrift fra entreprenørens side. Disse arbejder blev udskudt til udførelse i henholdsvis 2023, for så vidt angår afvandingsarbejder samt sporskifter, og i 2024/2025 for så vidt angår sporarbejderne. Der kom en ny entreprenør på jord- og afvandingsarbejder, og disse arbejder blev udført i 2023. Resten af sporombygningen er planlagt til udførelse i efteråret 2024 og påsken 2025.</p>					

## Sporfornyelse Hobro-Aalborg

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 92 af 30. januar 2020	971,8	355,2	2020	2020 og 2022/2020 og 2024*	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet har gennemført sporombygningen på den frie strækning mellem Hobro og Aalborg. Næste aktivitet vil være fornyelse af Aalborg station. Kontrakten er underskrevet 30 oktober 2023 og forberedende arbejder er opstartet primo marts 2024.  Sporombygningen af Aalborg station udføres i 2024 i samme spæringer som en række øvrige grænsefladeprojekter. Åbningen efter afslutning af projektet i 2024 vil ske i ERTMS-teknologi fra Lindholm til stationsgrænsen i Aarhus.</p>					

\* Arbejderne i 2024 vedrører Aalborg station.

## FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro

Projektet har til formål at nedgrave en ny fiberkabelinfrastruktur, som skal understøtte Signalprogrammet samt Banedanmarks operationelle it-systemer.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 208 af 18. juni 2020	74,2	74,7	2020	2021/2021	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Banedanmark har – som redegjort for i Anlægsstatus for 1. halvår 2022 – 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. Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er åbnet/ibrugtaget i 2021, dog med anvendelsen af en midlertidig fiber på de udestående dele af strækningen. Der skulle som led i projektet etableres ca. 73 km fiberkabelinfrastruktur på strækningen Skjern-Holstebro, og der udestår etablering af fiberkabelinfrastruktur på ca. 21 km af strækningen. 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, vil en revideret plan for projektets udførelse, herunder totaludgiften, skulle forelægges Finansudvalget.</p>					



## 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 (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 65 af 2. december 2021	99,8	45,8	2021	2023/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Udførelsen af totalentreprisen pågår. Bygning til transformere og teknik er opført og resterende installationer færdiggøres. Herefter testes og idriftsættes anlægget i 3. kvartal 2024.					

## Sporfornyelse Ringsted-Slagelse

Der gennemføres en sporfornyelse af strækningen Ringsted-Slagelse, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter bl.a. skinne-, svelle- og sporskifteudveksling, ballastrensning, bundudskiftning og ny sporkasse på dele af strækningen Ringsted-Slagelse.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. S af 13. april 2023	(fortroligt)	53,4	2023	2026 / 2027	Ja
<p><i>Økonomi:</i>                      Projektet blev igangsat med fortroligt akt. S af 13. april 2023. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil efter kontraktindgåelse med entreprenør.</p> <p>Projektet blev baggrund af udbudsresultatet på entreprisen annulleret grundet overskridelse af godkendte totalbudget/projektbevilling. Det er planlagt at arbejdet genudbydes i 2026/2027, og der sker en parallelforskydelse af det samlede projekt. Dertil er det besluttet at udtage de enkelte arbejder på Fjenneslev station fra projektet til udførelse i 2025.</p> <p>Hvis genudbuddet i 2026/2027 resulterer i, at forelæggelsesgrænsen overskrides, vil finansudvalget blive forelagt et søgende aktstykke om tilførsel af bevilling.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:</i>                      På grund af et højt udbudsresultat i efteråret 2023 er udbuddet blevet annulleret og udskudt med et år mhp. at opnå gunstigere tilbudspriser. Det samlede projekt udskydes derfor med et år. Udskydelsen får ikke betydning for, hvornår hastigheden kan sættes op på banen.</p> <p><i>Aktuel status for projektet:</i>                      På grund af et højt udbudsresultat blev entrepriseudbuddet annulleret i 2023 og udskudt. Projektet skal re-planlægges og det er foreløbig afstemt med Trafik at udførelse skubbes til 2026/2027, dog med undtagelse af enkelte arbejder på Fjenneslev station som skal planlægges og udbydes separat til udføres i 2025.</p>					

## Spor- og perronfornyelse Langå St.

Der gennemføres en spor- og perronfornyelse af Langå station, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter bl.a. udskiftning af skinner, sveller, ballast, underballast og sporskifter på og omkring Langå station. Herudover udskiftes de eksisterende perroner.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 185 af 25 maj 2023 (tidligere fortroligt akt. AD af 25. maj 2023)	184,1	21,7	2023	2024/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med akt. 185 (tidligere fortroligt akt. AD) af 25. maj 2023.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har været udbudt ultimo 2023 og der er indgået kontrakt med entreprenør den. 12. februar 2024. Arbejderne omkring mobilisering er opstartet ultimo februar 2024.					

## Sporfornyelse Fredericia-Tinglev

Der gennemføres en sporfornyelse af strækningen Fredericia-Tinglev, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter bl.a. udskiftning af skinner, sveller og ballast.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AR af 31. august 2023	(fortroligt)	30,1	2023	2024/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Aktstykke for projektet blev godkendt d. 31. august 2023.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Kontrakten med entreprenøren blev underskrevet af begge parter den 5. juni 2024. Gennemførelse af entreprisen er i gang. Forventes afsluttet medio december 2024.					

## Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger

Testsystemets formål er at kunne teste alle typer af hardware- og softwareændringer på strækninger, hvor det nye signalsystem er ibrugtaget. Det skal blandt andet teste systemopdateringer, systemudbedringer og fejlretninger.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AL af 22. juni 2023	(fortroligt)	54,1	2023	2024/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i>            Aktstykke for projektet blev godkendt d. 22. juni 2023. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet er de økonomiske oplysninger fortrolige. Fortroligheden vil blive ophævet efter kontraktindgåelse, som forventeligt vil være i oktober 2024. Offentliggørelsen af entrepriseudbuddet er blevet forsinket, da projektet er nødt til at kunne præcisere starttidspunkt for byggeriet i udbudsmaterialet. Forsinkelsen skyldes problematikkerne beskrevet nedenfor.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i>            Gennem et separat igangværende projekt ryddes og renoveres en af Banedanmarks bygninger af ældre dato. Disse aktiviteter har trukket ud på grund af kompleksiteten i særligt det kørestråms-sektioneringsanlæg, som befinder sig i bygningen, som er væsentligt mere kompliceret end først antaget. De resterende aktiviteter i projektet forventes afsluttet ved udgangen af august 2024, hvorefter entreprisarbejderne kan igangsættes i oktober 2024.</p> <p>Byggeentreprisen skal klargøre bygningen og etablere et datacenter. Der skal opføres en tilbygning til de fysisk følsomme tekniske installationer (for eksempel strøm- og ventilationsanlæg og nødstrømsanlæg), mens de robuste (for eksempel dieselgenerator og udvendige køleenheder) placeres på arealet udenfor. De forsinkede byggearbejder forventes ikke at få betydning for implementering af testmiljøet, da der er iværksat mitigerende handlinger for at sikre den kommende testkapacitet til understøttelse af Signalprogrammet.</p> <p>Selve testsystemet er bestilt hos leverandørerne. Thales systemer er leveret, er implementeret og er taget i brug 2. januar 2024. Grundet udfordringer beskrevet ovenfor forventes den resterende implementering først 2. kvartal 2025.</p>					

## Sporfornyelse Skjern-Holstebro

Der gennemføres en sporfornyelse af strækningen Skjern-Holstebro, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter bl.a. udskiftning af skinner, sveller og ballast på strækningen og omisolering af to broer samt udskiftning af eksisterende perroner i Lem. Herudover indebærer projektet en aksellastopgradering med henblik på at klargøre strækningen til batteritogskørsel.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. P af 14. december 2023	(fortroligt)	17,5	2023	2025/2025	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Aktstykke for projektet blev godkendt d. 14. december 2023. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet er de økonomiske oplysninger fortrolige. Fortroligheden vil blive ophævet efter indgåelse af entreprisekontrakt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i projekteringsfasen med fagpakkerådgivning. Projekteringen følger tidsplanen, hvor der efter planen er udbud af entreprisarbejder i 3. kvartal 2024 med udførselsstart i foråret 2025.</p>					

## Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød

Der gennemføres en sporfornyelse af strækningen Svanemøllen-Hillerød, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter blandt andet udskiftning af skinner, sveller og ballast samt udbedring af blød bund og fornyelse af sporskifter på strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt AF af 14. marts 2024	(fortroligt)	37,3	2024	2025/2025	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev bevilget igangsat med fortroligt akt. AF af 14. marts 2024. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet er de økonomiske oplysninger fortrolige. Fortroligheden vil blive ophævet efter indgåelse af entreprisekontrakt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i gang med projekteringsfasen, hvor der er indgået kontrakt med rådgiver, hvor projektet pt. står til færdiggørelse medio 2025. Projektet har haft mindre forsinkelser i forbindelse med projekteringen, men projektet forsøger at mitigere disse forsinkelser. Opstart af selve udførelsen af projektet forventes ikke at ændre sig på nuværende tidspunkt. Projektet går som ventet i udbud i efteråret 2024, hvorefter udførelsen starter i foråret 2025.</p>					

## 2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden seneste Anlægsstatus

Projekterne indeholdt i nedenstående tabeller er åbnede/ibrugtagede. Projekterne vil udgå ved næste Anlægsstatus.

### Sporfornyelse Nyborg-Odense

Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Nyborg-Odense	2023	398,4	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen

Arbejderne på projektet hen over sommeren 2023 forløb planmæssigt. Der er afholdt afleveringsforretning og der er indgået kontrakt med entreprenør vedr. 1 årsjustering. Der udestår kun modificering af sporskifter, som udføres sammen med anlægsprojektet hastighedsopgraderingen Ringsted-Odense. Projektet overskrider projektbevillingen som følge af blandt andet projektændringer i løbet af detail- projekteringen. Overskridelsen forventes dog ikke at overstige forelæggelsesgrænsen. Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

### Ballastfornyelse Fredericia-Vejle

Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Ballastfornyelse Fredericia-Vejle	2023	108,1	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen

Hovedudførelsen af projektet var fra august til september 2023. Projektet har oplevet visse merudgifter, blandt andet som følge af udbudsresultatet for entreprisen, men merudgifterne forventes at holde sig under grænsen for genforelæggelse for Finansudvalget. Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

### Sporfornyelse Fredericia Station

Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Fredericia Station	2023	128,5	Ja

Hovedudførelsen af projektet var fra juli til september 2023. Projektet forventes at overholde projektbevillingen. Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

## 2.4 Fornyelse og vedligehold

Tabel 2.4 Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen (mio. kr., løbende priser, 2024-priser fra 2024 og frem)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2035	Total
<b>Bevilling (netto)</b>	3.127,5	3.191,1	4.034,6	4.410,0	4.023,2	4.307,8	33.221,9	56.316,1
<b>Forbrug</b>	3.175,1	3.276,4	-	-			-	-
<b>Merforbrug</b>	-47,6	-85,3	-	-			-	-

Note: Bevilling er netto-tal mellem udgiftsbevillingen og indtægtsbevillingen. Forbrug er ligeledes nettotal (udgifter fratrukket indtægter). Sumafvigelser skyldes afrundinger.

Bevillingen dækker fornyelse og vedligehold af statens baner. Indsatsen planlægges i udgangspunktet således, at infrastrukturen fornyes på det totaløkonomisk optimale tidspunkt baseret på løbende vurderinger af aktivernes tilstand. I den endelige behovsprioritering tages der blandt andet højde for eventuelle sammenfald med anlægsprojekter.

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 2024, og nettobevillingen for 2024-2027 i ovenstående tabel viser bevillingsafløbet på § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanelinjen på finansloven for 2024.

I 2021 i forbindelse med forhandlingerne om Infrastrukturplan 2035 oplyste Banedanmark, at efterslæbet ved udgangen af 2030 forventes at være omkring 11 mia. kr. (2021-pl). Den øgede bevilling, der følger med aftalen, var indregnet i denne opgørelse. Et efterslæb betyder, at der er anlægs-elementer, der ikke bliver fornyet på de økonomisk optimale tidspunkter, hvilket på længere sigt øger risikoen for bl.a. hastighedsnedsættelser og driftsafbrydelser. Det øger også behovet for ekstraordinært vedligehold og øger alt andet lige de samlede udgifter forbundet med at sikre jernbanens tilstand. Siden 2021 er der sket en forøgelse af markedspriserne på jernbaneområdet, og Banedanmark forventer derfor, at efterslæbet ved udgangen af 2030 vil være større end tidligere oplyst. Banedanmark fremlægger en opdateret opgørelse over efterslæbet i 2024.

## 2.5 Igangværende undersøgelser på baneområdet

Tabel 2.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

Undersøgelse	Hjemmelsgrundlag	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ring- sted (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2021	2025
Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2022	2027
Opgradering af overkørsel ved Silkeborg (beslutningsgrundlag NAB 2)	FL22	2022	2026
Forenkling af Københavns Hovedbanegård (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2023	2026
Helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet (strategisk analyse)	FL22	2023	2026
Forlængelse af Farumbanen (del af Helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet)	FL22	2024	2026
Vigespor på Svendborgbanen (strategisk analyse)	FL22	2022	2023
Omstilling af infrastruktur til batteritog (strategisk analyse)	FL22	2022	2024
Strategisk analyse af ny forbindelse på tværs af Lillebælt	FL22	2023	2024



## 3. Veje

Afsnit 3.1 giver en status for igangværende større anlægsprojekter under gennemførelse. Afsnit 3.2 giver en status for større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet. Af afsnit 3.3 fremgår en status for projekter der er færdiggjort siden sidste Anlægsstatus. Afsnit 3.4 giver en status for efterslæbsnedbringelse på den kapitalbevarende vedligeholdelse mv. Af afsnit 3.5 fremgår en status for undersøgelser på vejområdet.

### Boks 3 | Markedssituationen på vejområdet

#### Udbudsstatistik gældende for 2. halvår af 2023

Vejdirektoratet gennemførte i 2. halvår 2023 i alt 33 bygge- og anlægsudbud, hvilket inden for de seneste 5 år kun overgås af 1. halvår 2023. Den samlede tilbudssum for de 33 entrepriser udgjorde 849 mio. kr. Den gennemsnitlige budinteresse på tværs af entreprisestørrelser var 4,8 bydende, hvilket ligger i tråd med, eller en anelse bedre end budinteressen i 1. halvår af 2023, og lidt over gennemsnittet for de seneste 5 år. Budinteressen for de udbudte entrepriser vurderes derfor at have været tilfredsstillende. Generelt gjaldt det for 2. halvår 2023, at vinderpriserne og Vejdirektoratets overslag lå tæt. De samlede vinderpriser udgjorde således 96 pct. af den samlede overslagssum.

Generelt gjaldt det for 2. halvår af 2023, at der kunne registreres stigende priser i markedet. Prisstigningen ligger over den i finansloven løbende indeksregulering af bevillingerne.

#### Vurdering af den aktuelle markedssituation

Vejdirektoratet står i 2024 og de kommende år overfor at skulle udbyde en lang række større entrepriser på nyligt igangsatte anlægsprojekter under Infrastrukturplan 2035. Projekternes anlægsoverslag er baserede på historiske markedsmæssige erfaringspriser, der ved projektigangsættelsen er fremskrevet med den gængse metode for bevillingsindeksering på finansloven og følger den generelle markedsprissætningsudvikling. Der kan derfor opstå økonomiske udfordringer, der hvor anlægsprojekter på kort sigt har behov for at anskaffe store kvantiteter af enkelte typer materialer, der - grundet den globale situation med forsyningsvanskeligheder og ressourceknaphed - står over for nogle meget volatile og ekstraordinære prisstigninger, der overstiger den almindelige indeksregulering.

### 3.1 Større vejanlægsprojekter under gennemførelse

For mere information om projekterne henvises der til Vejdirektoratets hjemmeside.

**Tabel 3.1 | Økonomioversigt over Vejdirektoratets og Sund & Bælts anlægsprojekter under gennemførelse (mio. kr., 2024-priser)**

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring <sup>2)</sup>	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Storstrømsbroen	5.025,3 <sup>3)</sup>	Ja	5.025,3	Ja	Nej	30%	2025 (vej), 2027 (bane)
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe	213,4	Ja	174,5	Ja	Nej	60%	2024
Nordhavnstunnel <sup>1)</sup>	4.482,0	Ja	4.121,8	Nej	Nej	71%	2027
Kalundborgmotorvejens 3. etape	2.896,9	Ja	2.770,4	Ja	Ja	0%	2028
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	716,9	Ja	686,1	Ja	Nej	4%	2028
Øget kapacitet rute 15, Herning-Ringkøbing	1.127,5	Ja	1078,4	Ja	Nyt projekt	0%	2028
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	4.388,8	Ja	4.196,0	Ja	Nej	45%	2027
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N	2.646,6	Ja	2.529,9	Ja	Nej	3%	2027
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N	287,0	Ja	274,8	Ja	Nej	47%	2025
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	1.108,6	Ja	1.060,0	Ja	Ja	45%	2027
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	279,1	Ja	267,3	Ja	Ja	11%	2028
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	801,4	Ja	766,5	Ja	Nej	0%	2029
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg	8.891,6	Ja	8.024,5 <sup>4)</sup>	Ja	Nyt projekt	0%	2034

Anm: <sup>1)</sup> "Totaludgift" er den samlede bevilling (inklusive projekt- og central anlægsreserve) på seneste finanslov. "Projektbevilling" er den afsatte bevilling på Vejdirektoratets egen konto (dermed inklusive projektreserve men ekskl. Central anlægsreserve). "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven inklusive efterkalkulationsbidraget, som der p.t. er disponeret over ekskl. Risikotillæg. "Åbningsår" er som udgangspunkt året for ibrugtagning af den nye infrastruktur og ikke nødvendigvis året for anlægsarbejdernes færdiggørelse. <sup>2)</sup> Vejdirektoratet forestår anlægsprojektet Nordhavnstunnel som bygherre (anlægsmyndighed) på vegne af Københavns Kommune. Nordhavnstunnel finansieres af Københavns Kommune, By & Havn, og det fremtidige selskab Lynetteholm I/S. Staten garanterer for finansieringsbidraget fra selskabet Lynetteholm I/S indtil selskabet er stiftet. Styregruppens medlemmer fra Københavns Kommune og By & Havn godkender udmøntning af midler fra K2B-reserven. <sup>3)</sup> Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. På side 9 i læsevejledningen beskrives dette nærmere. <sup>4)</sup> K2B er frigivet på Storstrømsbroen ved TB23 og er derfor ikke opregnet i forbindelse med årsskiftet 2023/2024, hvorfor den anført bevilling adskiller sig fra FL24 bevillingen på 5.131,8 mio. kr. 4) Projektbevillingen på FL24 var grundet en fejl ved beregning af fordeling mellem K2A og K2B-reservne angivet for lavt. Den angivne i tabel 3.1 er den korrekte projektbevilling. Fejlen vil blive rettet på FL25.

## 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 total-budget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyn- delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 737 af 1. juni 2015	5.025,3	2.587,76	2018	2022 (vej) 2023 (bane)/ 2025 (vej) 2027 (bane)	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet styrer efter en totaludgift for Storstrømsbroen på 5.025,3 mio. kr., hvilket udgøres af projektbevillingen på finansloven 2024 på 4.270,7 mio. kr. (2024-pl) tillagt central reserve frigivet på lov om tillægsbevilling 2023 på 754,6 mio. kr. (2023-pl). Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektets totalentreprenør SBJV I/S har løbende rejst en række økonomiske krav over for Vejdirektoratet. Ved supplerende klageskrift, fremsendt til Voldgiftsnævnet i maj 2023, beløb det samlede krav sig til ca. 3,4 mia. kr. Vejdirektoratet har på det foreliggende grundlag svært ved at se, at entreprenøren tilnærmelsesvis vil have ret til de meget omfattende økonomiske krav. Svarskrift er under udarbejdelse.</p> <p>Per 31. december 2023 er 25 præfabrikerede brodragere færdigstøbte, hvoraf 21 er monteret i endelig position. Der er placeret 36 ud af samlet 40 præfabrikerede fundamenter på havbunden. Betonarbejderne i den centrale pylon pågår, og har nået en højde på 42 meter. Ved både broens sydlige og nordlige ende er bropiller, brovederlag og brodragere færdigstøbte. Samlet er der bygget 2.000 m bro.</p> <p>Det er fortsat Vejdirektoratets vurdering, at vejforbindelsen kan åbne ultimo 2025, og at jernbaneforbindelsen tidligst vil kunne ibrugtages i 1. kvartal 2027.</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 og en renovering af den eksisterende bro over Ribe å.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 24 af 1. december 2016	213,4 (38,9)	141,5	2019	2020/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 174,5 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har besluttet at sætte renoveringen af den eksisterende bro i gang. Renoveringen, og hermed projektet, forventes at være afsluttet ultimo 2024. Selve vejudbygningsarbejdet inklusive jernbanekrydsningen blev afsluttet i december 2020 med udlægning af slidlag i juni 2021. Forsvaret har primo 2024 opsat interimsbro til afvikling af trafik under det forestående renoveringsarbejde.</p>					

## Nordhavnstunnelen

Der etableres en tunnel under Svanemøllebugten som vil forbedre tilgængeligheden for trafikken til og fra Nordhavn. Tunnelen anlægges af Vejdirektoratet for Københavns Kommune. Yderligere forberedes Nordhavnstunnelen til videreførelse af en ny Østlig Ringvej.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Lov 57 af 19. december 2020 Akt. nr. 55 af 25. november 2021	4.482,0 (360,2)	905,5	2020	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektets totaludgift på 4.482,0 mio. kr. forventes overholdt. Nordhavnstunnel finansieres af Københavns Kommune, By &amp; Havn og det fremtidige selskab Lynetteholm I/S. Københavns Kommune disponerer over den centrale reserve.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Totalentreprisen for tunnelen samt hovedentreprisen for SCADA, netværk, mv. forløber begge planmæssigt. Totalentreprenøren pågår færdigprojekteringen af tunnelen. Arbejdet med etablering af byggegrube (udgravning til tunnel) følger tidsplanen og store dele af spunsjern er etableret. Næste store aktivitet er udgravning af byggruppen til ankerniveau.</p>					

## Kalundborgmotorvejens 3. etape

Projektet er i Infrastrukturplan 2035 udlagt som en opgradering og udbygning af den eksisterende landevej mellem Knabstrup og Svebølle til motorvej, og anlæg af ca. 9 km ny motorvej mellem Svebølle og Kalundborg.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023	2.896,9 (104,2)	90,7	2022	2028/2028	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Med beslutningen om forøgelse af projektbevillingen er der ved ændringsforslagene for finansår 2024 indarbejdet bevillingsforøgelsen. Forhøjelsen af projektbevillingen udgør i alt 493,0 mio. kr. i 2024-2028. Med forhøjelsen er der i alt afsat 2.896,9 mio. kr. (2024-pl) inkl. central reserve til anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:</i> Jf. ovenstående afsnit om økonomi er der ved ændringsforslagene for finansår 2024 indarbejdet bevillingsforøgelsen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægslov for projektet er politisk vedtaget den 30. november 2023.</p>					

## Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding

For at afhjælpe trængsel udvides den 7 km lange motorvejsstrækning nord om Kolding til hhv. 6 og 8 spor.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023.	716,9 (30,8)	15,7	2022	2028/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 686,1 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægslov for projektet er politisk vedtaget den 30. november 2023. Projektforberedende arbejder pågår.</p>					

## Øget kapacitet rute 15, Herning-Ringkøbing

For at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden udbygges den eksisterende rute 15, så der bliver en 2+1 vej fra Røgind til Ringkøbing-Skjern kommune til tilslutningsanlægget ved messemotorvejen ved Snebjerg i Herning kommune.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug pr. 01-01-24	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023	1127,5 (59,1)	3,0	2023	2028/2028	Nyt Projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 1.078,4 mio. kr. forventes overholdt. Derudover har forligskredsen bag Land &amp; By-puljen vedtaget særskilt finansiering til strækningen Langerdalsvej - Røgind (i alt 204,0 mio. kr.).</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægslov for projektet er politisk vedtaget den 30. november 2023. Projektforberedende arbejder pågår. Dette er første gang projektet er medtaget i Anlægsstatus.</p>					

## 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 støjafskærmning på samlet ca. 8 km.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	4.388,8 (192,8)	399,5	2022	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 4.196,0 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Der er udarbejdet implementeringsplan for insektkorridor langs E45. Alle broentrepriser er startet op i anlæg. Udarbejdelse af udbudsmaterialer til kommende udvidelsesentrepriser pågår.</p>					

## 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	2.646,6 (116,7)	209,1	2022	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 2.529,9 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Ekspropriationer afsluttes i foråret 2024. Udvidelse af de først 6 km. Vej inkl. broer pågår.</p>					

## 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 tilslutningsanlæggene således kapaciteten udvides og de klargøres til en fremtidig udbygning af motorvejen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Vejloven nr. 1520 af 27. dec. 2014	287,0 (12,2)	44,7	2022	2025/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 274,8 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Anlægsarbejderne er påbegyndt i 2024. Ekspropriationer er afholdt og arkæologiske udgravninger pågår.</p>					

## Udvidelse af Hillerødmotorvejens 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	1.108,6 (48,6)	61,2	2022	2027/2027	Ja

### Økonomi:

Der er indarbejdet en række projektilpasninger- og besparelser. Forligskredsen blev orienteret herom ved brev af 25. august 2023.

I forbindelse med licitation er det konstateret, at det fulde projekt ikke forventes at kunne gennemføres inden for totaludgiften på 1.108,6 mio. kr. Det skyldes primært forøgede priser på stål, grus og aluminium. Forligskredsen besluttede den 12. juni 2024 at igangsætte anlægget af de sydligste ca. 9 km af strækningen fra Allerød i syd til nord for TSA 34 Hillerød S, hvor der disponeres inden for bevillingen. Forligskredsen forventes at tage stilling til gennemførelsen af resten af projektet primo 2026. Vejdirektoratet arbejder løbende med at opdatere datagrundlaget samt mitigere risici forbundet med projektets økonomi. Det forventes, at Vejdirektoratet kan præcisere den forventede fordyrelse yderligere efter sommeren 2024, hvorefter Finansudvalget vil blive forelagt projektets økonomiske situation med henblik på stillingtagen til eventuelt merbevillingsbehov eller tilpasning.

### Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:

Jf. afsnittet ovenfor vurderes det, at det fulde projekt ikke kan gennemføres inden for totaludgift på 1.108,6 mio. kr. Der vil blive forelagt et aktstykke for Finansudvalget, om at anlægget af de sydligste ca. 9 km sættes i gang i 2024, hvor der disponeres inden for bevillingen.

### Aktuel status for projektet:

Anlægsarbejderne påbegyndes i 2024.



## 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	279,1 (11,8)	1,9	2022	2026/2028	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 267,3 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Åbningsåret forventes udskudt. Det forventede åbningsår er under afklaring.</p> <p><i>Aktuel status for projektet:</i> Som tidligere rapporteret er der ved miljøkonsekvensvurderingen for udbygningen af strækningen konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000 området, hvorfor EU-Kommissionens stillingtagen er påkrævet. I juli 2023 meldte EU tilbage med en række supplerende spørgsmål til projektet og miljøkonsekvensvurderingen. Spørgsmålene er blevet besvaret i november 2023. Der afventes en tilbagemelding fra EU-Kommissionen.</p> <p>Projektet kan ikke påbegyndes forinden sagen med EU-Kommissionen er afgjort. Projektets tidsplan vil blive revideret, når der foreligger en afklaring. Åbningsåret forventes tidligst at blive 2028.</p>					

## Udvidelse af Øresundsmotorvejen

Formålet med projektet er at forbedre fremkommeligheden på Øresundsmotorvejen ved udvidelser mm. på de strækninger og tilslutningsanlæg, der er - eller vil blive - flaskehalse de kommende år.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 31.12.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov fremsat marts 2024	801,4 (34,9)	9,3	2023	2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Det fremgår af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021, at Øresundsmotorvejen skal udvides med en vognbane i hver retning fra Vestamager til Københavns Lufthavn. Samtidig udvides sammenfletningen med Amagermotorvejen, der etableres en ny parallelrampe ved Ørestad og tilslutningsanlægget til Amager Strandvej udbygges. Arbejdet med detailprojekteringen er påbegyndt parallelt med miljøkonsekvensvurderingen af projektet, jf. kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen. Detailprojekteringen forventes afsluttet i 2. halvår 2024. Herefter følger udbud og udførsel efter eventuelt godkendt anlægslov.</p>					

## Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg

Projektet omfatter anlæg af en ca. 20 km lang 4-sporet motorvej i Egholmlinjen med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord. Motorvejen føres vest om Aalborg og hen over øen Egholm. Motorvejen føres under Limfjordens sydlige løb i en tunnel og over Nørredyb på en lavbro.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L112 af den 11. juni 2024	8.891,6 (867,1)	3,4	2024	2034/2034	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægsloven blev kundgjort den 11. juni 2024 og træder i kraft den 1. juli 2024. De forberedende anlægsaktiviteter påbegyndes i andet halvår 2024, hvor der som noget af det første skal udarbejdes en udbudsstrategi for projektet. Selve vejanlægsaktiviteterne forventes at opstarte i 2026.</p>					

### 3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

Der er ikke igangsat større aktstykker vedligeholdelsesprojekter på vejområdet siden sidste anlægsstatus.

### 3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus

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

## Renovering af Sallingsundbroen

Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Renovering af Sallingsundbroen	2023	159,1	Nej

Projektet er åbnet i efteråret 2023. Der er til og med 2023 disponeret 154,2 mio. kr. I 2024 udføres kontrol af entreprenørens dokumentation, samt tilsyn med små færdiggørelsesarbejder. I alt forventes et forbrug på 0,7 mio.kr. i 2024. Den samlede forventede omkostning er dermed 154,9 mio. kr. i forhold til et totalbudget på 159,9 mio. kr.

### 3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse

Kapitalbevarende vedligeholdelse omfatter vedligeholdelse af statens veje for så vidt angår belægninger, broer og andre bygværker, samt øvrige mindre aktiver, så det er muligt at bevare vejnettets kapitalværdi.

**Tabel 3.4 | Fornylse og vedligehold (mio. kr.)**

	2024	2025	2026	2027	Total
Bevilling FL24	1.212,7	1.137,1	1.263,1	997,5	4.610,4
Prognose, behov	1.268,2	1.140,7	1.297,3	1.146,9	4.853,1
Difference	- 55,5	- 3,6	- 34,2	- 149,4	- 242,7

For så vidt angår belægninger, broer og andre bygværker samt øvrige mindre aktiver viser prognosen, at behovet i 2024 er større end bevillingen. Behovsopgørelsen er baseret på en faglig teknisk vurdering af aktivernes tilstand. Vedligeholdelsesarbejderne prioriteres efterfølgende baseret på hvornår det samlet set er økonomisk optimalt at udføre de enkelte vedligeholdelsesarbejder. Vurderingen baseres blandt andet på løbende aktuel viden om aktivernes tilstand, der kan være påvirket af f.eks. en hård vinter, samt sammenfald med anlægsprojekter.

Forbruget vil ikke overstige bevillingen og med opgørelsen baseret på økonomisk optimalitet forventes et vejnet i vedligeholdelsesmæssig balance ultimo 2024. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at der i den nuværende behovsopgørelse indgår belægninger på strækninger, som er sammenfaldende med kommende anlægsstrækninger. Disse strækninger levetidsforlænges indtil anlægsprojekterne går i gang og belægningerne udføres sammen med anlægsprojekterne.

### 3.5 Undersøgelser på vejområdet

Tabel 3.5 Igangværende undersøgelser på vejområdet

Undersøgelse	Hjemmelsgrundlag	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Udbygning af motorvej nord om Herning (Rute 18)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025
Udbygning af Rute 34 og Rute 26, Haderup-Skive	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2024
Udvidelse af Ring 4 Nord	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2024
Udvidelse af Ring 4 Syd	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2024
Tunnel under Marselis Boulevard	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2024
Udvidelse af Hillerødmotorvejen, R4 til Farum	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2025
Opgradering af Rute 9 på Tåsinge	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2026
MKV Midtjysk (Løvel-Klode Mølle)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2024
Strategisk undersøgelse af en ny vej- og jernbaneforbindelse over Lillebælt	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2025
MKV for BRT-linje på 400S og forundersøgelse af 200S	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2024
MKV for befæstede nødspor, Vestmotorvejen ved Storebælt	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2025
MKV for Rute 54 Næstved-Rønnede	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2025
Supplerende MKV på Midtjysk motorvej	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025
Udvidelse af Øresundsmotorvejen (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2021	2024
Østlig Ringvej (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2026
Fast forbindelse mellem Als og Fyn (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2024

Note: Tabellen indeholder udelukkende aktuelt igangværende undersøgelser på vejområdet

Den anførte udførelsesperiode er tilrettet til, at forligskredsen den 19. juni har tiltrådt en mere hensigtsmæssige udførelsestakt for en række besluttede undersøgelser af anlægsprojekter. Dette dog uden at der ændres på den forventede anlægsperiode for projekterne.

### 3.6 Gennemførte undersøgelser på vejområdet

<b>Igangværende forundersøgelser, MKV-undersøgelser mv. på vejområdet</b>	<b>Aftalegrundlag</b>
Øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3 (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Udvidelse af E45-E20 ved Kolding (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Kalundborgmotorvejens 3. etape (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
E20 Syd om Odense (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Udvidelse af Amagermotorvejen (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Opgradering af Rute 26, Søbyvad-E45 syd om Lading Sø (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Udbygning af Rute 9 på Lolland (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Kapacitetsudvidelser på Vejlefjordbroen (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Delvis nedrivning af Bispeengbuen (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Opgradering af Rute 11, Kors Kroen-Varde (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Øget kapacitet på rute 26, Sallingsund- Hanstholm (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035

## 4. Letbaner

Tabel 4 Økonomioversigt over letbaneprojekter (mio. kr., 2024-priser)

Projekt	Total-udgift <sup>1)</sup>	Overholdelse af totaludgift	Væsentlig ændring	Statsligt bidrag <sup>2)</sup>	Statslig udbetaling <sup>3)</sup> 01.01.2024	Åbningsår/afslutning
Letbane på Ring 3	7.624	Ja	Nej	1993,1	1696,8	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. 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 statsregnskabsstal og kan afvige fra den faktiske udbetaling. Det skyldes, at de faktiske udbetalinger først foretages, når revisorgodkendt regnskab foreligger.

### 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 per 01.01.2024	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 165 af 26. februar 2014	7.624* (0)	5.465	2018	2024/2025	Nej

#### Økonomi:

Ejerkredsen besluttede i sommeren 2023 at forøge anlægsbudgettet for letbanen med 1,1 mia. kr. inkl. reserver. Budgetoverskridelsen skyldes bl.a. globale udfordringer med forsynings- og leverancekæder, prisstigninger på materialer mv., og finansieres af letbanens ejere. Den resterende statslige centrale reserve er overført i 2023.

Det nye konsoliderede anlægsbudget (godkendt totalbudget) er besluttet af ejerne (11 kommuner og Region Hovedstaden) og er således højere end det i loven oprindeligt forudsatte totalbudget.

#### Aktuel status for projekt:

Der arbejdes på hele strækningen primært med sporarbejder. Overdragelse af arealer fra anlægsprenørerne til sporentreprenøren pågår løbende. Fra Hovedstadens Letbanes side suppleres dette arbejde med evaluering af den af-talte dokumentation. Der opleves fortsat udfordringer med mangler på arbejdskraft, idet sporarbejder kræver udbredt brug af specialkompetencer. De første syv tog er modtaget fra Siemens som planlagt, og de skal nu forberedes til test-kørsel på en del af strækningen medio 2024.

\*Totalbudgettet afviger fra det oprindeligt forudsatte i lovgivningen. Det skyldes, at Hovedstadens Letbane er fordyret, og der er således et nyt totalbudget, som baserer sig på anlægsbudgettet i loven inkl. fordyrelsen, jf. Økonomi.

## 4.1 Åbnede letbaneprojekter

Projekterne indeholdt i nedenstående tabeller er åbnede/ibrugtagede. Projekterne vil udgå ved næste Anlægsstatus.

### Odense letbane

<b>Projekt</b>	<b>Ibrugtagningsår</b>	<b>Totalbudget</b>	<b>Overholdelse af bevilling</b>
Odense Letbane	2022	2.855,3	Ja

Projektet er åbnet i maj 2022. Odense Letbane drøfter med sine entreprenører og interessenter slutafregningen, ligesom der er igangværende retssager vedrørende værdiansættelsen af visse af de eksproprierede ejendomme og grunde. Odense Letbane P/S forventer på nuværende tidspunkt fortsat, at de samlede omkostninger kan holdes inden for det samlede anlægsbudget inklusive de centrale reserver.

## 5. Femern Bælt

### 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. For mere information om projektet henvises til Banedanmarks hjemmeside, politiske aftaler og aktstykker.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug per 31.12.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	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. (2,2 mia. kr.) i 2015-priser	7,25 mia.kr. (2015-priser)	2016	Fase 1: Ringsted - Nykøbing F: Spor mv.: 2021/2021 EP/SP: 2028*/2029  Fase 2: Nykøbing F- Holeby: 2028*/2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Den sidste delaflevering af Anlægspakke Lolland blev gennemført ultimo januar 2024. Anlægspakken indeholdt blandt andet etablering af ny station ved Holeby og forberedelse til sporentreprisen. Der vil pågå tilbagelevering af arealer i 2024.</p> <p>Der er i henhold til planen indgået kontrakt for sporentreprisen Nykøbing F.-Holeby til ny station ved Holeby den 29. juni 2023. Kontrakt er indgået med Strukton Rail. Sporentreprisen udføres fra marts og frem mod november 2024.</p> <p>Projektet for den nye Kong Frederik IXs bro (KFIX) pågår overordnet i henhold til tidsplan, og første fysiske arbejder blev opstartet i november 2023. Udførelse pågår frem mod ultimo maj 2026.</p> <p>Der forventes indgået kontrakt på den eksisterende KFIX bro i løbet af 1. kvartal 2024.</p> <p>Elektrificering af strækningen fra Ringsted til ny station ved Holeby er opdelt i delstrækninger. På Vordingborg-Nykøbing F. Station udestår færdiggørelse af elektrificering af Storstrømsbroen og Nykøbing F. Station. Begge vil blive udført i forlængelse af overdragelse af Storstrømsbroen fra Vejdirektoratet. Elektrificering af Storstrømsbroen forventes påbegyndt primo 2026, som led i en samlet tidsplan for elektrificering af strækningen mellem Nykøbing F. Station og Holeby.</p> <p>For så vidt angår udrulning af Signalprogrammet, genbesøges udrulningsplanen for Østdanmark, jf. afsnittet om Signalprogrammet. Der arbejdes ud fra Anlægsplanens gældende forudsætninger.</p>					

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



## Kyst til kyst-forbindelse

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 Femern A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug per 31.12.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 575 af 4. maj 2015	55.100 mio. kr. (9.800 mio. kr.) i 2015-priser	22.002 mio. kr. <sup>1</sup> i 2015-priser	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.</p> <p>Anlægsrammen besluttet i projektets anlægslov på 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau) forventes overholdt.</p> <p>Projektet har fået tilsagn om 8,4 mia. kr. i EU-støtte til anlægsfasen indtil videre. Der er i januar 2024 ansøgt om yderligere EU-støtte for 1,9 mia. kr.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Arbejdet med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst) pågår i Danmark, i Tyskland og til søs i Femern Bælt på tværs af projektets kontrakter for tunnelbyggeriet. Tunnelementfabrikken inklusive de foranliggende bassiner til udskibning af tunnelementer er færdigetableret, og der støbes på alle seks produktionslinjer i fabrikken. Ved udgangen af 4. kvartal 2023 var der støbt i alt 15 segmenter, hvoraf de første var synlige uden for fabrikken. Det første hele tunnelement ventes færdigstøbt i foråret 2024. Tunnelrenden i Femern Bælt er cirka 96 procent udgravet, og flere delstrækninger er overleveret fra entreprenøren til Femern A/S. Udbudsprocessen for kontrakten for etableringen af Femern Bælt-tunnelens jernbanespor og kørestrøm (TTC) forløber planmæssigt. Arbejdet med anlæg af tunnelportalerne er fortsat udfordret blandt andet som følge af entreprenørens efterslæb i leverancer af design til Femern A/S, samt vejrlig i vinterhalvåret 23/24. Der er aftalt en plan med entreprenøren, som imødegår de væsentligste tidsmæssige grænsefladerisici på projektets kritiske sti frem mod nedsænkning af de første tunnelementer i 2024. Der er dialog med de tyske myndigheder og entreprenøren om, hvordan programmet for nedsænkning af tunnelementer kan gennemføres mest effektivt under hensyntagen til vilkårene i den tyske myndighedsgodkendelse, som på visse punkter afviger fra anlægskontrakterne. Samlet set er det fortsat selskabets målsætning at åbne tunnelen i 2029, men tidsplanen er aktuelt udfordret.</p>					

<sup>1</sup> Forbrug fra 1. april 2009 til 31. december 2023.

## 6. Metroen

### M4 Sydhavnsmetroen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Lov nr. 156 af 18. februar 2015	10.413 (1.787)	7.494	2018	2024/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte anlægsbudget på ca. 10,4 mia. kr. (2024-priser) forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> De store anlægsarbejder af stationerne er færdiggjorte. Anlægsarbejderne af det fælles omstigningsområde på København Syd pågår stadig. Der testes med tog i hele systemet. Arbejdet med stationspladser er i gang og M4 Sydhavn forventes åbnet til sommer.					

## 7. DSB

### 7.1 Indkøb af materiel

#### Indkøb af nye eltog

Projektet omfatter indkøb af 100 elektriske IC5-togsæt til kørsel i national trafik og som erstatning af DSB's eksisterende flåde. Projektet omfatter ligeledes FSA (Livstid Fuld-Service Aftale) med fuld outsourcing af vedligeholdet. DSB har skrevet kontrakt med franske Alstom om levering og vedligeholdelse, herunder option på yderligere togsæt. IC5-togsættene er baseret på Alstoms standardplatform "Coradia Stream". Kontrakten med Alstom blev indgået i juni 2021.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 213 af april 2021	9.248	396,0	2021	2024/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt ved indkøb af 100 togsæt. Kontraktsummen opregnes årligt i april med de i kontrakten anførte indeks. Aktstykket indeholder ikke aftalen om 30 års vedligehold af togene indgået med leverandøren Alstom. Dette finansieres som en del af DSB's almindelige driftsøkonomi.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Produktionen af IC5 er i gang. De første togsæt vil blive leveret til Danmark i løbet af 2025. Efter levering skal de kvalitetstestes og myndighedsgodkendes, og endelig skal DSB-personale gennemføre test af togsættene, inden de sættes i passagerdrift.					

## Indkøb af nye vogne

Projektet omfatter indkøb af 8 vognstammer (vogne uden trækraft, da denne leveres af DSB's Vectron-lokomotiver) fra spanske Talgo. Vognene skal sikre tilstrækkelig sædekapacitet i den internationale trafik til Tyskland og frigøre IC3-kapacitet til støtte for den nationale trafik.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelsesår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 314 af maj 2022 (Tidligere fortrolig akt. O af marts 2020)	1.000,0	401,7	2021	2023/2025	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt. Kontraktsummen skal ikke indeksreguleres. Aktstykket som udgør hjemmelsgrundlaget omfatter ikke den indgåede reservedelsaftale.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Vognene er forsinket, da sikkerhedsgodkendelsen af vognene i Tyskland er forsinket.</p> <p><i>Aktuel status for projekt:</i> Produktionen af vognene er fortsat i gang. Den første vognformation blev leveret til Danmark i december 2023, og den forventes i drift primo 2025. De sidste vognformationer forventes i drift medio 2025. Vognene er forsinket, da sikkerhedsgodkendelsen af vognene i Tyskland er forsinket. DSB er afhængig af denne sikkerhedsgodkendelse, inden DSB kan få vognene godkendt i Danmark.</p>					

## Merkøb af nye vogne

Projektet omfatter indkøb af yderligere 8 vognstammer (vogne uden trækraft, da denne leveres af DSB's Vectron-lokomotiver) fra spanske Talgo og køb af 16 styrevogne. Vognene skal sikre tilstrækkelig sædekapacitet i den nationale trafik i 2026-2027 og imødekomme den stigende efterspørgsel i den internationale trafik til Tyskland.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelsesår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 115 af juni 2023	1.519,0	260,6	2023	2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt. Kontraktsummen indeksreguleres årligt med de i kontrakten fastlagte indeks. Aktstykket som udgør hjemmelsgrundlaget omfatter indkøb af et startlager af reservedele men ikke køb under reservedelsaftalen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Designet af styrevognene er fortsat under fastlæggelse og produktionen af vognene forventes fortsat påbegyndt medio 2024. Det forventes, at vognene kan sættes i kommerciel drift i 2026. Styrevognsfunktionen forventes aktiveret og klar til drift fra 2029.</p>					

## 7.2 Anlæg af værksteder

### Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København

Projektet omfatter opførelse af et nyt værksted centralt i København til vedligeholdelse af nye IC5-togsæt.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af november 2021	1.402,0	944,0	2017	2026/2025	Ja
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er opregnet med BYG42 indeks pr. 3. kvartal 2023. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Ibrugtagningstidspunktet er blevet fremrykket fra 2026 til 2025.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Etablering af værkstedet er fortsat i gang. Værkstedet forventes taget i brug primo 2025.					

### Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus

Projektet omfatter opførelse af et nyt værksted vest for Aarhus til vedligeholdelse af nye IC5-togsæt.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 204 af marts 2022	2.435,1	816,0	2017	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er opregnet med BYG42 indeks pr. 3. kvartal 2023. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Byggeriet pågår.					

## Anlæg af værksted ved Næstved

Projektet omfatter opførelse af et nyt værksted sydøst for Næstved til vedligeholdelse af nye vogne, Vectron lokomotiver og eksisterende dobbeltdækkervogne.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 271 af juni 2021	2.297,0	963,0	2017	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er opregnet med BYG42 indeks pr. 3. kvartal 2023. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Byggeriet pågår.					

## 8. Puljeprojekter på transportområdet

### 8.1 Status for puljer

Tabel 8.1 Økonomioversigt over igangværende puljer på transportområdet (mio.kr., 2023-priser)

Pulje	Aftale	Puljestørrelse	Forbrug per 01.01.2024	Udmøntningsperiode	Puljeansvarlig
Pulje til busfremkommelighed i hele landet	Aftale om Infrastrukturplan 2035	102,8	85,7	2022-2023	Trafikstyrelsen
Pulje til grønne busser og grøn flextrafik	Aftale om Infrastrukturplan 2035	269,9	102,4	2022-2026	Trafikstyrelsen
Pulje til ladeinfrastruktur på privatbanerne	Aftale om Infrastrukturplan 2035	286,0	0,0	2025-2035	Trafikstyrelsen
Transportpuljeprojekter*	Aftale om en grøn transportpolitik og efterfølgende aftaler i regi af denne aftale	102,9	85,0	2018-2024	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	8,3	Under afklaring	Banedanmark
Pulje til overkørsler	Aftale om en grøn transportpolitik	696,9	641,8	2009-2025	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	50,0	16,8	2017-2025	Banedanmark
Pulje til tilgængelighed, kollektiv trafik	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	29,3	19,6	2016-2024	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om Infrastrukturplan 2035	767,0	4,3	2022-2035	Banedanmark
Pulje til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i perronovergange	Aftale om Infrastrukturplan 2035	179,3	0,5	2022-2029	Banedanmark
Pulje til veteran tog	Aftale om Infrastrukturplan 2035	21,6	21,4	2023	Banedanmark

Pulje til ladeinfrastruktur (på statsbaner)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	907,2	11,1	2023-2030	Banedanmark
Pulje til mere trygge og attraktive stationer	Infrastrukturplan 2035	350,0	1,1	2022-2035	DSB
Pulje til cykelstier langs statsvejnettet	Aftale om udmøntning af midler til cyklisme og Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020	388,0	198,1	2021 - 2023	Vejdirektoratet
Pulje til land og by	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	4.182,4	160,7	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafiksikkerhed – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	720,3	39,1	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafiksikkerhed – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	49,5	0,0	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til støjbekæmpelse	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3706,6	168,2	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.698,4	58,8	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1669,4	263,9	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	575,2	80,3	2022 - 2027	Vejdirektoratet
Pulje til rasteplasser	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	50,0	41,2	2022 - 2023	Vejdirektoratet
Pulje til ladeinfrastruktur til tung vejtransport	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	763,1	0,0	2024-2031	Vejdirektoratet

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) fratrukket medfinansiering fra DSB (hvis medfinansieringen fra DSB inkluderes, er puljens størrelse 116,7 mio. kr.) og "Modernisering af perron ved Sønderborg Station".



Grundet særlig bevågenhed af rapporteres anlægget af ladeparker under ”Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet” særskilt nedenfor.

## Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet

Der er afsat en økonomisk ramme på 575,2 mio. kr. til at understøtte et højt serviceniveau for opladning langs statsvejnettet med henblik på at sikre en geografisk dækning af ladestandere, som fremmer den grønne omstilling og understøtter mobiliteten for elbiler.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	575,2 (0,0)	80,7	2021	2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 520,8 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Siden seneste Anlægsstatus er ladeparkerne ved Thisted, Haderup, Nørre Snede, samt Helsingør åbnet. Dermed er i alt 9 ladeparker under aftalerammen nu åbne.  Der forventes at åbne yderligere 6 ladeparker i 2024 ved Aalborg Øst, Langeskov, Grevinge, Lærkereden og endelig Storkereden. Derudover planlægges det at åbne yderligere 22 parker i perioden 2025 – 2026.  Senere udbydes yderligere ladeparker på statens rastepladser inden for aftalerammen.</p>					

## Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

Projektet ”Fornyelse af overkørsler på Vestbanen” blev besluttet i 2012 med ”Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik”. Det specifikke formål med projektet var at forbedre sikkerhed og tilstand på banen ved primært at forny de overkørsler på Vestbanen (strækningen Varde-Nørre Nebel), som Banedanmark har ansvar for gennem sit tekniske forvalterskab.

For at holde sig inden for bevillingen, er det nødvendigt med en nedskalering af projektet, så projektet kun fuldt ud vil forny og opgradere de såkaldte fribaneoverkørsler (12) på strækningen til fuldelektroniske overkørsler, mens de stationsafhængige overkørsler (11) får en mindre levetidsforlængende, sikkerhedsmæssig opgradering.

Den levetidsforlængende, sikkerhedsmæssige opgradering består i etablering af delt slukning på de stationsafhængige overkørsler, så bomme/lyssignaler først ophører, når a) et tog ikke længere laver kortslutning i en sporisolering og b) det rette antal hjulaksler har passeret en akseltæller. Dette er en forbedring fra i dag, hvor der på de stationsafhængige overkørsler alene er slukning gennem kortslutning i sporisolering.

## Perronforlængelse af Haslev Station

For projektet ”Perronforlængelse af Haslev Station” under Transportpuljeprojekter er det under afklaring, hvornår projektet kan udføres, hvilket især afhænger af, hvornår projektet kan indpasses i udrulningen af det nye signalsystem på strækningen. Når forhandlinger med signalleverandøren herom er færdige, udarbejdes opdateret anlægsoverslag for projektet.

## Pulje til øget tilgængelighed på stationer

Udmøntningsperioden for ”Pulje til øget tilgængelighed på stationer” i regi af Aftale om finansloven for 2017 er forlænget med et år til 2025. Dette skyldes, at puljens to resterende elevatorprojekter (ved henholdsvis Fredericia station og Østerport station) er udskudt til 2025.

## Pulje til veteran tog

Dansk Veteranogsfællesrepræsentation har lagt op til at ændre i planen for pilotprojektet for udrustning af signalprogrammet i veteran tog. Konkret vil man reducere antallet af veteran tog, der udrustes med det nye signalsystem. Det oprindelige forslag var at udruste tre veteran tog med signalsystemet. Nu lægges der op til en reduktion, hvor en eller to veteran tog udstyres med signalsystemet. Baggrunden herfor er blandt andet de stigende markedspriser på ETCS og godkendelse heraf. Dansk Veteranogsfællesrepræsentation vil i samarbejde med de relevante styrelser kigge på de mest hensigtsmæssige løsninger for pilotprojektet, med henblik på at sikre den fremtidige drift.

## 8.2 Status for større puljeprojekter

Tabel 8.2 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 8.2 Økonomioversigt over puljeprojekter over 70 mio. kr.

Puljeprojekt	Pulje	Bevilling	Forbrug per 01/01-24	Færdiggørelse
Favrholm Station	Transportpuljeprojekter	100,9*	83,7	2023
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Pulje til land og by	142,1	21,6	2024
Forbedrede forhold ved Nyt Aalborg Universitetshospital	Pulje til land og by	214,2	10,1	2025
Etablering af støjskærm ved Universitetsboulevard/ Egnspanvej, Aalborg	Pulje til støjbekæmpelse	82,9	9,4	2024
Motorring 3 ved Nørregårdsvej, Rødovre	Pulje til støjbekæmpelse	94,8	3,2	2025
Udvidelse til 4 spor af Roskilde-vej/Overdrevsvejen <sup>1)</sup>	Pulje til land og by	95,9	0,0	2026
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Pulje til land og by	142,1	21,6	2024
Etablering af støjskærm ved Brådebæk, Rudersdal	Pulje til støjbekæmpelse	83,8	1,6	2025
Fordyrelse Vorup, Nordjyske Motorvej	Pulje til støjbekæmpelse	72,3	1,8	2025
Cykelsti ved Hvidkilde Gods vest for Svendborg	Pulje til cyklisme – statslig del	77,1	21,5	2024
Ombygning ved TSA 61 Taulov, Fredericia	Pulje til land og by	70,9	12,8	2025

## 9. 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.

### **Governance – tilpasset Ny Anlægsbudgettering**

Med virkning fra 1. januar 2017 har der i forhold til Bygningsstyrelsens projekter været anvendt følgende tiltag for projekter over 500 mio. kr. eller projekter, der vurderes som særligt risikofyldte.

#### Eksterne kvalitetssikringer

Projekternes beslutningsgrundlag, inklusive totalbudget, underlægges en ekstern kvalitetssikring, som bestilles af Transportministeriets departement.

#### Fast korrektionstillæg

For projekter hvor der er indgået *dialogbaserede aftaler* med kunden, tillægges totalbudgettet et korrektionstillæg på 10 pct. Totalbudget, inklusive korrektionstillæg, udgør den nye dispositionsramme. Det er fortsat projektets endelige udgifter, der ligger til grund for huslejefastsættelsen.

For projekter, hvor der er indgået *fastprisaftaler* med kunden, tillægges budgettet et korrektionstillæg på 2,5 pct. For fastprisprojekter baseres huslejen på budgettet, inklusive korrektionstillægget.

#### Kundeønskede tilvalg og ændringer

Transportministeriets departement orienteres om kundeønskede tilvalg og ændringer, der medfører udgifter på 10 pct. af den besluttede dispositionsramme, dog minimum 10 mio. kr. Bygningsstyrelsen skal i orienteringen redegøre for ændringens effekt på projektet, herunder risici og håndtering heraf. Ved kumulative tilvalg og ændringer orienteres Transportministeriets departement, når 10 pct. af dispositionsrammen, dog minimum 10 mio. kr., er disponeret.

### **Boks 4 - Markedssituationen på bygningsområdet**

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, blandt andet 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 herudover hurtigere vil kunne igangsætte og gennemføre byggeprojekter. Bygningsstyrelsen har i foråret 2024 igangsat et genudbud af den strategiske rammeaftale for totalentrepriser.

I andet halvår af 2023 fortsatte byggeriet med at være udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft samt lange leveringstider eller helt svigtende leverancer på byggematerialer. Efter en periode med stærkt stigende priser oplevede byggebranchen i andet halvår af 2023 et fald på -0,6 pct. i byggeomkostningsindekset. Priserne er dog fortsat på et højt niveau, hvilket lægger et fortsat pres på en række af Bygningsstyrelsens projekter.

For de projekter, hvor der er afholdt licitation, og inden Bygningsstyrelsen ændrede sin budgetlægning, er der stadig en særlig udfordring, hvis de afsatte budgetposter til indekseringsudgifter ikke viser sig at være tilstrækkelige. De øgede udgifter til prisstigninger vil blive afholdt af det enkelte projekts reserve. For projekter, hvor det ikke er muligt at dække merudgifterne til indeksering over reserven, vil udgifterne blive håndteret som et tab for Bygningsstyrelsen, såfremt styrelsen har indgået fastprisaftale med kunden.

## 9.1 Større igangværende byggeprojekter

Tabellen 9.1 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.

Igangværende projekter, som Bygningsstyrelsen har ansvaret for, fremgår af afsnit 9.1.1, projekter under lukning fremgår af afsnit 9.1.2, mens projekter, som Vejdirektoratet har ansvaret for, fremgår af afsnit 9.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet. Projekter som Vejdirektoratet har ansvaret for, som er under lukning fremgår af afsnit 9.1.4.

**Table 9.1 | Oversigt over byggeprojekter over 100 mio. kr. (mio. kr., 2024-priser)**

Projekt	Kunde	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Væsentlige ændringer <sup>1</sup>	Ibrugtagningsår/Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	401,0	Ja	Nej	2024	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Bartholin	Aarhus Universitet	Fortroligt	Ja	Nej	2024	Bygningsstyrelsen
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	Fortroligt	Nej	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Administration- og Servicestyrelsen	241,9	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Sankt Kjelds Gård (SKG)	Flerbrugerejendom	273,5	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen	974,7	Ja	Nej	2025	Bygningsstyrelsen
Modernisering af RUC Pergola, Roskilde Universitet	Roskilde Universitet	479,5	Ja	Nej	2026	Bygningsstyrelsen
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	1.258,7	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2024	Vejdirektoratet

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

1) Kolonnen angiver, om der har været væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. På side 9 i læsevejledningen beskrives væsentlige ændringer nærmere.

### 9.1.1 Projekter ved Bygningsstyrelsen

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

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2024 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 38 af 4. december 2014 Akt. 135 af 23. juni 2016 Akt. 143 af 4. februar 2021	401,0	361,2	2014	2020/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Bygningsstyrelsen indgik i juli 2023 fasprisaftale med Hoffmann om færdigprojektering og udførelse af etape 6 i den strategiske rammeaftale. Den 6. etape omfatter renovering af seks klimakamre til planteforskning, herunder renovering af klimaskærm samt installation af særlig belysning til klimakamrene. Desuden vil installationerne inde i klimakamrene blive fjernet og erstattet med nyt udstyr, og de mekaniske anlæg vil blive opgraderet.</p> <p>Projektet materialet til udførelsen er afleveret og gransket i Bygningsstyrelsen. Nedrivning er afsluttet og byggeplads er igangsat. Etape 6 forventes ibrugtaget af DTU som aftalt den 30. september 2024. Etape 6 er den sidste UNILAB-etape af renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø for DTU.</p>					

## 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 per 01.01.2024 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 102 af 12 marts 2020 og fortroligt akt. AO af 30. juni 2022	Fortroligt	612,0	2020	2022/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overskredet, hvilket særligt kan henføres til forlænget byggetid, jf. ny AB92-aflevering. Overskridelsen forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet nærmer sig afslutning. De indvendige bygningsarbejder pågik frem til udgangen af februar 2024. Herefter fulgte en komprimeret test- og indreguleringsperiode, da indregulering af proces- og komfortventilationen først kunne påbegyndes efter afslutning af de indvendige bygningsarbejder.  Bygningsstyrelsen stiller krav om beståede performancetests, før AB92-aflevering kan godkendes. Derfor har entreprenøren frem til AB92-aflevering primært haft fokus på performancetests. Der vil derfor efter AB92-aflevering, men før kundens ibrugtagning, skulle udbedres en del uvæsentlige mangler af entreprenøren. I denne periode vil entreprenøren også gennemføre de udvendige belægningsarbejder, der blev udskudt på grund af det hårde vintervejr i januar 2024. Bygningsstyrelsen forventer kundens ibrugtagning som aftalt ultimo juni 2024.</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 per 01.01.2024 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningssår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 55 af 5. december 2019 Akt. 153 af 16. december 2021	241,9	215,7	2021	2024/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er overholdt med et forventet mindre forbrug på ca. 6 mio. kr.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet blev udført i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Den sidste etape, etape 2, af modernisering af ejendommen forløb bedre end planlagt, idet det via samarbejdet mellem Bygningsstyrelsen og rammeaftaleholderen lykkedes at optimere arbejdsprocesser efter færdiggørelsen af etape 1. Det var således muligt at aflevere ombygningen til Bygningsstyrelsen to måneder tidligere end forventet. Bygningsstyrelsen kunne dermed fremrykke ibrugtagningen for Skatteforvaltningen med ca. 3 måneder til 1. november 2023.</p>					

## Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København

Sankt Kjelds Gård skal gennemgå en større ombygning som led i 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 per 01.01.2024 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningssår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 111 af 21. december 2020	273,5	301,4	2019	2022/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overskredet, hvilket særligt kan henføres til forlænget byggepladsdrift og kundetiløb i udførelsesfasen. Overskridelsen forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Der var ABT18-aflevering fra totalentreprenøren til Bygningsstyrelsen i september 2023. Kunderne ibrugtog bygningen i oktober 2023. De sidste mangler og udskudte arbejder blev udbedret i 1. kvartal 2024. Projektet er afsluttet, men der er en tvist, da totalentreprenøren har fremført en række krav over for Bygningsstyrelsen. Bygningsstyrelsen har et dagbodskrav mod totalentreprenøren. Der er dialog mellem parterne.</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 per 01.01.2024 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt Akt. AK af 25. juni 2020 Akt. 69 af 2. december 2021	974,7	471,9	2020	2025/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forløber planmæssigt, dog med mindre forskydninger grundet flere vejrligsdage (sne og regn). De fire første enheder ud af syv er færdigmonteret i forhold til træ-, tag- og facadeelementer, hvilket betyder, at enhederne nu er lukkede i forhold til vejrlig. Montagen af femte enhed pågår, og aptering af de første to enheder er på omkring 75 pct. og er nu på et stade, hvor der er nedsat aktivitet frem mod aflevering. Aptering og de indvendige bygningsarbejder pågår.</p>					

## Modernisering af RUC Pergola, Roskilde Universitet

Modernisering med henblik på fornyelse af de oprindelige bygninger for Roskilde Universitet, som blandt andet omfatter en totalrenovering og ny disponering af fem eksisterende bygninger samt etablering af to nye mellembygninger. Projektet er placeret på Universitetsvej 1, 4000 Roskilde.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2024 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 63 af 7. december 2023	479,5	58,1	2023	2026/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet omfatter ombygning af eksisterende bygninger, hvor funktioner fornyes til nutidige og moderne faciliteter med blandt andet ombygning af undervisningsfaciliteter, herunder auditorier, grupperum, studenterfaciliteter og kontorfaciliteter til brug for forskning, undervisning og administrative forhold. Derudover udvides en række vindueshuller i hver bygning, hvilket skaber et langt bedre dagslysforhold.</p> <p>Totalrenoveringen omfatter ny disponering af fem eksisterende bygninger samt etablering af to nye mellembygninger. Den eksisterende pergola (adgangsvej med træspalier) med adgangsveje til bygningerne nedrives for derved at give lys og luft mellem og inde i bygningerne. Adgangsvejene erstattes af tre gangbroer, der forbinder bygningerne på en mere effektiv og imødekommende måde.</p> <p>Der er på baggrund af tiltrådt aktstykke af 7. december 2023 indgået en fastprisaftale med Hoffmann om færdigprojektering og udførelse. Byggepladsen er etableret ultimo december 2023, og nedrivningsarbejder pågår som planlagt. Færdigprojektering pågår sideløbende og blev gransket tværfagligt ultimo januar 2024.</p>					

## 9.1.2 Projekter under lukning

### Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel

Der er en tvist mellem Bygningsstyrelsen og totalrådgiveren vedrørende fejl og mangler i projekt materialet samt totalrådgiverens honorarkrav for forskellige ydelser i henhold til totalrådgivningsaftalen. Der pågår forhandlinger, og der er indgået et mindre delforlig, jf. forligsdokument underskrevet den 14. august 2023.

Der har været vandskade på ca. 100 m<sup>2</sup> ud af ca. 920 m<sup>2</sup> i kælderetagen, hvor der er opstået fugtskader på gulv og vægge. Denne del af bygningen, hvor funktionerne til anklager- og tolkerum er placeret, har således ikke kunnet anvendes. Retssalen og øvrige funktioner i kælderetagen har ikke været berørt. Bygningsstyrelsen har iværksat udbedring af rørindføringer i kældervæggen, afløbsinstallationer mv. for at undgå lignende situationer, og styrelsen udfører udbedringen af fugtskaden i det berørte område. Arbejdet forventes afsluttet før sommerferien 2024.

## 9.1.3 Projekter ved Vejdirektoratet

### 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 per 01.01.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende ibrugtagningsår	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	1.258,7	1.199,9	2019	2022/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes ikke overholdt. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Aktuelt pågår en færdiggørelsesproces med en løbende mangलगennemgang af de enkelte bygninger, med efterfølgende afhjælpning af mangler. Dertil kommer færdiggørelse af udearealer. Det er fortsat forventningen, at der sker en samlet overdragelse af byggeriet til Københavns Universitets i medio 2024.					

## 9.1.4 Projekter ved Vejdirektoratet under lukning

### Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj. Projektets økonomiske ramme er blevet udvidet ad flere gange, og senest med fortrolig akt. Ø af 19. maj 2022, hvor projektets økonomiske ramme er 4.828,7 mio. kr. (24-pl). Pr. marts 2024 er projektets estimerede slutpris 5.292,5 mio. kr. Det realiserede forbrug per 01.01.24 er 5.009,3 mio. kr. Totaludgiften er behæftet med usikkerhed, idet der verserer voldgiftssager med et samlet erstatningskrav i størrelsesordenen 1,7 mia. kr. mod en række af projektets entreprenører. I det omfang kravene imødekommes, vil forbruget for projektet blive reduceret. Sagerne forventes først afgjort i de kommende år.

Niels Bohr Bygningen blev overtaget af Københavns Universitet den 1. juli 2023. Som forudsat pågår der aktuelt kvalitetssikrende opfølgende test, indeklimatemålinger, akustiske forbedringer og generel finjustering af installationerne. Dette er en oprindelig forudsætning, og sker samtidigt med at Københavns Universitet forbereder sin indflytning og ibrugtagning af de mere end 100 laboratorier. Testene gennemføres i samarbejde med Københavns Universitet.

### SDU SUND. Syddansk Universitet

Nybyggeriet af SDU SUND blev tiltrådt af Finansudvalget i Akt. 136 af 7. juni 2018 med en bevilliget økonomisk ramme på 1.719,9 (2024-pl). Pr. februar 2024 er projektets estimerede slutpris 1867,0 mio. kr. Det realiserede forbrug per 01.01.24 er 1.598,7 mio. kr. SDU SUND blev overtaget af SDU den 1. september 2023. Mangeludbedringer og tests af byggeriet pågår fortsat, samt belægningsarbejder og beplantning på udendørsarealerne.

## 9.1.5 Afsluttede projekter 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 information om projekterne, henvises der til Bygningsstyrelsens hjemmeside bygst.dk.

**Tabel 9.1.5 Projekter lukket siden seneste Anlægsstatus**

(Mio. kr. i 2024-priser)	Kunde	Aktstykke/hjemmel	Godkendt budget	Forbrug per 01.01.24	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtagningsår	Bevillingsansvarlig
SDU Mærsk McKinney Møller Institut (MMMI) – Udvidelse af det eksisterende MMMI	Syddansk Universitet	Akt. 280 af 17. juni 2021	162,9	137,3	Ja	2023	Bygningsstyrelsen
Modernisering af Amagerfælledvej 56, Domstolsstyrelsen	Domstolsstyrelsen	Akt. 187 af 27. januar 2022	125,9	112,1	Ja	2023	Bygningsstyrelsen

## 9.2 Status på UNILAB-midlerne

### Formål

Bygningsstyrelsen har i perioden 2007-2009 sammen med eksterne rådgivere undersøgt laboratorielokalestandarderne på de danske universiteter. Det samlede moderniseringsbehov for laboratorielokaler blev opgjort til ca. 6,0 mia. kr. 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. De resterende 3,0 mia. kr. er projekter, som finansieres under § 28.73.01. Ejendomsvirksomhed vedrørende uddannelses- og forskningsbygninger.

### Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 134 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.557,5 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 118 projekter er afsluttet, jf. nedenstående tabel. Herudover er der afsat midler til endnu ikke-igangsatte genopretningsprojekter på de enkelte universiteter, som skal igangsættes i de kommende år.

Der pågår fortsat afklaring på nogle universiteter af, hvorledes de sidste midler skal anvendes. Arbejdet vedrørende laboratorieerstatningslokaler er godt i gang, og der er afgivet tilsagn til en værdi af 2.822,9 mio. kr. til i alt 22 projekter, jf. nedenstående tabel.

### 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), hvoraf § 28.73.01. Ejendomsvirksomhed vedrørende uddannelses- og forskningsbygninger finansierer 3,0 mia. kr. Af den samlede pulje på 6,0 mia. kr. er der brugt ca. 5,4 mia. kr. og yderligere afsat 348,8 mio. kr. til endnu ikke igangsatte projekter.

Tabel 9.2 | Laboratoriemoderniseringer per december 2023 (mio. kr., løbende priser)

1. del 2024	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i alt, mio.kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	134	2.557,5	294,4	2.851,9	118
Erstatningslokaler	22	2.822,9	54,4	2.877,3	14
I alt	156	5.380,4	348,8	5.729,2	132

### 9.3 Status på nedrivning af minkerhervets produktionsanlæg

#### Formål

Bygningsstyrelsen gennemfører nedrivning mv. af minkvirksomhedernes produktionsanlæg i overensstemmelse med Bekendtgørelse om fuldstændig erstatning og kompensation til minkvirksomheder mv. (BEK nr. 2463 af 11. dec. 2021).

#### Status

Bygningsstyrelsen har indgået rammeaftaler for hhv. miljørådgivning og nedrivningsopgaven. Bygningsstyrelsen har valgt den model for at sikre en effektiv eksekvering og sikre at nedrivnings- og bortskaffelsesopgaverne håndteres miljø- og arbejdsmiljømæssigt forsvarligt.

Bygningsstyrelsen havde den 27. maj 2024 fået overdraget 100 sager fra Fødevarestyrelsen. Heraf er der til-delt 31 sager til miljørådgiverne med henblik på at få udarbejdet miljørapporter. Der er i alt udarbejdet 65 miljørapporter. 29 nedrivninger er igangsat, og 20 nedrivninger er afsluttet.

#### Den budgetmæssige situation

I henhold til akt. 86 af 30. marts 2023 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 3.791,4 mio. kr. (2023-priser). Af den samlede økonomiske ramme er der pr. 01.01.2024 brugt 17,2 mio. kr.

Årets resultat for 2023 på -169,0 mio. kr. kan hovedsageligt henføres til tidsforskydning i projektet vedrørende nedrivning af minkerhervets produktionsanlæg grundet færre overdragede sager fra Fødevarestyrelsen end forventet.

Tabel 9.3 | Antal sager overdraget til Bygningsstyrelsen fordelt på stade pr. den 27.05.2024

Sager modtaget fra Fødevarestyrelsen	Sager overdraget til miljørådgiver	Udarbejdede miljørapporter	Ansøgte nedrivningstilladelse	Modtagne nedrivningstilladelser	Farme i mini-udbud	Nedrivninger igangsat	Afsluttede nedrivninger
100	31	65	93	77	16	29	20

Tabel 9.3.1 | Nedrivning af minkerhervets produktionsanlæg (mio. kr., løbende priser)

År	Bevilling jf. akt 86 af 30. marts 2023 (mio. kr.)	Forventet forbrug	Faktisk forbrug pr. 01.01.2024
2023	186,2	-	17,2
2024	857,2	230,0**	-
I alt	4.238,4*	-	

Anmærkning:

\*) Samlet totaludgift som angivet på finansloven for 2024.

\*\*) Beregningen pr. ejendom er revideret pr. august 2023, jf. tilbudspriser til rammeaftaler. Prisen pr. ejendom er i gennemsnit ca. 2,8 mio. kr. (2024-pl). Heri er indregnet usikkerhed med hensyn til pris og mængde. Antal er estimeret til 65 stk. i 2024.

# 10. Bilag

## 10.1 Bilag 1: EU-støtte

Gennem EU's infrastrukturfond, Connecting Europe Facility (CEF), kan statslige anlægsprojekter på det transeuropæiske transportnet (TEN-T) kan søge om EU- støtte. CEF-budgettet følger perioden for EU's fler-årige finansielle ramme.

Den nuværende budgetperiode løber fra 2021-2027, mens den tidligere budgetperiode løb fra 2014-2020. EU-støtte til statslige anlægsprojekter tildelt før 2014 er ikke medtaget her. Der henvises til tidligere udgaver af anlægsstatus for overblik herover. Når Europa-Kommissionen annoncerer en ansøgningsrunde, kan der søges om EU-støtte til forskellige prioriteter med forskellige terminer.

Tabel 10.1 nedenfor viser den tildelte EU-støtte i to budgetperioder samt de udbetalte støttebeløb til og med 31. december 2023 fordelt på statslige bane- og vejprojekter.

Den samlede tildelte EU-støtte til de anførte projekter er på 10.236,8 mio. kr., hvoraf de 4.882,6 mio. kr. foreløbigt er udbetalt. Den konkrete status for de enkelte anlægsprojekter fremgår af de projektspecifikke beskrivelser andetsteds i publikationen.

Tildelt EU-støtte henviser til det støttebeløb, som Europa-Kommissionen har givet tilsagn om at udbetale til det givne projekt. Udbetalt EU-støtte henviser til det akkumulerede støttebeløb, som anlægsprojekterne har fået udbetalt fra indgåelsen af støtteaftalen til og med 31. december 2024. Udbetaling af EU-støtten foregår i rater i takt med, at fremdriften i projektet indberettes til Europa-Kommissionens agentur, kaldet CINEA. Indtil projektet er afsluttet, og der er udarbejdet en slutrapport, som CINEA har godkendt, anses den udbetalte EU-støtte som foreløbig.

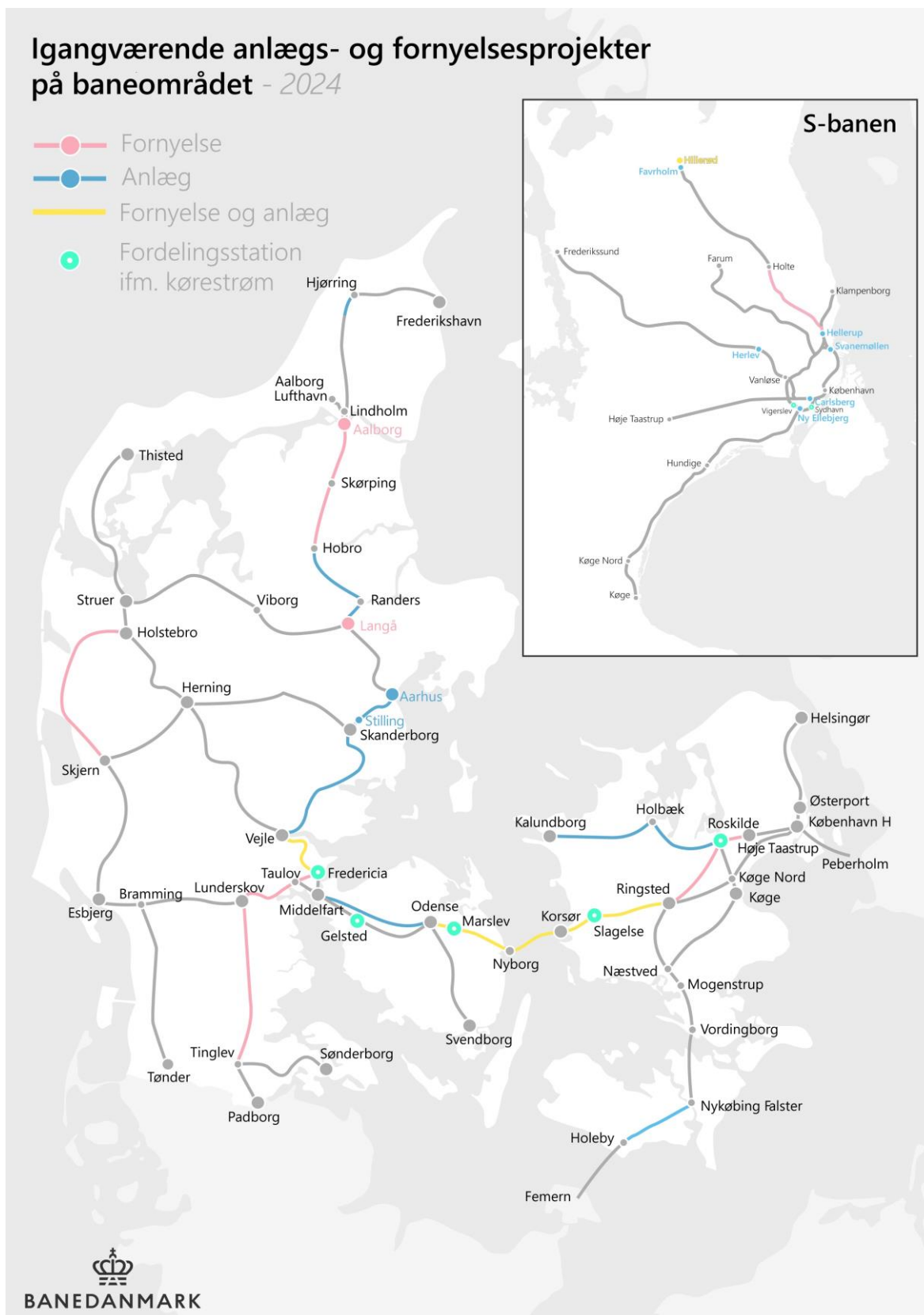
**Tabel 10.1: Tildelt og udbetalt støtte til støtteaftaler indgået i perioden 2014 - 2024**

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, anlægsfasen, 2014 tildeling	4.388,1	2.378,6
Femern Bælt – Kyst-til-Kyst, anlægsfasen, 2022 tildeling	4.026,7	1.409,4
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), anlægsfasen, fase 1	863,2	631,7
Femern Bælt - Danske jernbaneanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering, fase 2	29,0	23,1
Sund & Bælt – Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Kastrup Lufthavn Station, projektering	29,7	14,9
Sund & Bælt - Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Kastrup Lufthavn Station, anlægsfasen	196,1	68,7
Sund & Bælt – Etablering af vendespor ved Kastrup Lufthavn Station og overhalingsspor ved Kalvebod Brygge, projektering	26,2	13,1
Banedanmark – Signalprogrammet – Ombordudstyr	37,0	37,0

<b>Projekt</b>	<b>Tildelt EU-støtte, mio. kr.</b>	<b>Udbetalt EU-støtte, mio. kr.</b>
Banedanmark – Signalprogrammet - Ny Bane København-Ringsted	58,1	53,3
Banedanmark – Signalprogrammet – Fredericia - Aarhus og Aarhus- Aalborg Lufthavn	161,8	80,7
Banedanmark – Signalprogrammet – Etablering af sikringsanlæg på strækningen Aarhus- Aalborg Lufthavn	69,1	34,6
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	113,0
DSB – Udrulning af ERTMS i DSBs rullende materiel	34,9	24,4



## 10.2 Bilag 2: Banedanmarks igangværende projekter på baneområdet



## 10.3 Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen



## 10.4 Bilag 4: Vejdirektoratets igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



## 10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Tabel 10.5: Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
Aarhus	Genopretning af Bartolin-komplekset	Aarhus Universitet
København	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
	Særligt Sikret Retsbygning	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	Lerchesgade 35 SDU, MMMi	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen Syddansk Universitet
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet
	Modernisering af RUC Pergola	Roskilde Universitet

## 10.6 Bilag 6: Status for træk på 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.

**Tabel 10.6 | Oversigt over udmøntning af den centrale anlægsreserve til igangværende projekter (mio. kr.)**

Projekt	Oprindelig reserve (løbende priser)	Tidligere udmøntet reserve (løbende priser)	Udmøntning siden seneste Anlægsstatus (2024-priser)	Resterende reserve (2024-priser)	Projekt-ansvarlig
Signalprogrammet	2.841,2**	3.049,70	0	0	Banedanmark
Ny bane Aalborg Lufthavn*	43,8	51,3	0	0	Banedanmark
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	91,3	33,4	0	66,0	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	389,3	4	0	469,5	Banedanmark
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	404	9,1	0	428,2	Banedanmark
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring*	13,8	34,4	0	0	Banedanmark
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	113,3	-71,9	20,4	Banedanmark

Storstrømsbroen	651,4	754,6	0	0	Vejdirektoratet
Letbane på Ring 3***	282	166,8	0	0	Hovedstadens
Odense Letbane***	171,5	157,2	0,0	29,0	Letbane
Odense Letbane***	171,5	157,2	0	32,4	Odense Letbane
Ny bane over Vestfyn	756,7	0	545,1	377,8	Vejdirektoratet
Kalundborgmotorvejens 3. etape****	83,5	0	493,0	126,5	Vejdirektoratet

Anm.: Da beløbene i kolonnerne *Oprindelig reserve* og *Tidligere udmøntet reserve* er i løbende priser, kan beløbet for den tidligere udmøntede reserve være højere end beløbet for den oprindelige reserve, uden at projektet har fået overført mere end dets oprindelige reserve. Projekterne markeret med \* har fået tilført mere fra den centrale anlægsreserve end dets oprindelige reserve. \*\*Signalprogrammets oprindelige totalud-

gift med akt. 148 af 10. maj 2011 og akt. 147 af 30. november 2011 indeholdt en central reserve på i alt 3.544,6 mio. kr. (2011-priser). Ved reduktionen af totaludgiften med Afale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev central reserven reduceret til 2.841,2 mio. kr. (2012-priser).

\*\*\* I skemaet fremgår kun den statslige andel af projektets centrale reserve.

\*\*\*\* Der er samlet overført 493,0 mio. kr. til projektbevillingen finansieret af den øvrige central reserve, dvs. ikke for noget specifikt projekts bidrag. Derfor er finansieringen indarbejdet som en porteføljekorrektion på underkonto 10

## Elektrificering Roskilde-Kalundborg

I august 2023 godkendte forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035, at projektet kunne igangsætte immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk. Udgifterne forbundet med at forberede immuniseringen afholdes inden for eksisterende projektbevilling. Finansiering af selve immuniseringen finansieres ved udmøntning af midler fra den centrale reserve.

### Kalundborgmotorvejens 3. etape

Den opdaterede miljøkonsekvensvurdering har været i offentlig høring inkl. en række besparelsesforslag. På baggrund heraf har forligskredsen bag vejdelene af Infrastrukturplan 2035 truffet beslutning om, at projektet udformes, således at der etableres motorvej på den fulde strækning. Med beslutningen vil totaludgiften forøges med 452,4 mio. kr. (2023-priser), hvilket finansieres gennem træk fra den centrale reserve på vejprojekter og ikke Kalundborgmotorvejens bidrag.

### Ny bane over Vestfyn

Henset til projektets risikoprofil har Vejdirektoratet vurderet, at det er nødvendigt at trække på projektets centrale reserve. Projektfordyrelserne skyldes primært markant højere priser end forudsat til gasledningsomlægningen såvel som til elektrificerings- og signaldelene. Vejdirektoratet har marts 2024 fået tilslutning til at udmønte 545,1 mio. kr. (2024-priser) fra den centrale reserve, Det anmodede træk er inden for projektets totaludgift, der fortsat forventes overholdt.





Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal  
27F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)