



Transportministeriet

Status for anlægs- og byggeprojekter

Anlægsstatus 2, 2024



Kilde: Ejer Bavnehøj, Vejdirektoratet

Denne publikation er omfattet af Creative Commons-licensen ”[CC BY-NC-ND](#)
[Kreditering-ikke kommerciel - ingen afledninger](#)”.

Indhold

1. Indledning.....	6
1.1 Læsevejledning	6
2. Jernbaner.....	8
2.1 Større jernbaneprojekter	9
Signalprogrammet	11
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense.....	13
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm).....	14
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	15
Elektrificering af Roskilde-Kalundborg	16
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring)	17
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	18
Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)	19
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	26
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	27
Øresundsperroner ved København Syd Station.....	27
Overhalingsspor ved Kalvebod	28
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station.....	28
2.2 Større fornyelsesprojekter	29
Sporfornyelse Slagelse-Korsør.....	30
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted.....	30
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	31
FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro	32
Ny Svanemøllen omformerstation	33
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	34
Spor- og perronfornyelse Langå St.	35
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev.....	36
Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger	37
Sporfornyelse Skjern-Holstebro	38
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød.....	38
Sporfornyelse Høje Taastrup St.....	39
2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden seneste Anlægsstatus	40
2.4 Fornyelse og vedligehold.....	40
2.5 Igangværende undersøgelser på baneområdet	41

3. Veje	42	
3.1 Større vejanlægsprojekter under gennemførelse	43	
Storstrømsbroen	44	
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe	45	
Nordhavnstunnelen	45	
Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum	46	
Kalundborgmotorvejens 3. etape	46	
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	47	
Øget kapacitet Rute 15, Herning-Ringkøbing	48	
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	48	
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N	49	
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N	49	
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	50	
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	51	
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	52	
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg	52	
3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet	53	
3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste anlægsstatus	53	53
Renovering af Sallingsundbroen	53	
3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse		53
3.5 Undersøgelser på vejområdet	54	
3.6 Gennemførte undersøgelser på vejområdet	55	
4. Letbaner	56	
5. Femern	57	
5.1 Kyst til kyst-forbindelse	57	
5.2 Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	58	
6. Metroen	60	
6.1 M4 Sydhavnsmetroen	60	
7. DSB	61	
7.1 Indkøb af materiel	61	
Indkøb af nye eltog	61	
Indkøb af nye vogne	61	
Merkøb af nye vogne	62	
7.2 Eksisterende materiel (Nyt)	63	
Levetidsforlængelse af S-tog og IR4	63	
7.3 Anlæg af værksteder	63	
Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København	63	
Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus	64	
Anlæg af værksted ved Næstved	64	
7.4 Øvrige projekter (Nyt)	64	
Nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem fra IVU	64	
Erstatningsanlæg i Høje Taastrup til Banedanmark	65	

Køb af onboard-enheder til nye S-tog og opgradering af signalsystemet til fuldautomatisk S-togsdrift.....	65
8. Puljeprojekter på transportområdet.....	67
8.1 Status for puljer	67
Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	69
Pulje til veterantog	69
Puljen til signalløsning for godstogslokomotiver.....	69
8.2 Status for størrepuljeprojekter	70
9. Bygninger	71
9.1 Større igangværende byggeprojekter.....	72
9.1.1 Projekter ved Bygningsstyrelsen	73
Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet	73
Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet	74
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense	75
Modernisering af RUC Pergola, Roskilde Universitet.....	76
9.1.2 Projekter under lukning	77
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	77
Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København.....	77
9.1.3 Projekter ved Vejdirektoratet	77
9.1.4 Projekter ved Vejdirektoratet under lukning	77
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet.....	77
SDU SUND. Syddansk Universitet	77
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet....	78
9.1.5 Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus.....	78
9.2 Status på UNILAB-midlerne.....	79
9.3 Status på nedrivning af minkerhervets produktionsanlæg	80
10. Bilag.....	81
10.1 Bilag 1: EU-støtte.....	81
10.2 Bilag 2: Banedanmarks igangværende projekter på baneområdet	83
10.3 Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	84
10.4 Bilag 4: Vejdirektoratets igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	85
10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter	86
10.6 Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve	88

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. juli 2024 medmindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter er opdateret per 1. september 2024, medmindre andet er angivet. De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er i 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 – 1. 2024 – blev fremsendt til Folketinget den 4. juli 2024.

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 anlægsportefølje siden seneste Anlægsstatus. Der er således indsat nye afsnit, hvori afsluttede projekter og undersøgelser siden seneste Anlægsstatus fremgår. Disse vil udgå i næste Anlægsstatus. Tidligere versioner af Anlægsstatus kan tilgås på Transportministeriets hjemmeside.

Tabeller med projektbeskrivelser indeholder følgende oplysninger:

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

Godkendt totaludgift (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 1/7 2024: Projektets forbrug per 1. juli 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 i Ukraine

Som følge af krigen i Ukraine samt den økonomiske situation er prisstigninger og leveranceproblemer i dele af bygge- og anlægsbranchen fortsat 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 fortsat 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 fortsat opmærksom på markedssituationen og vil, sammen med anlægsmyndighederne og selskaberne, monitorere udviklingen tæt, ligesom transportministeren løbende inddrager forligskredsen bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 med henblik på at orientere om markedssituationen og betydningen for de aftalte projekter.

2. Jernbaner

Dette kapitel indeholder en oversigt over alle igangværende større anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet. I afsnit 2.1 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit 2.2 gives en status for de større fornyelsesprojekter under gennemførelse og i afsnit 2.3 gives en 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, og materialepriser er fortsat stigende. Dog ses en mindre 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., 2024-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ³⁾	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Ny bane over Vestfy	5.812,8	Ja	4.890,3	Nej	Nej	99%	2029
Signalprogrammet ¹⁾	21.685,6	Under afklaring	21.685,6	Under afklaring	Nej	100%	2022/2033
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	575,8	Ja	481,3	Nej	Nej	100%	2028/2029
Elektrificering af Aarhus- Aalborg ¹⁾	3.071,9	Ja	2.597,0	Nej	Nej	100%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.730,6	Ja	2.290,5	Nej	Ja	100%	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.324,2	Ja	1.313,1	Ja	Nej	100%	2024/2027
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring ¹⁾	134,2	Ja	134,2	Ja	Nej	100%	2020/2024
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå ¹⁾	669,5	Ja	600,4	Ja	Nej	100%	2022 (2026) ²⁾
Modernisering af kørestrøm ¹⁾	903,3	Ja	793,5	Ja	Nej	0%	2024
Stilling Station	23,1	Ja	19,4	Nej	Nej	0%	2029-31
Fremtidssikring af Aarhus H	1.168,6	Ja	1.035,2	Ja	Ja	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

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. bilag 10.6.
- 2) Hastighedsopgraderingen på Langå Station udføres i 2024, men eftersom der er konstateret blødbund, udestår den endelige ibrugtagning af hastighedsopgraderingen på Langå Station.
- 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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)	15.541,9	S-bane: Kontrakter indgået 2011 Fjernbane og On-board: Kontrakter indgået 2012	S-bane: 2018/ 2022 Fjernbane: 2021/løbende (senest 2033)	Nej
<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 færdig i løbet af 2024, mens den eksterne kvalitetssikring forventes afsluttet vinteren 2024/25. 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>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Udrulningsplanen for Østdanmark omfatter alle Banedanmarks jernbanestrækninger øst for Lillebælt og inkluderer herunder blandt andet de nye større infrastrukturprojekter Ny bane Vestfyn, Femernforbindelsen samt Kapacitetsudvidelse Ringsted. Alstoms plan viser færdiggørelse i 2031 og forudsætter implementeringen af en række forbedrings tiltag 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>Siden sidste Anlægsstatus er den større IT-leverance, kaldet RO1 step 2, forsinket fra august 2024 til 1. halvår 2025. Leverancen er en nødvendighed for at opnå den fulde funktionalitet/forudsatte gevinstrealisering af Signalprogrammet og indeholder systemopgraderinger, inklusiv den næste systembaseline samt en række fejlrettelser, som styrker den overordnede stabilitet af systemet. Signalprogrammet har fokus på at føre arbejdet med strækningen (Roskilde)-Holbæk-Kalundborg, (Nordvestbanen), så langt frem som muligt, selvom ibrugtagning først sker senere grundet beslutningen om at immunisere. Ibrugtagningstidspunkt tidligst til K28 afhængig af togmaterielsituationen og øvrige hensyn i den resterende udrulningsplan.</p> <p>Udrulningen i Vestdanmark følger planen. Signalprogrammets seneste ibrugtagningen er den første del af hovedstrækning, (Aarhus)-Aalborg Lufthavn, som blev ibrugtaget i perioden fra august til oktober 2024.</p>					

Det nye signalsystem (CBTC) er fuldt udrullet på S-banen, og der udstår nu kun den formelle afslutning af projektet som fortsat forventes at blive afsluttet med leverandøren i løbet af 2024.

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.

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) og 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 141 af 16. maj 2019	575,8 (94,5)	257,6	2019	Nyborg- Odense: 2024/2028 Ringsted Korsør: 2024/2029	Nej

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.

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. Kørestrømstestkørsel er udført i 1. halvår 2024, hvor der nu udestår resultat af testkørslen for at kunne hæve hastigheden til 200 km/t, samt modificering af sporskifter, så de overholder gældende regler. Hastigheden kan hæves efter udrulning af Signalprogrammet på strækningen. Det forventes udrullet i 2028.

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. På baggrund af den afsluttede genplanlægning af Signalprogrammet vil Sund & Bælt replanlægge projektet.

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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)	1.540,5	2017	2025/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> 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 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 projektorganisation samt stigende råvarepriser og priser generelt. Dertil kommer forøgede udgifter til Banedanmarks projektorganisation. 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 projektet 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> Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor broer enten skal hæves eller spor skal sænkes. Der udestår alene broarbejder i Aalborg (to broer), Hadsten (én bro) samt Langå (to broer). Broarbejder i Aalborg blev opstartet i første halvår 2024, og disse arbejder forventes afsluttet i oktober 2024, mens broer i Hadsten og Langå forventes afsluttet inden åbningen af strækningen i 2026.</p> <p>Design af kørestrømsanlægget på strækningen er gennemført som planlagt i første halvår 2024, og selve udførelsen blev opstartet som planlagt nord for Langå den 1. marts 2024.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	2.730,6 (0,0)	1.976,9	2018	2024/2026	Ja
<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 oktober 2024 fået godkendt anmodning om træk på den centrale reserve på 440,1 mio. kr. 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.</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 størstedelen af master og fundamenter sat på strækningen med undtagelse af Aarhus H, hvor samtlige elektrificeringsarbejder først gennemføres i 2026/2027. Der udestår nu primært arbejder relateret til etablering af køretråd.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove	1.324,2 (11,1)	778,2	2018	Roskilde- Holbæk: 2021/2024 Holbæk-Kalundborg: 2021/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>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 signalsystemets udrulning på strækningen. Udgifterne forbundet med at forberede immuniseringen afholdes inden for eksisterende projektbevilling. Til finansiering af selve immuniseringen er der overført 64,0 mio. kr. (2023-priser) fra projektets centrale reserve på lov om tillægsbevilling for 2023.</p>					
<p>Aktuel status for projekt:</p> <p>Immunisering af strækningen fra Roskilde-Holbæk forventes færdigudført i 4. kvartal 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. 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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)	70,3	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 arbejderne påbegyndt den 26. juli 2024, og projektet forventes overleveret til drift primo december 2024.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	669,5 (69,1)	427,6	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 kurveudretning 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 udføres sammen med Signalprogrammet i andet halvår 2024.</p> <p>Projektet forløber planmæssigt. Der udestår arbejder omkring spor 1, men arbejderne har ikke indvirkning på hastighedsopgraderingen. 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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)	610,8	2018	2023/2024	Nej
<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.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Fordelingsstationerne i Fredericia og Vigerslev er de sidste fordelingsstationer, der endnu ikke er taget i drift. Disse forventes idriftsat i hhv. 3. kvartal og 4. kvartal 2024.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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	Nej
<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.					
<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. 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.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 565 af 10/05/2022, Lov om tillægsbevilling for 2022 og finansloven for 2023	1.168,6 (133,4)	116,2	2022	2026/2027	Ja
<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>Banedanmark har den 2. december 2024 modtaget tilbud på den første af tre hovedentrepriser. Projektet har på baggrund af tilbuddet behov for tilførsel af en merbevilling, hvis projektet skal gennemføres i dets helhed som hidtil forudsat. Endeligt merbevillingsbehov er under konsolidering.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er planlagt med opstart af udførsel 1. halvår 2025.</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 passagerpotentialen for S-togstationen vil blive fordoblet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	224,7 (34,7)	9,9	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 ultimo 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	200,7 (30,1)	0,2	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> Detailprojekteringen af projektet er opstartet.</p>					

Opgradering af Hillerød Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	406,1 (62,6)	10,5	2022	2026/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har delvist færdiggjort programfasen og er påbegyndt projekteringsfasen. Der udestår fortsat valg af broløsning over Hillerød Station samt afklaring omkring projektering af kørestrøm, som ikke var en del af den oprindelige udbudte kontrakt.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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 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. Banedanmark har informeret DSB, der overtager ansvaret for CBTC-systemet fra 2027, at Banedanmark ansøger Digitaliseringsministeriet om en forlængelse af den nuværende frekvenstilladelse, som løber til og med 2025. Banedanmark vil derfor i 2024 ansøge om ny frekvenstilladelse for 10 år på samme tekniske vilkår som den gamle.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	401,4 (61,6)	0,0*	2022	2035/2035	Nej

Økonomi:

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Aktuel status for projekt:

Udbedring af den første lokale knast ved Hellerup Station blev igangsat ultimo 2022. Udbudsmaterialet forventes færdigt i 4. kvartal 2024. Entreprenørbuddet forventes gennemført ultimo 2024. Udførelse er planlagt til primo-medio 2025. De øvrige udeståender i projektet forventes udbedret i årene frem til 2035.

* Projektets forbrug er pt. 0,0 mio. kr., men der er afholdt udgifter til delprojektet ved Hellerup station. Udgifter forbundet med projektet er pt. konteret 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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)	816,7	2021	2028/2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Der er i marts 2024 godkendt træk på 545,1 mio. kr. på den centrale reserve, der er indarbejdet på forslag til finanslov for 2025. Henset til projektets risikoprofil vurderes det, at det formentlig vil blive nødvendigt med yderligere træk på den centrale reserve. Projektfordyrelserne skyldes primært markant højere priser end forventet til gasledningsomlægningen såvel som til elektrificerings- og signaldelene forårsaget af høje stålpriser samt høje råstofpriser på friktionsmaterialer.</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 afsluttet august 2024. Der er truffet beslutning om, at betalingsspørgsmålet ift. naturgasledningsomlægningen mellem Vejdirektoratet og Energinet løses ved de retslige instanser.</p> <p>Anlægsarbejdet med baneprojektet følger tidsplanen. Anlægsentrepriserne er alle udbudt og kontraheret i 4. kvartal 2024. Derudover udbydes udfletningsentreprisen i 3. kvartal 2024.</p> <p>Endelig pågår ekspropriations- og besigtigelsesforretninger samt arkæologiske undersøgelser.</p>					

2.1.2 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber

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

Projekt	Total-udgift	Projekt-bevilling	Overholdelse af projekt-bevilling	Forbrug per 01.07.24	Disponeret projekt-reserve	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlig ændring
Forskønnelse af Nørreport Station	25,2	25,2	Ja	0,3	0,0	2025/2027	Nej
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	216,8	216,8	Ja	27,8	0,0	2027/2028	Nej
Øresundsperroner ved København Syd Station	500,9	382,1	Ja	218,4	40,0	2025/2025	Nej
Overhalingsspor ved Kalvebod	823,3	696,6	Ja	0	0,0	2028/2030	Nyt projekt
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	725,6	616,0	Nej	194,0	0,0	2025/2026	Ja

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 total-udgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	25,2 (0,0)	0,3	2022	2025/2027	Nej
Økonomi: Totaludgiften forventes overholdt.					
Aktuel status for projekt: Udbud af rådgivning forventes afsluttet i 2. halvår af 2024. Herefter forventes EU-entrepriseudbuddet afsluttet ultimo 2025.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	216,8 (0,0)	27,8	2022	2027/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Rådgivning med planlægning og detailprojektering er fortsat i gang. Entrepriseopgaven er rykket og forventes udsendt i EU-udbud i 1. halvår 2025 med prækvalifikation til entreprenører. Den del af projektet, der vedrører området ved Reventlowsgade, er sat på hold, så projektet kan tænkes sammen med den mulige nye metro-linje (M5).					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven 2023	500,9 (79,2)	218,4	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der er etableret perroner ved begge spor og tunnelen under banen er udgravet. I næste fase fokuseres på betonarbejder i forbindelse med tunnelen, elevatorgrube og trappekonstruktioner. Projektets fremdrift forløber i henhold til tidsplanen.					

Overhalingsspor ved Kalvebod

Overhalingsspor ved Kalvebod er en del af Infrastrukturplan 2035. Overhalingssporene er en forudsætning for at opnå de fulde gevinster af en sydlig jernbanekorridor fra Roskilde via København Syd til Københavns Lufthavn. Desuden er overhalingssporene en fremtidssikring af kapaciteten for både gods- og passagertog når Femern Bælt-forbindelsen åbner, og hvor der forventes øget trafik. Projektet udføres af Sund & Bælt Holding A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2024	823,3 (126,7)	0	2024	2028/2030	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Der pågår en gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering af Overhalingsspor ved Kalvebod. Miljøkonsekvensvurderingen forventes afsluttet i starten af 2025. Der er udsendt rådgiverudbud og dette forventes afsluttet i 4. kvartal 2024. De næste store milepæle er udbudsmateriale til totalentreprenør med tidlig involvering for konstruktions- og anlægsprojektet samt detailprojektering for spor- og kørestrømsprojektet forud for udbud til entreprenør.</p> <p>Endelig ibrugtagning af overhalingssporene sker sammen med Signalprogrammets udrulning. Grundet justeringer i Signalprogrammets tidsplan, er der sket ændringer i forhold til det forventede endelige åbningsår for overhalingssporene, som jf. Signalprogrammets tidsplan nu er forventet til 2030.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	725,6 (32,7)	194	2019	2025/2026	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Der er risiko for at projektbevillingen ikke overholdes.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Udbud af hovedentreprise er gennemført og der er skrevet kontrakt på anlægsarbejderne med Per Aarsleff A/S. I forbindelse med kontraktindgåelse den 5. juli 2024 har det været nødvendigt at trække på både projektreserven og 76,9 mio. kr. fra den centrale anlægsreservereserve. Med de tilbageværende reserver er der risiko for at projektbevillingen ikke overholdes. Udførelse af transferforbindelse til Københavns Lufthavn Terminal 3 er gennemført og aflevering forventes at ske i 3. kvartal 2024</p>					

2.2 Større fornyelsesprojekter

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

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug per 01.07.2024	Væsentlige ændringer	Åbningsår
Sporfornyelse Slagelse-Korsør	676,2	Ja	415,9	Nej	2024
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	1.045,3	Ja	629,0	Nej	2025
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	971,8	Ja	404,1	Nej	2024
FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern- Holstebro	74,2	Nej	74,9	Nej	Berosat
Ny Svanemøllen omformerstation	102,5	Ja	51,5	Nej	2024
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	[fortroligt]	Nej	67,9	Nej	2027
Spor- og perronfornyelse Langå St.	184,1	Ja	79,4	Nej	2024
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev	492,8	Ja	40,2	Nej	2024
Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger (Forvaltningstilbud for signalsystemer)	[fortroligt]	Ja	66,6	Nej	2025
Sporfornyelse Skjern-Holstebro	[fortroligt]	Ja	26,0	Nej	2025
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød	[fortroligt]	Ja	56,0	Nej	2025
Sporfornyelse Høje Taastrup st.	[fortroligt]	Ja	40,1	Nyt projekt	2025

Anm.: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inklusive reserver) 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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	415,9	2021	2022/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Med akt. 184 (tidligere fortroligt akt. O) af 23. februar 2023 om sporfornyelse af Slagelse-Korsør blev projektets bevilgede totaludgift øget i lyset af især udbudsresultatet for projektets tre entrepriser.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Den sidste entreprisekontrakt, som vedrører maskinelle arbejder (RPM-arbejder), er gennemført i starten af 3. kvartal 2024.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 253 af 3. juni 2021	1.045,3	629,0	2021	2023/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Sporombygningen er planlagt til udførelse i efteråret 2024 og 2. halvår 2025.					

Sporfornyelse Hobro-Aalborg

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 92 af 30. januar 2020	971,8	404,1	2020	2020 og 2022/2020 og 2024*	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Sporombygningen på den frie strækning mellem Hobro og Aalborg er gennemført. Kontrakten vedr. fornyelse af Aalborg station blev underskrevet 30. oktober 2023, og forberedende arbejder på denne del opstartede primo marts 2024. Sporombygningen af Aalborg station udførtes i sommeren 2024 i samme spærringer som en række øvrige grænsefladeprojekter. Åbningen efter afslutning af projektet i 2024 vil ske i ERTMS-teknologi fra Lindholm til stationsgrænsen i Aarhus. Projektet blev taget planmæssigt i drift i starten af oktober 2024.					

* 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 208 af 18. juni 2020	74,2	74,9	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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 65 af 2. december 2021	102,5	51,5	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 de resterende installationer færdiggøres. Dele af anlægget er allerede testet. Resterende test og idriftsættelse forventes udført i 4. 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. S af 13. april 2023	(fortroligt)	67,9	2023	2026 / 2027	Nej
<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 på baggrund af udbudsresultatet på entreprisen annulleret grundet overskridelse af godkendte totalbudget/projektbevilling. Det er planlagt, at arbejdet genudbydes til udførelse i 2026/2027, dvs. en parallelforskydelse af det samlede projekt.</p> <p>Hvis genudbuddet resulterer i, at forelæggelsesgrænsen overskrides, vil projektet blive genforelagt Finansudvalget i henhold til gældende regler.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> På grund af et højt udbudsresultat blev entrepriseudbuddet i 2023 annulleret og udskudt. Projektet er blevet genplanlagt, så udførelsen skubbes til 2026/2027.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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	79,4	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 i februar 2024. Arbejderne omkring mobilisering er opstartet ultimo februar 2024. Projektet forløber overordnet planmæssigt til trods for udfordringer med forsinkede sporskifte leverancer, der er håndteret ved ændringsstyring og forcering. Der udestår arbejder omkring spor 1.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 266 af 31. august 2023 (tidl. fortroligt akt. AR af 31. august 2023)	492,8	40,2	2023	2024/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med akt. 266 (tidligere fortroligt akt. AR) af 31. august 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Udførelsen blev igangsat i september 2024.</p> <p>Under udførelsesfasen har projektet oplevet en række udfordringer, hvilket forventes at medføre betydelige restarbejder. Omfanget af restarbejderne afventer projektgennemførelsen, hvor der fortsat er udfordringer. Udfordringerne bunder i tilstanden på duobloksvellerne, der har vist sig at være i en dårligere forfatning end ventet. Dette medfører, at et rekordstort antal sveller knækker under udskiftningen, hvilket forsinker fremdriften markant. Herudover brød en stenkiste sammen under banen, hvilket betød betydeligt ekstra arbejde og forsinkelse med dertil trafikale gener til følge.</p> <p>Banedanmark forventer fortsat at åbne sporet til drift til tiden i år, men med markant reduceret fysikomfang. Det vil være nødvendigt at gennemføre de resterende arbejder på et senere tidspunkt, hvilket er under genplanlægning.</p>					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AL af 22. juni 2023	(fortroligt)	66,6	2023	2024/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. AL af 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 grundet problematikkerne beskrevet nedenfor.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> I forbindelse med etableringen af det nye testcenter har det ifm. renoveringen af den tiltænkte bygning vist sig, at det er væsentligt sværere at flytte kørestrøms-sektioneringsanlæg end først antaget. Den indvendige nedrivning af bygningen kræver således en særlig ekspertise. Nedrivningen, som skal gennemføres, inden byggeentreprisen kan påbegyndes, har været sat i udbud, men ingen bød på opgaven. Ny tilbudsindhentning er igangsat og forventes tildelt i Q4 2024. Der etableres en midlertidig testkapacitet for at undgå, at Signalprogrammet og test i pre-prod bliver påvirket. De første systemer er allerede ibrugtaget. Resten af projektet forventes implementeret i Q3 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. P af 14. december 2023	(fortroligt)	26,0	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. P af 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.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i afslutning af projekteringsfasen og er ved at forberede udbuddet på entreprisarbejder for hhv. sporfornyelsen og de to broer. Projekteringen følger tidsplanen, hvor der efter planen er udbud i begyndelse af 3. kvartal 2024 med forventet mobilisering umiddelbart efter nytår og udførelse fra starten af marts 2025.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt AF af 14. marts 2024	(fortroligt)	56,0	2024	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev 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.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i gang med den afsluttende del af projekteringsfasen med forberedelse af entrepriseudbud. Enterpriseudbud forventes gennemført i 2024/primus 2025. Forventet opstart af udførelse er i første halvår 2025.					

Sporfornyelse Høje Taastrup St.

Der gennemføres en sporfornyelse af Høje Taastrup station, så den sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter bl.a. udskiftning af skinner, sveller og ballast samt udbedring af blød bund og fornyelse af sporskifter på Høje Taastrup station.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt D af 7. november 2024	(fortrolig)	40,1	2024	2025/2025	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektet igangsættes med fortroligt akt. D af 7. november 2024. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet er de økonomiske oplysninger fortrolige. Fortroligheden vil blive ophævet efter kontraktindgåelse. Projektet er ved at afklare endelig økonomi baseret på projekterede mængder.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i gang med udbud. Forventet planmæssig opstart februar 2025.					

2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden seneste Anlægsstatus

Der er ingen åbnede baneprojekter siden seneste anlægsstatus.

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
Bevilling (netto)	3.127,5	3.191,1	4.034,6	4.410,0	4.023,2	4.307,8	33.221,9	56.316,1
Forbrug	3.175,1	3.276,4	-	-	-	-	-	-
Merforbrug	-47,6	-85,3	-	-	-	-	-	-

Note: Bevilling er netto-tal mellem udgiftsbevillingen og indtægtsbevillingen. Forbrug er ligeledes nettotal (udgifter fratrukket indtægter). Sumafvigelse 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 jernbanenettet på finansloven for 2024.

I 2021 i forbindelse med forhandlingerne om Infrastrukturplan 2035 oplyste Banedanmark, at fornyesefterslæbet 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 fornyesefterslæb 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, samt øvrige fordyrelser, og Banedanmark har derfor opdateret deres estimat for fornyesefterslæbets størrelse ved udgangen af 2030. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 blev orienteret om dette på et møde 4. december 2024.

På baggrund af de opdaterede estimater forventes der nu, ved udgangen af 2030, at være opbygget et fornyesefterslæb på maksimalt 28 mia. kr. (2024-pl). På grund af den historisk store anlægsaktivitet på jernbanen i disse år, er der ikke kapacitet til at udbedre efterslæbet – uagtet om der ville blive bevilget midler til det eller ej. Frem mod 2030 vil passagererne opleve en forbedret punktlighed, som resultat af de mange anlægs- og sporfornyelsesprojekter i 2020'erne, men punktligheden vil potentielt falde efter 2030 i takt med at infrastrukturen ældes og ikke fornyes rettidigt.

2.5 Igangværende undersøgelser på baneområdet

Tabel 2.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

Undersøgelse	Hjemmelsgrundlag	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2021	2026
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
Omstilling af infrastruktur til batteritog (strategisk analyse)	FL22	2022	Under afklaring
Strategisk analyse af ny forbindelse på tværs af Lillebælt*	FL22	2023	Sat i bero

Note: *Forligskredsen har besluttet, at den strategiske analyse af en ny Lillebæltsforbindelse midlertidigt er sat på pause, indtil forundersøgelsen af en fast forbindelse mellem Als og Fyn er afleveret. Dette er sket i slutningen af 2024. Det forventes at forligskredsen behandler sagen i 2025 eller 2026.

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 1. halvår af 2024

Vejdirektoratet har i 1. halvår 2024 gennemført 45 bygge- og anlægsudbud med en samlet volumen på godt 3,9 mia. kr. Heraf har 10 udbud ligget mellem 100 og 560 mio. kr. Den samlede volumen på 3,9 mia. kr. er historisk høj. Motorvejsudvidelser og motorvejsbroer i Østjylland og Ny bane over Vestfyn har stået for 82 % af volumen med 3,2 mia. kr. på 9 entrepriser.

Budinteressen på de 45 udbud lå på mellem 1 og 12 bydende, hvor 3 udbud havde blot 1 byder. Den gennemsnitlige budinteresse på tværs af entreprisestørrelser var 4,4 bydende, hvilket Vejdirektoratet vurderer som værende tilfredsstillende. Vejdirektoratet kan dog på de seneste større licitationer konstatere et prisniveau, som ligger udover den generelle prisstigning, der afspejles i Danmarks Statistiks indeks for Anlæg af veje. Der pågår analyser af, hvad årsagerne hertil kan være, men det kan allerede nu konstateres, at priserne på grus er steget voldsomt, hvilket antages at være forbundet med et begrænset antal nye udvindingstilladelser.

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.

I første halvår 2024 har Vejdirektoratet i et forholdsvist stort antal udbud kunnet konstatere, at det vindende tilbud ligger højere end Vejdirektoratets overslag korrigeret for den almindelige markedsudviklings. Dette har en meget stor indflydelse på sikkerheden for overholdelse af projektbevillingerne. På de enkelte projekter arbejdes der på at finde evt. kompenserende tiltag. Vejdirektoratet følger udviklingen nøje.

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 ²⁾	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Storstrømsbroen	5.025,3 ³⁾	Ja	5.025,3	Ja	Nej	31%	2025 (vej), 2027 (bane)
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe	213,4	Ja	174,5	Ja	Nej	28%	2024
Nordhavnstunnel ¹⁾	4.482,0	Ja	3.854,8	Nej	Nej	55%	2027
Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum	113,2	Ja	103,8	Ja	Nyt projekt	0%	2027
Kalundborgmotorvejens 3. etape	2.963,9	Ja	2.834,1	Ja	Nej	96%	2028
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	716,9	Ja	686,1	Ja	Nej	42%	2028
Øget kapacitet rute 15, Herning-Ringkøbing	1.330,5	Ja	1.271,4	Ja	Nej	97%	2028
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	4.388,8	Ja	4.196,0	Ja	Nej	77%	2027
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N	2.646,6	Ja	2.529,9	Ja	Nej	42%	2027
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N	299,8	Ja	287,6	Ja	Nej	21%	2025
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	1.249,9	Ja	1.196,9	Ja	Ja	100%	2027
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	279,1	Ja	267,3	Ja	Nej	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 ⁴⁾	Ja	Nej	3%	2034

Anm: "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. 1) 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. 2) Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. På side 9 i læsevejledningen beskrives dette nærmere. 3) 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 737 af 1. juni 2015	5.025,3 (0,0)	2.766,2	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. Vejdirektoratet har afleveret svarskrift den 5. juli 2024.</p> <p>40 ud af 44 præfabrikerede brodragere er færdigstøbte, mens de følgende 3 pågår i serieproduktion. Der er monteret 38 præfabrikerede brodragere i endelig position. Betonarbejderne i den centrale pylon pågår. Den sidste støbning indeholdende stagforankringer (ankerbokse) forventes støbt inden udgangen af oktober 2024.</p> <p>Det er fortsat Vejdirektoratets vurdering, at vejforbindelsen kan åbne ultimo 2025, og at jernbaneforbindelsen tidligst vil kunne ibrugtages i 1. halvår 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 24 af 1. december 2016	213,4 (38,9)	142,2	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. Genetablering af marker og fjernelse af interimsvvej sker i sommeren 2025 af hensyn til vand i området.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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 (627,2)	1.320,0	2020	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektets totaludgift på 4.482,0 mio. kr. forventes overholdt. Nordhavnstunnel finansieres af Københavns Kommune, By & 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 planmæssigt ift. åbning. Der pågår færdigprojektering af tunnelen. Arbejdet med udgravning af byggegrube samt etablering af vægankre er påbegyndt.</p>					

Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum

Der etableres en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum som vil forbedre fremkommeligheden i området. Vejforbindelsen anlægges af Vejdirektoratet for Københavns Kommune. Som led i vejforbindelsen anlægges også en bro over Vestvoldens voldgrav.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 175 af 4. juni 2024	113,2 (9,4)	0,0	2020	2027/2027	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 113,2 mio. kr. forventes overholdt. Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum finansieres af Københavns Kommune. Københavns Kommune disponerer over den centrale reserve.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Samarbejdsaftalen mellem Vejdirektoratet og Københavns Kommune er underskrevet af begge parter i oktober 2024. Opstartsmøde blev afholdt i Tingbjerg den 11. september, hvor projektgruppen besigtigede projektområdet. Der planlægges rådgiverudbud i slutningen af oktober 2024.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023 Akt. 141 af 20. marts 2024	2.963,9 (129,8)	147,9	2022	2028/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 2.834,1 mio. kr. forventes overholdt. Totaludgiften til anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg er ved ændringsforslagene for finansår 2024 forøget med 493,0 mio. kr. i 2024-2028 til i alt 2.896,9 mio. kr. (2024-pl) inkl. central reserve. Totaludgiften er yderligere forøget med 67,0 mio. kr. til 2.963,9 mio. kr. (2024-pl) inkl. central reserve som følge af integration af puljeprojekterne <i>Etablering af østvendte ramper ved Knabstrup</i> og <i>Lokalvej i Jyderup</i>, jf. akt. 141 af 20. marts 2024.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægslov for projektet er politisk vedtaget den 30. november 2023. Kombineret besigtigelse og ekspropriation for Tømmerupkrydset finder sted i efteråret 2024 og detailbesigtigelse for den øvrige del af etape 4 afvikles ultimo 2024.</p>					

Projektbevillingen vurderes at komme under pres, såfremt de generelt forhøjede licitationspriser i foråret 2024 også afspejler sig i projektets kommende store entrepriseudbud. Mulige kompenserende tiltag vurderes, og situationen følges nøje.

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023.	716,9 (30,8)	23,6	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. Der er afholdt besigtigelsesforretning ultimo august 2024, og det er godkendt, at projektet fortsætter med den lagte plan.</p>					

Øget kapacitet Rute 15, Herning-Ringkøbing

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023 Akt. 141 af 20. marts 2024	1.330,5 (59,1)	26,5	2023	2028/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 1.271,4 mio. kr. forventes overholdt. Totaludgiften for Øget kapacitet Rute 15, Herning-Ringkøbing, er forøget fra 1.127,5 mio. kr. til 1.330,5 mio. kr. som følge af integration af puljeprojektet <i>Etablering af 2+1 vej mellem Langerdalvej og Røgind</i>, jf. akt. 141 af 20. marts 2024.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægslov for projektet er politisk vedtaget den 30. november 2023. Projektforberedende arbejder pågår fortsat. Der er afholdt linjebesigtigelse i september 2024. Projektbevillingen vurderes at komme under pres, såfremt de generelt forhøjede licitationspriser i foråret 2024 også afspejler sig i projektets kommende store entrepriseudbud. Mulige kompenserende tiltag vurderes, og situationen følges nøje.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	4.388,8 (192,8)	627,3	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. Der er nu indgået kontrakter på over halvdelen af de større udvidelsesentrepriser.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	2.646,6 (116,7)	377,3	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 er gennemført på hele strækningen. 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Vejloven nr. 1520 af 27. dec. 2014 Akt. 141 af 20. marts 2024	299,8 (12,2)	66,9	2022	2025/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 287,6 mio. kr. forventes overholdt. Totaludgiften for Ombygning af tilslutningsanlæg E45 Aarhus – Randers N er forøget fra 287,0 mio. kr. til 299,8 mio. kr. som følge af integration af puljeprojektet <i>Etablering af samkørselspladser ved Randers</i>, jf. akt. 141 af 20. marts 2024.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022 Akt. 141 af 20. marts 2024	1.249,9 (53,0)	79,4	2022	2027/2027	Ja
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Totaludgiften for Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej er forøget fra 1.108,6 mio. kr. til 1.249,9 mio. kr. som følge af integration af puljep projekterne <i>Udvidelse af Overdrevsvejen til fire spor, Tilpasninger på Roskildevej-Overdrevsvej og Krydsombygning Nordhøjvej, Hillerød</i>, jf. akt. 141 af 20. marts 2024.</p> <p>I forbindelse med licitation er det konstateret, at det fulde projekt ikke forventes at kunne gennemføres inden for totaludgiften på 1.249,9 mio. kr. Det skyldes primært forøgede priser på stål, grus og aluminium. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 besluttede den 12. juni 2024 at fortsætte 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. I september 2024 tiltrådte Finansudvalget et aktstykke og tilsluttede sig hermed at fortsætte entreprisarbejde på den sydlige del af anlægget (fase 1) af Hillerødmotorvejens forlængelse. Det bemærkes, at den sydlige del (fase 1) af Hillerødmotorvejens forlængelse kan stå som selvstændigt projekt.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i></p> <p>Totaludgiften for Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej er forøget fra 1.108,6 mio. kr. til 1.249,9 mio. kr. som følge af integration af puljep projekterne <i>Udvidelse af Overdrevsvejen til fire spor, Tilpasninger på Roskildevej-Overdrevsvej og Krydsombygning Nordhøjvej, Hillerød</i>, jf. akt. 141 af 20. marts 2024. Jf. afsnittet ovenfor vurderes det, at det fulde projekt ikke kan gennemføres inden for totaludgiften på 1.249,9 mio. kr. I september 2024 tiltrådte Finansudvalget et aktstykke og tilsluttede sig hermed at fortsætte entreprisarbejde på den sydlige del af anlægget (fase 1) af Hillerødmotorvejens forlængelse.</p> <p><i>Aktuel status for projektet:</i></p> <p>De fleste af myndigheds tilladelser/godkendelser er indhentet. Der mangler udledningstilladelser, vandsynsprotokoller og enkelte landzonetilladelse. Der forventes igangsætning af anlæg af den sydlige strækning i maj/juni 2025 og den nordlige strækning i starten af 2026, såfremt forligskredsen beslutter at gennemføre den nordlige strækning af projektet i primo 2026.</p>					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	279,1 (11,8)	2,0	2022	2026/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 267,3 mio. kr. forventes overholdt.					
<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 Europa-Kommissionens stillingtagen er påkrævet. Senest er Kommissionen i begyndelsen af september 2024 kommet med yderligere spørgsmål til projektet og miljøkonsekvensvurderingen. Spørgsmålene forventes besvaret i oktober 2024. Kommissionen har tidligere oplyst, at de forventer at kunne komme med deres udtalelse inden udgangen af 2024. Projektet kan ikke påbegyndes, forinden sagen med EU-Kommissionen er færdigbehandlet og Kommissionen er kommet med deres udtalelse. Projektets tidsplan vil blive revideret, når der foreligger en afklaring. Det forventede åbningsår er således fortsat under afklaring og forventes tidligst at blive 2028.					

Udvidelse af Øresundsmotorvejen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L139 af den 23. maj 2024.	801,4 (34,9)	21,1	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. Processen for miljøkonsekvensvurderingen er afsluttet marts 2024 og anlægsloven L139 vedtaget efter 3. behandling den 23. maj 2024. Detailprojekteringen forventes afsluttet i 2. halvår 2024. Herefter følger udbud og udførsel.</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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L112 af den 11. juni 2024	8.891,6 (867,1)	5,5	2024	2034/2034	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 8.024,5 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægsloven er trådt i kraft den 1. juli 2024. Forberedende anlægsaktiviteter er påbegyndt og udbudsstrategi for rådgiverudbud er vedtaget. Ekspropriationsforretninger forventes gennemført i perioden august 2026 til marts 2027. Selve vejanlægsaktiviteterne forventes at opstarte i 2026.</p>					

3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

Der er ikke igangsat større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet siden seneste 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	Ja

Projektet er åbnet i efteråret 2023. Der står endnu tilbage at udføre/afregne arbejder på en mangelliste. Den samlede forventede omkostning er 155,3 mio. kr. ud af et totalbudget på 159,1 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	1.263,2	997,5	4.610,5
Prognose, behov	1.203,1	1.141,7	1.298,3	1.147,9	4.791,0
Difference	9,6	- 4,6	- 35,1	- 150,4	- 180,5

Note: *Prognose, behov* omfatter totaløkonomisk prioritering i 2024 og det prognosticerede behov i de efterfølgende år

For så vidt angår belægninger, broer og andre bygværker samt øvrige mindre aktiver viser prognosen, at vedligeholdelsesbehovet i 2024 kan afholdes indenfor bevillingen. Behovsopgørelsen er baseret på en faglig teknisk vurdering af aktivernes tilstand. Vedligeholdelsesarbejderne prioriteres efter, hvornår det samlet set er økonomisk optimalt at udføre de enkelte vedligeholdelsesarbejder. Vurderingen af aktivernes tilstand kan være påvirket af f.eks. en hård vinter samt sammenfald med anlægsprojekter. Belægninger på anlægsstrækninger levetidsforlænges, indtil anlægsprojekterne går i gang, og belægningsarbejderne udføres som en del af anlægsprojekterne.

Forbruget vil ikke overstige bevillingen i 2024, og med opgørelsen baseret på økonomisk optimalitet forventes et vejnet i vedligeholdelsesmæssig balance ultimo 2024. Det har været nødvendigt at udskyde enkelte vedligeholdelsesarbejder til 2025 bl.a. som følge af nødvendig koordinering med anlægsarbejder.

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	2025
Udvidelse af Ring 4 Syd	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2025
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 ¹⁾	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2025
MKV for BRT-linje på 400S og forundersøgelse af 200S	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2024/2025
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	S6B
Østlig Ringvej (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	S&B
Fast forbindelse mellem Als og Fyn (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	S&B
Opdatering af MKV for Frederikssundsmotorvejen	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025
R15 Bale-Tåstrup	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025
Øget kapacitet M3	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025

Note: Tabellen indeholder udelukkende aktuelt igangværende undersøgelser på vejområdet

1) Undersøgelsen af Lillebælt er berosat. Fase 1 er gennemført, og efter årsskiftet forventes det, at der tages stilling til, om og hvordan fase 2 skal gennemføres.

Den anførte udførelsesperiode er tilrettet til, at forligskredsen den 19. juni 2024 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

Igangværende forundersøgelser, MKV-undersøgelser mv. på vejområdet	Aftalegrundlag
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, Korskroen-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

Der foretages ikke afrapportering om Hovedstadens Letbane med virkning fra indeværende Anlægsstatus. Staten var oprindelige medejer, men udtrådte af ejerkredsen med udgangen af 2017. Ejerkredsen består nu af 11 kommuner og Region Hovedstaden. Staten udbetalte de sidste anlægsreserver i 2023 og har derfor ikke flere økonomiske forpligtelser.

5. Femern

5.1 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 totaludgift (Projektets reserve)	Forbrug per 30.06.2024	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	23.731 mio. kr. ¹ i 2015-priser	2019	2028/2029	Nej

Økonomi:

Den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-projektet er i anlægsloven 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau) inklusive reserver på 9,8 mia. kr. Anlægsrammen forventes overholdt. Femern A/S følger udviklingen i risikobilledet for projektet tæt.

Tilbagebetalingstiden for projektet er opgjort til 28 år efter åbning. Baseret på udviklingen i de centrale parametre (rentesikring og EU-støtte) er den finansielle økonomi i Femern Bælt-projektet robust. Europa-Kommissionen har i juli 2024 tildelt Femern Bælt-projektet yderligere støtte under CEF II programmet på 1.188 mio. kr. Dermed har projektet indtil videre fået tilsagn om 9,6 mia. kr. i EU-støtte til anlægsfasen.² Tilbagebetalingstiden vurderes at kunne overholdes.

Aktuel status for projekt:

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 anlægskontrakterne for tunnelbyggeriet.

Tunnelrenden er færdigudgravet, og den første af 6 sektioner af tunnelrenden blev den 1. juli 2024 overdraget fra Femern A/S til entreprenørkonsortiet FLC, som er ansvarlig for at producere og nedsænke de i alt 89 tunnelelementer. Det var en forudsætning for overdragelsen, at den ydre del af tunnelportalen på dansk side var færdigetableret, så den kystnære del af tunnelrenden kunne udgraves. Med overdragelsen er en række centrale milepæle i grænsefladen mellem de store anlægskontrakter håndteret i første halvår 2024 med en begrænset forsinkelse af aktiviteterne til følge.

Tunnelementfabrikken inklusive de foranliggende bassiner til udskibning af tunnelelementer er færdigetableret, og der støbes på alle seks produktionslinjer i fabrikken. Det første tunnelement blev færdigstøbt i maj 2024, og der er pr. medio august 2024 støbt fem tunnelelementer. Det er færre tunnelelementer end forudsat i byggeprogrammet.

Der er dialog med de tyske myndigheder og entreprenøren om, hvordan programmet for nedsænkning af tunnelelementer kan gennemføres mest effektivt under hensyntagen til vilkårene i den tyske myndighedsgodkendelse, som på visse punkter afviger fra anlægskontrakterne.

Udbudsprocessen for kontrakten for etableringen af Femern Bælt-tunnelens jernbanespor og kørestrøm (TTC) forløber planmæssigt, og der igangsættes en forhandlingsrunde med de fire prækvalificerede bydere med henblik på indgåelse af kontrakt i 2025.

Samlet set vurderer Femern A/S, at målet om at åbne tunnelen i 2029 er betydeligt udfordret, men stadig muligt. Der skal gennemføres accelerationstiltag i installations- og testfasen.

¹ Forbrug fra 1. april 2009 til 30. juni 2024.

² Tildelinger fra hhv. 2014, 2022 og 2024 samt udbetalinger uddybes i bilag 10.1: EU-støtte

5.2 Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Projektets reserve)	Forbrug per 01.07.2024	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	7,43 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> Totaludgift forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Den sidste delaflevering af Anlægspakke Lolland blev gennemført i januar 2024. Anlægspakken indeholder blandt andet etablering af ny Rødby Station samt forberedelse til sporentreprisen. Der pågår tilbagelevering af arealer i resten af 2024.</p> <p>Arbejdet med at lægge spor på Lolland, fra Nykøbing Falster Station til syd for den nye Rødby Station, blev opstartet i marts 2024 og forventes afsluttet i november 2024. Arbejdet følger tidsplanen.</p> <p>Etablering af den nye Kong Frederik d. IX's bro, en enkeltsporet jernbanebro over Guldborsund, pågår overordnet i henhold til tidsplan, og de første fysiske arbejder blev opstartet i november 2023. Udførelsen pågår frem mod ultimo maj 2026.</p> <p>Der er indgået rådgiverkontrakt (Rambøll) for arbejderne med opgraderingen af den eksisterende KFIX bro i 1. kvartal 2024.</p> <p>Elektrificering af strækningen fra Ringsted til syd for Rødby Station er opdelt i delstrækninger. På Vordingborg-Nykøbing F. Station udestår elektrificering af Storstrømsbroen og færdiggørelse af elektrificering på Nykøbing F. Station. Arbejderne koordineres med 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 Rødby.</p> <p>For så vidt angår udrulning af Signalprogrammet, henvises der til afsnittet om Signalprogrammet og den opdaterede tidsplan for udrulning i Østdanmark.</p>					

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

6. Metroen

6.1 M4 Sydhavnsmetroen

Som en afgrening 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, regionaltog, bus og metro.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 156 af 18. februar 2015	10.413 (1.787)	8.021	2018	2024/2024	Nej
Økonomi: Det godkendte anlægsbudget på ca. 10,4 mia. kr. (2024-priser) forventes overholdt.					
Aktuel status for projekt: M4 Sydhavnsmetroen åbnede for passagerer den 22. juni 2024. Der udestår afhjælpning af mangler, færdiggørelse af elevatorer på København Syd og trafikomlægninger ved Havneholmen samt færdiggørelse af Strømmen ved København Syd. Det forventes, at økonomien lukkes inden for budget i 2024.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 213 af april 2021	9.248	492,0	2021	2024/2027	Nej
Økonomi: Det godkendte totalbudget forventes overholdt ved indkøb af 100 togsæt. Kontraktsummen opregnes årligt i april med de i kontrakten anførte indekser. Aktstykket indeholder ikke aftalen om 30 års vedligehold af togene indgået med leverandøren Alstom. Dette finansieres som en del af DSB's almindelige driftsøkonomi.					
Aktuel status for projekt: Produktionen af IC5 er i gang. De første togsæt forventes leveret til Danmark medio 2025. Efter levering skal de kvalitetstestes og myndighedsgodkendes, inden de første togsæt sættes i passagerdrift forventeligt primo 2027.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 314 af maj 2022 (Tidligere fortrolig akt. O af marts 2020)	1.000,0	401,8	2021	2023/2025	Nej
Økonomi: Det godkendte totalbudget forventes overholdt. Kontraktsummen skal ikke indeksreguleres. Aktstykket som udgør hjemmelsgrundlaget omfatter ikke den indgåede reservedelsaftale.					

Aktuel status for projekt:

Produktionen af vognene er fortsat i gang og de første vognformationer er leveret til Danmark. De sidste vognformationer forventes leveret primo 2025. Idriftsættelse af den første vognformation er rykket fra primo 2025 til medio 2025, som følge af at sikkerhedsgodkendelsen af vognene i Tyskland er forsinket. DSB er afhængig af denne sikkerhedsgodkendelse, inden DSB kan få vognene godkendt i Danmark.

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 115 af juni 2023	1.519,0	264,1	2023	2026	Nej

Økonomi:

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 reservedsaftalen.

Aktuel status for projekt:

Designet af styrevognene er fortsat under fastlæggelse, og produktionen af vognene er påbegyndt medio 2024 med forventet idriftsættelse i 2026. Styrevognsfunktionen forventes fortsat aktiveret og klar til drift fra 2029.

7.2 Eksisterende materiel (Nyt)

Levetidsforlængelse af S-tog og IR4

Projektet omfatter levetidsforlængelse af alle 135 S-togsæt og den resterende del af 28 IR4-togsæt, så alle 44 IR4-togsæt levetidsforlænges.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 71 af december 2023	554,1	55,6	2023	2027/2027	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overskredet for såvel S-tog som IR4. Det godkendte totalbudget for S-tog på 381,5 mio. kr. forventes overskredet med mindst op til 125 mio. kr. Det godkendte totalbudget for IR4 på 172,6 mio. kr. forventes overskredet med ikke over 25 mio. kr. Den primære årsag til overskridelserne er manglende løbende efterreguleringer. Fordyrelserne afholdes inden for DSB's eksisterende økonomi.					
<i>Aktuel status for projekterne:</i> Pr. september 2024 er 39 S-togsæt udvendigt opgraderede, og 6 S-togsæt er indvendigt opgraderede. 20 IR4-togsæt er levetidsforlængede.					

7.3 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af november 2021	1.283,2	1.019,5	2017	2026/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er reguleret med BYG43 indeks pr. 1. kvartal 2024. Totalbudgettet er nedjusteret grundet nedjustering af indekseringen. Totalbudgettet forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Etablering af værkstedet er fortsat i gang. Værkstedet forventes fortsat taget i brug medio 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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 204 af marts 2022	2.439,9	1.090,9	2017	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er reguleret med BYG43 indeks pr. 1. kvartal 2024. Totalbudgettet er nedjusteret grundet nedjustering af indekseringen. Totalbudgettet forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Etablering af værkstedet er fortsat i gang.					

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 totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 271 af juni 2021	1.828,6	1.284,5	2017	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er reguleret med BYG43 indeks pr. 1. kvartal 2024. Totalbudgettet er nedjusteret grundet nedjustering af indekseringen. Totalbudgettet forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Etablering af værkstedet er fortsat i gang.					

7.4 Øvrige projekter (Nyt)

Nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem fra IVU

Projektet omfatter indkøb af et nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem med højere grad af automatisering og optimering og dermed forbedret planlægningseffektivitet og øget driftsstabilitet. Projektet udføres af DSB.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. Æ af 20. maj 2020	(fortroligt)	121,0	2020	2023/2025	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt Æ af 20. maj 2020. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil 8 år efter indgåelse af kontrakten med IVU. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet følger den justerede tidsplan. Systemet er fuldt ibrugtaget på S-banen og forventes fuldt ibrugtaget på Fjern- & Regionalbanen ultimo 2025.</p>					

Erstatningsanlæg i Høje Taastrup til Banedanmark

Projektet omfatter DSB's etablering af et erstatningsanlæg til Banedanmark i Høje Taastrup. Projektet udføres af DSB.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 120 af 22. juni 2023	400,0	139,1	2023	2025/2025	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet følger tidsplanen. Erstatningsanlægget i Høje Taastrup forventes ibrugtaget primo 2025.</p>					

Køb af onboard-enheder til nye S-tog og opgradering af signalsystemet til fuldautomatisk S-togsdrift

Projektet omfatter køb af onboard-enheder til 226 nye S-tog i perioden 2027-2038 og opgradering af signalsystemet til fuldautomatisk S-togsdrift i perioden 2027-2034. Projektet udføres af DSB.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
------------------	--	------------------------	-----------------	---	---

Fortroligt akt Å af 22. februar 2024	(fortroligt)	150,0	2024	2038	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt Å af 22. februar 2024. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil udløb af garantiperioden. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet følger tidsplanen. Levering af onboard-enheder forventes afsluttet i 2038. Opgradering af signalsystemet forventes afsluttet i 2034.</p>					

8. Puljeprojekter på transportområdet

8.1 Status for puljer

Tabel 8.1 Økonomioversigt over igangværende puljer på transportområdet (mio.kr., 2024-priser)

Pulje	Aftale	Puljestørrelse	Forbrug per 01.07.2024	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	298,1	0,0	2025-2035	Trafikstyrelsen
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	12,4	2012-2026	Banedanmark
Pulje til overkørsler	Aftale om en grøn transportpolitik	696,9	646,4	2009-2025	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	50,0	26,4	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	6,4	2022-2035	Banedanmark
Pulje til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i peronovergange	Aftale om Infrastrukturplan 2035	179,3	2,3	2022-2029	Banedanmark
Pulje til veteranog	Aftale om Infrastrukturplan 2035	21,6	21,4	2023	Banedanmark
Pulje til ladeinfrastruktur (på statsbaner)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	907,2	13,7	2023-2030	Banedanmark

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	220,9	2021 – 2023	Vejdirektoratet
Pulje til land og by	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	4.157,6 ¹⁾	206,5	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikssikkerhed – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	720,3	40,7	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikssikkerhed – 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	3.706,6	252,2	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.698,4	108,0	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.669,4	263,9	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	575,2	101,5	2022 – 2027	Vejdirektoratet
Pulje til rasteplasser	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	50,0	41,3	2022 – 2023	Vejdirektoratet
Pulje til ladeinfrastruktur til tung vejtransport ¹⁾	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	763,1	2,1	2024-2031	Vejdirektoratet
Pulje til fremme af el-delebiler	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	108,5	0,0	2023-2024	Vejdirektoratet
Pulje til mere trygge og attraktive stationer	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	350,0	6,8	2022-2035	DSB

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

¹⁾Puljens finansiering kommer fra 1) Pulje til drivmiddel til tung vejtransport (IP35) 2) Ramme til grøn omstilling af vejgodstransporten og 3) Midler fra reservation til Togfonden.

Grundet særlig bevågenhed afrapporteres 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 ladepunkter, som skal fremme den grønne omstilling og understøtte mobiliteten for elbilister.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	575,2 (0,0)	101,9	2021	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Den økonomiske ramme på 575,2 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> På motorvejsnettet er der åbnet ladeparker på rastepladserne Lillebælt N & S, Tappernøje Ø & V samt Langeskov. På det øvrige statsvejnet er der åbnet ladeparker ved Thisted, Haderup, Nørre Snede, Grevinge, Væggerløse, Ribe samt Helsingør. Dermed er i alt 12 ladeparker under aftalerammen nu åbne. Det planlægges at åbne yderligere 20 ladeparker ultimo 2026.					

Pulje til veterantog

Dansk Veterantogsfællesrepræsentation (DVF) har lagt op til at ændre i DVF's koncept for pilotprojektet for udrustning af signaludstyr i veterantog. Puljen er afsat med det formål at understøtte, at der også i fremtiden kan køres veterantog på statens jernbanenet. Konkret vil man med ændringen reducere antallet af veterantog, der udrustes med det nye signalsystem. Det oprindelige forslag var at udruste tre veterantog med signalsystemet. Nu lægges der op til en reduktion, hvor et eller to veterantog udstyres med signalsystemet, hvilket er blevet godkendt af Transportministeriet. Pilotprojektet kan først opstartes, når projektformalia og regelsæt er på plads. Projektformalia og regelsæt forventes på plads første halvår 2025.

Puljen til signalløsning for godstogslokomotiver

Banedanmark har i august 2024 givet tilsagn om støtte til ECTS-udrustning af godstogslokomotiver til Viking Rail på 20,4 mio. kr.

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 01/07-24	Færdiggørelse
Favrholm Station	Transportpuljeprojekter	100,9*	85,7	2023
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Pulje til land og by	142,1	21,6	2024
Udvidelse til 4 spor af Roskilde-vej/Overdrevsvejen ¹⁾	Pulje til land og by	95,9	0,0	2026
Fordyrelse Vorup, Nordjyske Motorvej	Pulje til støjbekæmpelse	72,3	1,8	2025
Forbedrede forhold ved Nyt Aalborg Universitetshospital	Pulje til land og by	214,2	17,9	2025
Etablering af støjskærm ved Universitetsboulevard/Egnsplanvej, Aalborg	Pulje til støjbekæmpelse	82,9	42,4	2024
Motorring 3 ved Nørregårdsvej, Rødovre	Pulje til støjbekæmpelse	94,8	4,9	2025
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Pulje til land og by	142,1	23,1	2024
Etablering af støjskærm ved Brådebæk, Rudersdal	Pulje til støjbekæmpelse	83,8	2,7	2025
Støjskærm E45 Vorup, Nordjyske Motorvej ¹⁾	Pulje til støjbekæmpelse	72,3	3,1	2025
Cykelsti ved Hvidkilde Gods vest for Svendborg ¹⁾	Pulje til cyklisme – statslig del	77,1	49,8	2024
Ombygning ved TSA 61 Taulov, Fredericia ¹⁾	Pulje til land og by	70,9	13,6	2025
Støjskærm ved Mølleholmen, Høje Taastrup Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	122,4	0,1	2027
Støjskærm ved Grønningen, Slagelse Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	83,9	0,1	2027
Støjskærm ved Pedersborg, Sorø Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	72,4	0,1	2027

1) Projekterne overstiger 70 mio. kr. som følge af prisopregning og ikke som følge af væsentlige projektændringer

9. Bygninger

I dette kapitel gives en status for igangværende byggeprojekter. Af bilag 5 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 - Markedsituationen 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 og forventer at kunne indgå aftalen inden udgangen af 2024.

I første halvår af 2024 fortsatte byggeriet med at være udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft samt lange leveringstider eller helt svigtende leverancer på byggematerialer. Bygningsstyrelsen oplever stadig et højt prisniveau på materialepriser, hvilket lægger et fortsat pres på en række af Bygningsstyrelsens projekter.

For de projekter, hvor der er afholdt licitation, og inden Bygningsstyrelsen ændrede sine forudsætninger for beregning af indeksering, er der stadig en særlig udfordring, hvis de afsatte budgetposter til indekseringsudgifter ikke viser sig at være tilstrækkelige. Ændringen i budgetteringsforudsætninger skyldes en vurdering af stigende byggeomkostninger og behovet for at tilpasse forventningerne til de aktuelle markedsforhold. 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 ¹	Ibrugtagningsår/ Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	401,0	Ja	Nej	2024	Bygningsstyrelsen
Genopretning af Bartholin-komplekset	Aarhus Universitet	Fortroligt	Ja	Nej	2024	Bygningsstyrelsen
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	Fortroligt	Nej	Nej	2022	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	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 totaludgift (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2024 (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	384,2	2014	2020/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Bygningsstyrelsen indgik i juli 2023 fasprisafteale 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. BYGST har afholdt ABT18-aflevering med Hoffmann den 28. juli 2024. Performancetest samt mindre mangeludbedring pågår samt få planlagte ekstraarbejder. Overdragelse til DTU sker ved udgangen af september 2024.					

Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2024 (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	661,7	2020	2022/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overskredet, hvilket særligt kan henføres til forlænget byggetid, jf. ny AB92-aflevering. Overskridelsen forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen. Bygningsstyrelsen har indgået fastprisaf tale med AU om projektet, hvorfor overskridelsen har været et tab for Bygningsstyrelsen og ikke påvirker AU's husleje.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er afsluttet. Bygningsstyrelsen modtog Bartholinbygningen ved AB92-aflevering den 30. maj 2024, og bygningen blev overdraget til Aarhus Universitet den 22. august 2024. Bygningen er indreguleret og klar til ibrugtagning af AU. Alle performancetests er gennemført og bestået.					

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 totaludgift (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2024 (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	587,0	2020	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forløber planmæssigt, dog med mindre forskydninger grundet flere vejrligsdage (sne og regn). Råhuset er mere eller mindre færdig med hensyn til træ-, tag- og facadeelementer, hvilket betyder, at bygningen nu er lukket i forhold til vejrlig. Færdiggørelsen pågår sektionvis, og de første to sektioner blev færdige i sommeren 2024.					

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 totaludgift (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2024 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 63 af 7. december 2023	479,5	120,3	2023	2026/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<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. 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. Byggeriet pågår som planlagt, og der blev afholdt rejsegilde torsdag den 22. august 2024. RUC har på baggrund af de gode erfaringer skabt i Pergola-projektet bedt Bygningsstyrelsen om at gennemføre en tilsvarende funktionel fornyelse af yderligere fem bygninger, så design, tekniske løsninger og det gode samarbejde kan videreføres fra dette projekt.					

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 m² ud af ca. 920 m² 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 færdiggjorde udbedringen efter vandskaden i sensommeren 2024.

Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København

Totalentreprenøren har fremsat en række krav over for Bygningsstyrelsen, hvor størstedelen omfatter forlænget byggepladsdrift. Bygningsstyrelsen har gennemgået de fremsendte krav og afvist dem. Bygningsstyrelsen har derudover et dagbodskrav mod totalentreprenøren.

9.1.3 Projekter ved Vejdirektoratet

Projektet *Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet*, er flyttet til afsnit 9.1.4. i anlægsstatus 2. 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 2013. Projektets økonomiske ramme er blevet udvidet ad flere gange og senest med fortroligt akt. Ø af 19. maj 2022, hvor projektets økonomiske ramme er 4.828,7 mio. kr. (2024-pl). Pr. juli 2024 er projektets estimerede slutpris 5.326,7 mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 1. juli 2024 er 5.246,2 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.

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 mio. kr. (2024-pl). Pr. juli 2024 er projektets estimerede slutpris 1.864,8 mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 1. juli 2024 er 1.793,3 mio. kr. SDU SUND blev overtaget af SDU den 1. september 2023. Afsluttende indregulering og test af de tekniske installationer i Biomedicinsk Laboratorie gennemføres i september 2024.

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Nybyggeriet af Nyt Statens Naturhistoriske Museum blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 165 af 14. marts 2019 med en bevilget økonomisk ramme på 1.258,6 mio. kr. (2024-pl). Pr. juli er 2024 er projektets estimerede slutpris 1.319,9 mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 1. juli 2024 er 1.235,0 mio. kr. Nyt Statens Naturhistoriske Museum blev overtaget af KU den 12. juli 2024. For projektet er der ikke væsentlige ændringer siden den seneste Anlægsstatus. I forbindelse med overtagelsen er KU sideløbende med mangeludbedringen gået i gang med deres egen mangelregistrering.

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 01.07.24	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtagningsår	Bevilgingsansvarlig
Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup	Administrations- og Servicestyrelsen	Akt. 55 af 5. december 2019 Akt. 153 af 16. december 2021	241,9	217,1	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 juli 2024 (mio. kr., løbende priser)

2. 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 minkerhvervets 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 pr. 4. november 2024 fået overdraget 185 sager fra Fødevarestyrelsen. Heraf er 3 sager i fase 1 til indledende behandling, 67 sager er i fase 2, hvor miljørådgiver udarbejder miljørapport. Der er 19 farme i miniudbrud, 31 sager i fase 4, hvor nedrivninger er igangsat, og 65 nedrivninger er afsluttet og ligger i fase 5.

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. 01.07.2024 brugt 72,3 mio. kr.

Tabel 9.3 | Antal sager overdraget til Bygningsstyrelsen fordelt på stade pr. 4. november 2024

Sager modtaget fra Fødevarestyrelsen	Fase 1: Indledende screening	Fase 2: Miljørapporter under udarbejdelse	Udarbejdede miljørapporter, i alt	Ansøgte nedrivningstilladelse, i alt	Modtagne nedrivningstilladelser, i alt	Fase 3: Farme i mini-udbud	Fase 4: Nedrivninger igangsat	Fase 5: Afsluttede nedrivninger
185	3	67	115	181	160	19	31	65

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

År	Bevilling jf. akt 86 af 30. marts 2023 (mio. kr.)	Forventet forbrug	Faktisk forbrug pr. 01.07.2024
2023	186,2	-	17,2
2024	857,2	251,0**	55,1
I alt	4.238,4*	-	72,3

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 83 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 flerårige 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.
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	173,9
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 Københavns Lufthavn Station, projektering	29,7	14,9
Sund & Bælt - Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Københavns Lufthavn Station, anlægsfasen	196,1	68,7
Sund & Bælt – Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station og overhalingsspor ved Kalvebod Brygge, projektering	26,2	13,1

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Banedanmark – Signalprogrammet – Ombordudstyr	37,0	37,0
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

Igangværende større vejprojekter

Odateret 03.09.2024



Grundkort copyright Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering. Øvrige data: Copyright Vejdirektoratet (66)

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
	Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut
Odense	Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen
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 mindre træk på de afsatte reserver på tværs af en lang række projekter. Det er derfor besluttet, at de afsatte reserver for fremtidige vejprojekter reduceres og fremover skal udgøre 15 pct. af projektets basisoverslag, henholdsvis 10 pct. til projektreserven og 5 pct. til den centrale reserve.

Den centrale reserve er en 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
Ny bane over Vestfyn****	756,7	545,1	0,0	377,3	Vejdirektoratet
Kalundborgmotorvejens 3. etape*****	83,5	493,0	0,0	129,8	Vejdirektoratet
Udvidelse af Københavns Lufthavn Station	109,6	0	76,9	32,7	A/S Øresund
Elektrificering Fredericia-Aarhus.	414,7	9,1	440,1	0	Banedanmark
Odense Letbane***	171,5	157,2	0	32,4	Odense Letbane
Letbane på Ring 3***	282	166,8	0	0	Hovedstadens Letbane

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 totaludgift 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 Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev centralreserven 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 centralreserve, dvs. ikke for noget specifikt projekts bidrag. Derfor er finansieringen indarbejdet som en porteføljekorrektion på underkonto 10.

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. Udmøntningen sker på FFL25. Det anmodede træk er inden for projektets totaludgift, der fortsat forventes overholdt. Henset til projektets risikoprofil vurderes det, at det formentlig vil blive nødvendigt med yderligere træk på den centrale reserve.

Udvidelse af Københavns Lufthavn Station (Ny)

Sund & Bælt har haft anlægsprojektet Udvidelse af Københavns Lufthavn Station i udbud, og der er indkommet tilbud, som ligger markant over det budgetterede anlægsoverslag. Det er især tre forhold, der er årsag hertil: 1) Der er tale om en kompliceret arbejdsplads og arbejdsforhold under udførelsen af projektet. 2) Konstruktionsfag (spunsning, fundering, armering, forskalling, beton og stål) er prissat væsentligt over bygherreeverslag. 3) Generelt er der høj aktivitet i markedet, som kan drive priserne op. Dette underbygges af, at en tilbudsgiver sprang fra under tilbudsfasen, da de ikke havde tid til at udføre opgaven.

A/S Øresund har efter godkendelse af trækket på anlægsreserven gennemført tilbudsevaluering og tildelt kontrakt. Totaludgiften estimeres til 682,8 mio. kr. A/S Øresund har i udmøntningen af de 76,9 mio. kr. fået tilført en ny reserve på 10,0 mio. kr. til uforudsete fordyrelser, så Finansministeriet ikke skal orienteres ved mindre, uvæsentlige projektændringer.

Elektrificering Fredericia-Aarhus (Ny)

Banedanmark har fået udmøntet projektets fulde bidrag til den centrale anlægsreserve på 440,1 mio. kr. som følge af væsentlige merudgifter på både elektrificeringsentreprisen (bl.a. stigninger i kontraktbetalingernes prisindekseringer, prisstigninger på materialer/leverancer, herunder metal, ekstraarbejder samt indgåelse af aftale med leverandøren om at accelerere arbejdet for at sikre, at forsinkelser på dette projekt ikke påvirker udrulningen på Elektrificering Aarhus-Aalborg) og på de forberedende arbejder til elektrificeringen (bl.a. dyrere udbud af broarbejder).

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal
27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk