

Status for anlægs- og byggeprojekter

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

2. halvår 2016



Status for anlægs- og byggeprojekter

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

2. halvår 2016

Indhold

1.	INDLEDNING	8
2.	STATUS FOR TRÆK PÅ DEN CENTRALE ANLÆGSRESERVE.....	10
3.	JERNBANER.....	12
3.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet.....	13
3.1.1.	Undersøgelser i regi af Infrastrukturfonden / grøn transportpolitik.....	14
	<i>Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense ...</i>	<i>14</i>
	<i>VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn</i>	<i>14</i>
	<i>Anlæg af nye stationer i Favrholt (syd for Hillerød)</i>	<i>15</i>
	<i>Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg</i>	<i>15</i>
3.1.2.	Undersøgelser i regi af Togfonden DK	17
	<i>VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg</i>	<i>17</i>
	<i>VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro</i>	<i>17</i>
	<i>VVM-analyse af fornyelse, opgradering og elektrificering af Nordvestbanen</i>	<i>18</i>
	<i>VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn.....</i>	<i>19</i>
	<i>VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer</i>	<i>19</i>
	<i>VVM-analyse af en ny bane Hovedgård-Aarhus</i>	<i>19</i>
	<i>VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn.....</i>	<i>20</i>
	<i>VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord</i>	<i>20</i>
	<i>VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger</i>	<i>21</i>
	<i>VVM-analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg</i>	<i>21</i>
	<i>VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund</i>	<i>21</i>
	<i>VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet</i>	<i>22</i>
	<i>VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor</i>	<i>22</i>
	<i>Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg.....</i>	<i>22</i>
	<i>Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland</i>	<i>23</i>
3.1.3.	Undersøgelser i regi af bedre og billigere kollektiv trafik	24
	<i>Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa.....</i>	<i>24</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup Stationer</i>	<i>24</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen</i>	<i>25</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for vendespor ved Carlsberg Station (tidl. Enghave Station)</i>	<i>26</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for station i Jerne.....</i>	<i>26</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for Esbjerg Nærbane</i>	<i>26</i>
	<i>Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev Station.....</i>	<i>27</i>
	<i>Forundersøgelse af mulighed for en ny S-togsstation i Vinge</i>	<i>27</i>
	<i>Ny station ved Kalundborg Øst</i>	<i>27</i>
3.2	Projekter under gennemførelse	29
	<i>Opgradering af Hobro-Aalborg, 1. del</i>	<i>29</i>
	<i>Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov</i>	<i>30</i>
	<i>Ny bane København-Ringsted</i>	<i>31</i>
	<i>Signalprogrammet</i>	<i>33</i>
	<i>Fordelingsstation Vestfyn</i>	<i>37</i>

	<i>Elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved</i>	38
	<i>Elektrificering af Fredericia - Aalborg</i>	39
	<i>Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg</i>	40
	<i>Yderligere udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal</i>	40
3.3	Fornyelsesprojekter på baneområdet	42
	<i>Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup</i>	42
	<i>Sporombygning af Køge Bugt-banen</i>	43
	<i>Sporfornyelsesprojekt Nyborg-Odense</i>	44
3.4	Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet	46
4.	VEJE	47
4.1	Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet	48
	<i>VVM af omfartsvej ved Haderup</i>	48
	<i>VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede</i>	49
	<i>Forundersøgelse af en aflastningsvej på Stevns</i>	49
	<i>Undersøgelser af en midtjysk motorvej</i>	50
	<i>VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød</i>	50
4.2	Anlægsprojekter på vejområdet	51
4.2.1.	Igangværende projekter	51
	<i>Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3</i>	51
	<i>Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)</i>	52
	<i>Greve S - Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape)</i>	53
	<i>Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)</i>	53
	<i>Storstrømsbroen</i>	54
	<i>Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)</i>	55
	<i>Udvidelse af E45, Aarhus S – Skanderborg S</i>	55
4.2.2.	Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder	56
4.3	Større bygværker	58
	<i>Skibsstødssikring</i>	58
	<i>Mønbroen</i>	59
	<i>Spunsvæggen på Lyngbyvej</i>	59
	<i>Limfjordstunnelen – sætningsskader og indtrængning af havvand</i>	60
4.4	Efterslæbsnedbringelse mv.	61
5.	BYGNINGER	64
5.1	Større igangværende byggeprojekter	67
	<i>Opførelse af ny laboratoriebygning på Panum (Mærsk Bygningen), Københavns Universitet</i>	67
	<i>Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet</i>	68
	<i>Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet</i>	69
	<i>Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet</i>	70
	<i>Pharma Science Building, Københavns Universitet</i>	70
	<i>Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet</i>	71
	<i>KUA3, Københavns Universitet</i>	72
	<i>Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset, Aarhus Universitet</i>	73
	<i>Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet</i>	74
	<i>Genopretning af Københavns Politigård</i>	74
	<i>Køb og ombygning af Augustenborg</i>	75

	<i>Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet</i>	75
5.2	Status på UNILAB-midlerne.....	77
5.3	OPP-projekter	79
6.	LETBANER	80
	<i>Aarhus Letbane</i>	80
	<i>Odense Letbane</i>	82
	<i>Letbane på Ring 3</i>	84
	<i>Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet</i>	86
7.	FEMERN BÆLT	87
	<i>Kyst til kyst-forbindelsen</i>	87
	<i>Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen</i>	90
8.	METROEN	93
	<i>Cityringen</i>	93
	<i>Nordhavnsmetroen</i>	99
	<i>Sydhavnsmetroen</i>	101
9.	ØVRIGE PROJEKTER	103
10.	PULJEPROJEKTER PÅ TRANSPORTOMRÅDET	105
	<i>Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik</i>	106
	<i>Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik</i>	111
	<i>Puljeprojekter finansieret af Tøgfonden DK</i>	113
	<i>Pulje til overkørsler</i>	114
11.	BILAG	115
	Bilag 1: Igangværende anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet	115
	Bilag 2: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen.....	116
	Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på S-banen	117
	Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	118
	Bilag 5: Bygningsstyrelsens igangværende aktstykkeprojekter	119

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg om status og udvikling i anlægsprojekter under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 30. september 2016. Der afrapporteres på projekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, finanslovsaftaler, samt enkelte tidligere igangsatte projekter.

Tabel 1.1: Transportpolitiske aftaler indgået siden 2009 med relevans for Anlægsstatus

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om en grøn transportpolitik	29. januar 2009	Grøn transportpolitik ¹
Aftale om en moderne jernbane	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om tillæg til aftale om nye initiativer som led i udmøntningen af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om visse vejprojekter	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre veje mv.	2. december 2009	Grøn transportpolitik, dog uden Radikale Venstre
Aftale om fremrykning af indsatsen i 2010 for mere cykeltrafik og om modulvogntog	1. september 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre mobilitet	26. november 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler	16. december 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om Hypercard, busser, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv.	5. maj 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet	17. november 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om elektrificering af jernbanen mv.	7. februar 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om takstnedsættelser og pulje til forbedring af den kollektive trafik	1. marts 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik ²
Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik	12. juni 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.	20. juni 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.	21. marts 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen	25. april 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om supercykelstier mv.	16. maj 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om letbane i hovedstaden, busser og cykler	19. juni 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om kollektiv trafik i yderområderne	25. juni 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafiksikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK	14. januar 2014	Togfonden DK ³
Aftale om fremme af veterantogskørsel	28. januar 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om klare rammer for byggeriet af Metrocityringen	21. februar 2014	Forligskredsen bag Lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007), dog uden De Konservative ⁴
Aftale om ungdomskort og fjernbusser	26. februar 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om opgradering til supercykelsti på Ring 4 og etablering af en cykelstunnel ved Kildedal Station	13. marts 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om indkøb af dobbeltdækkere	1. april 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik

Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK	28. maj 2014	Togfonden DK
Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler	12. juni 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Trafikaftale 2014 – Udmøntning af disponible midler i Infrastruktur-fonden	24. juni 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af pulje til cykelstier og cykelparkering	10. december 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderom-råder	22. maj 2015	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om udmøntning af pulje til fremme af cykling	26. maj 2015	Grøn transportpolitik
Aftale om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen	4. marts 2016	Femern-forligskreds ^b
Aftale om udmøntning af midler til vejprojekter ved Haderup og Ribe mv.	26. august 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af midler til undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv.	13. december 2016	Grøn transportpolitik

1) Venstre, De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, og Liberal Alliance.

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

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

4) Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti.

5) Venstre, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og De Konservative.

Orienteringen for 1. halvår 2016 blev fremsendt til Folketinget i juni 2016.

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

2. Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

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

(mio. kr. 2016-priser) Projekt	Oprindelig reserve	Tidligere udmøntet reserve	Udmøntning siden forrige anlægsstatus	Resterende reserve
Opgradering Hobro-Aalborg	26,9	63,6	0,0	-36,7
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved	6,9	6,6	0,0	0,3
Signalprogrammet	2.977,2	0,0	2.977,2	0,0

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

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

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

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

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

Signalprogrammet

I forbindelse med replanlægningen af udrulningen af Signalprogrammet har Banedanmark opstillet en ny prognose for gennemførelsen af programmet, som indebærer en fuld anvendelse af den afsatte totaludgift til projektet på 19.281,2 mio. kr. (2016-priser). Prognosen indeholder alle kendte og forventede ændringer, herunder poster til at håndtere ændrede krav til f.eks. fysik eller dokumentation eller negative påvirkninger for andre projekter. De øgede udgifter findes primært inden for Signalprogrammet fjernbane-projekt, som er det mest komplekse. Der redegøres nærmere for de øgede udgifter under Signalprogrammets afsnit i kapitel 3.2.

Prognosen betyder, at Banedanmark nu forventer at gennemføre programmet inden for den nuværende samlede bevilling, inklusiv anvendelse af projektets bidrag til den centrale reserve. Den nye prognose svarer stort set til det oprindelige basisoverslag for Signalprogrammet, ekskl. reserver, fra december 2008. Det oprindelige budget blev efter udbudsprocessen justeret og reduceret med 4,8 mia. kr. (2012-priser), heraf 4,1 mia. kr. frem mod 2020, som blev tilbageført til Infrastrukturfonden.

3. Jernbaner

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

I afsnit 3.1 gives en status for forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet. I afsnit 3.2 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit 3.3 gives en kort status for de større fornyelsesprojekter under gennemførelse og i afsnit 3.4 gives en samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

For en oversigt over puljeprojekter under Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Banedanmark, se kapitel 9. Puljeprojekter på transportområdet.

Boks 1. Markedssituationen på jernbaneområdet

Efter Banedanmarks vurdering har markedet de seneste år været positivt set fra bygherrens synspunkt. Det er på nuværende tidspunkt fortsat uklart, om denne tendens vil fortsætte. Det er Banedanmarks opfattelse, at markedet for rådgivning er tæt på mætningspunktet med stigende priser til følge. På markedet for entreprenørydelser har Banedanmark inden for det sidste halve års tid oplevet, at entreprenørerne er blevet meget mere selektive i forhold til at søge om prækvalifikation i forbindelse med udbud og at afgive tilbud. Dette kan betyde, at der ikke afgives helt så attraktive priser i forbindelse med tilbudsgivningen som tidligere, hvor der var flere entreprenører om hvert udbud. I forbindelse med Banedanmarks store sporombygninger i 2016 på hhv. strækningen Nyborg-Odense og Køge Bugt-banen har Banedanmark også måttet sande, at sporombygningsprojekterne er blevet så komplekse, at det volder problemer for entreprenøren at gennemføre dem. Banedanmark har derfor iværksat en større evaluering af den samlede strategi for gennemførelsen af fornyelsesprojekter, samt Banedanmarks rolle i projektforberedelsen.

Boks 2. TEN-støtte på jernbaneområdet

I slutningen af 2012 og i 2013 blev en række af Banedanmarks projekter tildelt EU-støtte. De individuelle støttebeløb fremgår under de enkelte projekter. Samlet blev der tildelt ca. 627 mio. kr. til Banedanmarks projekter. Yderligere er der i foråret 2014 givet tilsagn om støtte til tre nye projekter. Samlet blev der i 2014 tildelt ca. 145 mio. kr., heraf ca. 112 mio. kr. til forberedende undersøgelser af den nye Storstrømsbro i regi af Vejdirektoratet.

I 2015 har Signalprogrammet fået tildelt i alt ca. 141 mio. kr. i støtte til to projekter under Signalprogrammet. Udbetalingen af støtte sker løbende i rater i perioden 2013-2016/17 i henhold til projekternes fremdrift og under forudsætning af, at de forudsatte støtteberettigede udgifter afholdes.

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

3.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet

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

Table 3.1 VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. baneområdet

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel / Aftale	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016
Infrastrukturfonden				
Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense	akt. 116 2008/2009	19,2	Nej	18,6
VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn	Aftale 21. marts 2013	8,1	Ja	6,8
Anlæg af ny station ved i Favrholm (syd for Hillerød)	Aftale 7. februar 2012 og Aftale 26. november 2010	1,7	Nej	2,0
Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg	Aftale 21. marts 2013	6,0	Ja	5,9
Togfonden DK				
VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg	akt. 74 af 27. februar 2014	71,1	Ja	55,9
VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro	akt. 124 af 19. juni 2014	54,6	Ja	33,8
VVM-analyse af fornyelse, opgradering og elektrificering af Nordvestbanen	Aftale af 14. januar 2014	19,4 ³⁾	Ja	6,9
VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn	Aftale af 14. januar 2014	20,4	Ja	0,0
VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer	Aftale af 14. januar 2014	32,5	Ja	0,0
VVM-analyse af en ny bane Hovedgård-Aarhus	Aftale af 14. januar 2014	63,0	Ja	33,7
VVM-analyse af en ny bro over Vejle Fjord ¹⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	91,6	Ja	89,1
VVM-analyse af hastighedsopgradering af strækningen Østerport-Helsingør	akt. 124 af 19. juni 2014	3,6	Ja	2,8
VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger	akt. 124 af 19. juni 2014	24,1 ⁵⁾	Ja	2,3
VVM-analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg	Aftale af 14. januar 2014	5,4	Ja	0,0
VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund	akt. 124 af 19. juni 2014	20,5 ⁶⁾	Ja	11,3
VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,0
VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor	Aftale af 14. januar 2014	1,8	Ja	0,9
Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg ²⁾	akt. 124 af 19. juni 2014	4,0	Ja	3,6
VVM Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland	Aftale af 14. januar 2014	3,6	Ja	1,3
Bedre og billigere kollektiv trafik				
Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa	Aftale af 12. juni 2014	1,5	Ja	1,1
Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup Stationer	Aftale af 12. juni 2014	13,2	Ja	8,7
Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen	Aftale af 12. juni 2014	15,0	Ja	9,0
Beslutningsgrundlag for vendespor ved Carlsberg Station (tidl. Enghave Station)	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	2,8
Beslutningsgrundlag for station i Jerne	Aftale af 12. juni 2014	1,0	Ja	0,7
Beslutningsgrundlag for Esbjerg nærbane ²⁾	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	0,7
Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev st.	Aftale af 12. juni 2014	4,0	Ja	2,8
Forundersøgelse af mulighed for ny S-togsstation i Vinge	Aftale af 12. juni 2014	5,1	Ja	5,1
Ny station ved Kalundborg Øst	Aftale af 22. maj 2015	1,3	Ja	0,7

1) Gennemføres af Vejdirektoratet

2) Gennemføres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

4) Der er disponeret 4,7 mio. kr. mellem VVM-midler til Ny bane over Vestfyn og VVM-midler til bro over Vejle Fjord

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

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

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

3.1.1. Undersøgelser i regi af Infrastruktur fonden / grøn transportpolitik

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

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

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

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

Banedanmarks arbejde med beslutningsgrundlaget er gennemført i samarbejde med Sund & Bælt. Beslutningsgrundlaget er afleveret i september 2016. Det fremgår af dette, at en løsning, som reducerer rejsetiden mellem de to byer med 4-5 minutter ved anvendelse af togmateriel, som kan køre 200 km/t, vil koste 570 mio. kr.

VVM-undersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev der afsat 287,5 mio. kr. (2016-priser) til etablering af en baneforbindelse til Aalborg lufthavn. Heraf er der til VVM-undersøgelsen af projektet afsat 8,2 mio. kr. (2016-priser). Der blev i oktober 2014 givet foreløbig tilsagn om EU-støtte på i alt 0,5 mio. EUR til VVM-undersøgelsen.

Projektet omfatter anlæg af ca. 3 km ny bane fra Lindholm Station til en ny station, der etableres ved Aalborg lufthavn. Projektet omfatter desuden etablering af togserviceanlæg et egnet sted omkring lufthavnen som erstatning for det nuværende anlæg i Lindholm.

Der er arbejdet med en nordlig og sydlig linjeføring for stikbaneløsningen, og der er truffet beslutning om, at den nordlige løsning fremlægges til politisk behandling i anlægsloven for projektet.

Der er vedtaget anlægslov for projektet d. 29. november 2016. Anlægsarbejderne forventes gennemført i årene 2016-2020, så jernbanen kan tages i brug i 2020 i forlængelse af Signalprogrammets udrulning i området. Statens udgift til anlæg af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg skønnes at udgøre ca. 278 mio. kr.

EU har i foråret 2016 udbetalt den resterende støtte til VVM-undersøgelsen, og den endelige støtte ender dermed på 0,39 mio. EUR svarende til 50 pct. af de anvendte midler.

Anlæg af nye stationer i Favrholt (syd for Hillerød)

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der afsat 48,8 mio. kr. (2016-priser) til etablering af en station i Favrholt (syd for Hillerød) ved det planlagte regionshospital i Hillerød.

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

De anslåede udgifter til etablering af Favrholt station, beløber sig til 115,0 mio. kr. eksklusiv stiforbindelse mellem station og hospital. Staten finansierer 48,8 mio. kr. (2016-priser) til undersøgelser og anlægsprojekt. Lokaltog, Hillerød Kommune og Region Hovedstaden vil skulle afholde de resterende udgifter.

Naturstyrelsen har meddelt, at anlæg af en ny station i Favrholt ikke er VVM-pligtigt.

I de lokale parter og statens fælles videre arbejde med Favrholt St. tages der udgangspunkt i en variant, som ikke inkluderer anlæg til håndtering af ekstra tog, der vender i Favrholt fra de nordlige lokalbanelinjer. De lokale parter undersøger parallelt en udvidelse af stationen med henblik på at kunne håndtere vendende tog. Den nye station i Favrholt planlægges åbnet i 2021. Stationsåbningen er udskudt et år i forhold til tidligere tidsplan, da Region Hovedstaden forventer, at det kommende regionssygehus først tages i brug i 2022.

Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg

Med afsæt i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 er der tidligere gennemført en VVM-undersøgelse af en hastighedsopgradering af strækningen til 160 km/t inkl. nedlæggelse af de sidste overkørsler. Forligskredsen bag aftalen om en grøn transportpolitik har besluttet at foretage en supplerende VVM-vurdering af en opgradering fra 160 km/t til maksimalt 200 km/t. Der er i denne forligskreds reserveret 74,3 mio. kr. (2016-priser) til opgraderingen til 160 km/t.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der i forligskredsen bag Togfonden DK besluttet at afsætte yderligere 111,6 mio. kr. (2016-priser) til opgraderingen fra 160 km/t til 200 km/t mellem Hobro og Aalborg. Projektet indgår endvidere som en del af opgraderingen og forberedelse til elektrificering mellem Fredericia-Aalborg, som indgår i Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014.

I de politiske aftaler har det tidligere været forudsat, at beslutningsgrundlaget for yderligere opgradering af hastigheden skulle afleveres ved udgangen af 2015. I lyset af forsinkelsen af Signalprogrammets udrulning på fjernbanen (se kapitel 3.2) blev afleveringen af beslutningsgrundlaget udskudt til ultimo august 2016.

Koordinering af udførelsen af de mange projekter på strækningen betyder, at ibrugtagningen af hastighedsopgraderingen vil blive udsat et år til 2020. Det er fortsat målet, at anlægsarbejderne kan gennemføres i tæt koordinering med fornyelsesarbejderne på strækningen.

Det opdaterede anlægsoverslag for opgraderingen til 160 km/t beløber sig til 163,7 mio. kr. Dermed er der tale om en fordyrelse på 89,4 mio. kr. i forhold til det i 2012 estimerede. For så vidt angår opgraderingsprojektet til 200 km/t vurderes der at være tale om en så væsentlig fordyrelse, at projektet er sat i bero.

Jf. Aftale om finansloven for 2017 forventes der politiske drøftelser af opgraderingsprojektet i foråret 2017.

3.1.2. Undersøgelser i regi af Togfonden DK

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

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

”Regeringen noterer sig, at forligspartierne bag Aftale om Togfonden DK (S, DF, SF, RV, og EL) d. 30. juni 2016 har indgået om en fase 1, der ud over de indbudgetterede togfondsprojekter på regeringens finanslovsforslag for 2017 omfatter en ny bane på Vestfyn, hastighedsopgradering Fredericia-Hobro og hastighedsopgradering Hobro-Aalborg. Det er i aftalen alene hastighedsopgraderingen Hobro-Aalborg, som er forudsat igangsat i 2017”.

”Transport- og Bygningsministeren vil i foråret 2017 indkalde forligspartierne bag togfonden DK til en tilbudsgående drøftelse af økonomien vedr. projekterne i fase 1”.

VVM-analyse af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 74 af 27. februar 2014 er der afsat 71,1 mio. kr. (2016-priser) til projektering af de forberedende arbejder, herunder en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen mellem Fredericia og Aalborg.

Med Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014 blev det besluttet at fremrykke projektering og udførelse af dele af de forberedende arbejder til elektrificeringen mellem Fredericia-Langå til før 2020.

Beslutningsgrundlag for elektrificering på strækningen Aarhus-Aalborg (Lindholm) afleveres i februar 2017 sammen med beslutningsgrundlag for elektrificering af Aarhus H. Beslutningsgrundlag for elektrificering af strækningen Fredericia-Aarhus afleveres medio 2017. VVM-processerne koordineres med hastighedsopgraderingerne af Fredericia-Aalborg.

Som del af VVM-processen er der gennemført idéfasehøringer for elektrificering af begge strækninger i 2015. Høringsnotat for disse høringer blev offentliggjort i januar 2016.

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

VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 54,6 mio. kr. (2016-priser) til at

gennemføre en VVM-proces og udarbejde beslutningsgrundlag for en hastighedsopgradering af eksisterende jernbanestrækninger Fredericia-Vejle, Vejle-Horsens-Hovedgård, samt kapacitetsudbygning omkring Aarhus H. Dertil opgraderes strækningen Aarhus-Hobro.

Med Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014 blev det besluttet at fremrykke opgradering af dele af strækningen Fredericia-Aalborg til før 2020.

Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningen Aarhus-Hobro afleveres medio 2017 sammen med beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelse af Aarhus H. Det var oprindeligt forudsat til at blive afleveret ultimo 2016. Beslutningsgrundlag for hastighedsopgradering på strækningen Fredericia-Aarhus afleveres medio 2017. Begge beslutningsgrundlag indgår i politiske drøftelser om Togfonden i foråret, jf. Aftale om finansloven for 2017. VVM-processerne koordineres med elektrificeringen af Fredericia-Aalborg.

Som en del af VVM-processen er der gennemført idéfasehøringer for opgradering af begge strækninger i 2015. Høringsnotat for disse høringer blev offentliggjort i januar 2016.

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

Beslutningsgrundlaget for opgradering koordineres med beslutningsgrundlaget for elektrificeringen i Østjylland i forbindelse med VVM-analyserne. I lyset af usikkerheden vedr. finansieringen i Togfonden DK arbejdes der med en udførelsesplan for elektrificeringen, der ikke er koordineret med opgradering og fornyelsesarbejder. Hermed kan projekterne besluttes uafhængig af hinanden.

VVM-analyse af fornyelse, opgradering og elektrificering af Nordvestbanen

Med den politiske aftale om Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at gennemføre en elektrificering af strækningen mellem Roskilde-Kalundborg og en opgradering af hastigheden fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t mellem Holbæk og Kalundborg. Derudover udrulles Signalprogrammet på strækningen, ligesom der er planlagt gennemførelse af fornyelsesarbejder. Der er tale om gensidigt afhængige projekter, som betyder, at Banedanmarks tidsplan bliver optimeret i arbejdet med VVM-beslutningsgrundlaget.

Beslutningsgrundlaget for opgraderingen og elektrificeringen udarbejdes i perioden 2016-2017 inden for en samlet økonomisk ramme på 19,4 mio. kr. (2016-priser), heraf 17,3 mio. kr. til elektrificering og 2,1 mio. kr. til opgraderingen.

Arbejdet med beslutningsgrundlag for projektet er igangsat hos den valgte rådgiver. Der undersøges to alternativer, dels hvor banen elektrificeres, dels hvor banen både elektrificeres og opgraderes. Der er ønske om at ibrugtage el-materiale på strækningen mellem Roskilde og Kalundborg fra køreplansskiftet i december 2021, hvorfor der senest i efteråret 2017 skal træffes beslutning om elektrificering af strækningen. Som konsekvens af replanlægningen af Signalprogrammets udrulning kan en hastighedsopgradering af strækningen Holbæk-Kalundborg først udføres efter 2023, når det nye signalsystem er færdigudrullet på Sjælland. Der er således stor afhængighed mellem de forskellige aktiviteter på Nordvestbanen.

VVM-analyse af elektrificering Aalborg-Frederikshavn

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 20,4 mio. kr. (2016-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen Aalborg-Frederikshavn. Undersøgelsen er ikke pt. igangsat.

VVM-analyse af elektrificering Vejle-Struer

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 32,5 mio. kr. (2016-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af en elektrificering af strækningen Vejle-Struer. Undersøgelsen er ikke pt. igangsat.

VVM-analyse af en ny bane Hovedgård-Aarhus

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 63,0 mio. kr. (2016-priser) i perioden 2015-17 til at gennemføre en VVM-proces for en ny 23 km lang højhastighedsbane fra Hovedgård nord for Horsens til Haselager syd for Aarhus og udarbejde beslutningsgrundlag for projektet, som sammen med de øvrige projekter i Togfonden DK muliggør en gennemførelse af kapacitets- og rettidighedsfremmende initiativer.

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

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

VVM-redegørelsen offentliggøres i 1. halvår 2017, hvor der gennemføres en otte ugers offentlighedsfase. Efterfølgende udarbejdes et høringsnotat og ved udgangen af 2017 en indstilling om projektet.

VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 67,0 mio. kr. (2014-priser) til gennemførelse af en VVM-undersøgelse af en ny bane på Vestfyn med henblik på rejsetidsreduktion og øget kapacitet. Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet.

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

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

VVM-redegørelsen er offentliggjort i juli 2016. Herefter har der været en offentlighedsfase på ca. 9 uger, som blev afsluttet 7. september 2016. Der blev i august 2016 afholdt tre borgermøder i de tre berørte kommuner. Vejdirektoratet bearbejdede i efteråret 2016 de indkomne hørings svar og i december 2016 er der udarbejdet et nyt VVM-høringsnotat og indstilling om projektet, som er fremsendt til Folketinget. Jf. finanslovsaftalen for 2017 forventes der politiske drøftelser af projektet i foråret 2017.

VVM-undersøgelse af en ny bro over Vejle Fjord

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og efterfølgende akt 124 af 19. juni 2014 er der afsat 91,0 mio. kr. (2014-priser) til en VVM-undersøgelse af en ny bane over Vejle Fjord, bl.a. med henblik på øget kapacitet. Undersøgelsen gennemføres af Vejdirektoratet.

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

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

VVM-undersøgelsen forventes afsluttet i foråret 2017, hvor der gennemføres en otte ugers offentlighedsfase. Herefter vil der blive udarbejdet et nyt høringsnotat og indstilling om projektet.

VVM-analyse af øvrige regionale hastighedsopgraderinger

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

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

I perioden 2014-2015 er der indenfor en økonomisk ramme på 2,5 mio. kr. skabt et samlet overblik over en mulig tidsplan for opgradering af strækningerne, koordineret med andre anlægsarbejder som f.eks. sporfornyelser. Med afsæt i denne koordinering samt en gennemført trafikal analyse af strækningerne er der udarbejdet opdaterede anlægsoverslag for opgradering af de enkelte strækninger.

Overblikket over strækningerne og deres gennemførelse blev færdiggjort ultimo 2015. Undersøgelsen indikerede, at der fortsat vil være væsentlige rejsetidsbesparelser på de fleste af strækningerne, men også at opgraderingerne vil være væsentligt dyrere end tidligere antaget. Undersøgelsen indikerede endvidere, at rejsetidsbesparelser, anlægsudgifter og tidsplan i vidt omfang afhænger af en række forudsætninger, som kan ændre sig. Der foretages derfor yderligere konsolideringer i forbindelse med det videre arbejde med beslutningsgrundlag for de enkelte strækninger.

VVM-analyse af perroner mv. på Ny Ellebjerg

Med Aftale om en moderne jernbane - udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 og akt 124 af 19. juni 2014 blev der afsat 5,4 mio. kr. (2016-priser) til at gennemføre en VVM-undersøgelse af perroner mv. på Ny Ellebjerg Station. Undersøgelsen igangsættes i 2020.

VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund

Med Aftale om Togfonden DK fra 14. januar 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af en ny jernbaneforbindelse til Billund Lufthavn. Med Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet, at den nye baneforbindelse til Billund skal være en jernbane fra Jelling til Billund, alternativt fra Gadbjerg til Billund. Der er afsat 771,9 mio. kr. (2016-priser) til gennemførelse af selve projektet, og derudover er der afsat 20,5 mio. kr. til gennemførelse af VVM-analyse, som udarbejdes i 2014-medio 2017. Banen vil først kunne anlægges efter Signalprogrammet er udrullet på strækningen Vejle-Struer i 2023.

Med VVM-undersøgelsen afdækkes muligheder for at etablere en enkeltsporet jernbane til Billund Lufthavn med forlængelse til Billund by/Legoland og med tilslutning til den eksisterende Vejle-Herning-bane ved Jelling eller ved Gadbjerg. Der undersøges tre linjeføringer: En sydlig og en nordlig linjeføring fra Jelling til Billund og en linjeføring fra

Gadbjerg til Billund. Der har desuden været screenet en Farre linjeføring, men denne er efterfølgende fravalgt.

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

VVM-undersøgelse Herning-Holstebro, øget banekapacitet

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er det besluttet at afsætte 51,2 mio. kr. (2016-priser) til at undersøge og udbygge kapaciteten på strækningen Herning-Holstebro mhp. at skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro. VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020.

VVM-undersøgelse Gødstrup St., ekstra spor

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 blev det besluttet at etablere en station ved det kommende regionalhospital ved Gødstrup, der er udskudt fra 2016 til 2019. Stationen skulle umiddelbart kun have ét spor, men Banedanmark har vurderet, at etableringen af et ekstra spor, som vil forbedre mulighederne for trafikering af stationen, vil koste 42 mio. kr., hvis det etableres efter Signalprogrammets udrulning på strækningen i 2020. Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der afsat 43,0 mio. kr. (2016-priser) til dette formål. VVM-undersøgelsen forventes gennemført i 2020-2021.

Forundersøgelse ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 samt Aftale om fremrykning af investeringer m.v. i Togfonden DK af 28. maj 2014 er det besluttet at igangsætte en forundersøgelse af en ny bane mellem Aarhus-Galten-Silkeborg, herunder belysning af synergieffekter med fjerntogstrafikken og Aarhus Letbane. Der er afsat 4,0 mio. kr. (2016-priser) til forundersøgelsen. Det fremgår af Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014, at aftalparterne vil tage stilling til projektet i 2024.

Forundersøgelsen er afrapporteret i oktober 2016 og offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland

I forbindelse med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der afsat en ramme på 111,7 mio. kr. (2016-priser) til forbedring af gods og passagerkapaciteten i Nordjylland, idet nærmere analyser skulle vise den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede udmøntning.

Af ovennævnte 111,7 mio. kr. er der afsat 41 mio. kr. som statsligt tilskud til Nordjyske Jernbaner i 2015-2016 til bl.a. en ny krydsningsstation på Hirtshalsbanen og til en ombygning af Hirtshals Station. Projekterne er nødvendige for, at man lokalt kan udvide togbetjeningen markant med nye direkte forbindelse til Aalborg og Skørping.

Derudover er der afsat 67,2 mio. kr. til en yderligere forbedring af kapaciteten på strækningen mellem Hjørring og Aalborg, som er nødvendig for en ønskelig robusthed og regularitet i trafikafviklingen, herunder af landsdelstrafikken og godstrafikken. Banedanmark er i gang med kapacitetsanalyserne, der skal anvise de bedst mulige løsninger til forbedring af kapaciteten. Analyserne gennemføres i tæt samarbejde med Nordjyske Jernbaner (Region Nordjylland).

Resultatet af kapacitetsanalyserne og anlægsoverslag for de mest interessante forslag vil blive præsenteret i et beslutningsgrundlag, som vil udgøre grundlaget for prioritering af de resterende midler. Beslutningsgrundlaget udarbejdes indenfor en økonomisk ramme på 3,6 mio. kr., som afholdes af de afsatte 111,7 mio. kr. Beslutningsgrundlaget var oprindeligt forudsat til at foreligge ultimo 2016 under forudsætning af, at anlæggene ikke findes VVM-pligtige. Banedanmark er i gang med at konsolidere anlægsoverslagene, hvorfor beslutningsgrundlaget afleveres i løbet af 2017.

3.1.3. Undersøgelser i regi af bedre og billigere kollektiv trafik

Den 12. juni 2014 blev der mellem SR-regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indgået Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler. Ifølge aftalen skal Banedanmark og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i perioden 2014-16 udarbejde beslutningsgrundlag for en række projekter, jf. akt 148 af 4. september 2014 og tabel 3.1. Derudover er der i forligskredsen indgået Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015.

Hastighedsopgradering Ryomgård - Grenaa

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

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

Opgraderingen koordineres med planlagt fornyelse af jernbanestrækningen mellem Aarhus og Grenaa. Arbejdet tilstræbes endvidere koordineret med Aarhus Letbanes anlægsarbejder for elektrificering, tilpasning af perroner, udskiftning af sikringsanlæg mv. Hastigheden kan først i fuldt omfang sættes op forventeligt i 2018, når også sikringen eller nedlæggelsen af usikrede overkørsler på strækningen er gennemført. Arbejderne med overkørslerne på strækningen finansieres af rådighedspuljen til overkørsler, jf. kapitel 10.

Beslutningsgrundlaget for hastighedsopgraderingen blev færdiggjort i august 2016 og indeholdt foruden hastighedsopgraderingen af den fulde strækning mellem Ryomgård og Grenaa ligeledes to alternative løsninger for hastighedsopgradering af strækningen. Alle tre løsninger ville kunne mindske rejsetiden mellem Grenaa og Aarhus og ville desuden omfatte et krydsningsspor i Trustrup, hvormed der vil kunne køres halvtimesdrift på Grenaabanen. Den fulde opgradering af strækningen kan realiseres for 54 mio. kr. (2016-priser), hvilket er indenfor projektets bevilling på 54,1 mio. kr. (2016-priser). Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har på den baggrund givet Banedanmark tilsagn om at realisere den fulde opgradering af strækningen, som forudsat i den politiske aftale af 12. juni 2014.

Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup Stationer

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler fra 12. juni 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af Ring Syd, som er et nyt togsystem fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn, Kastrup. En forudsætning for at gennemføre Ring Syd-

projektet er bl.a., at kapaciteten på Ørestad Station og Glostrup Station udvides ved anlæg af nye spor og perroner.

Der udarbejdes derfor et beslutningsgrundlag på fase 2-niveau af stationsombygninger i Glostrup og Ørestad. Der er afsat i alt 13,2 mio. kr. (2016-priser) til undersøgelserne. Projektet er kendt ikke VVM-pligtigt. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojekterne.

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

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

Beslutningsgrundlag for Ørestad og Glostrup stationer forventes afleveret i foråret 2017 efter ekstern granskning.

Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at afsætte 15,0 mio. kr. (2016-priser) til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen. Den højeste tilladte hastighed på S-banen er i dag 120 km/t, men på flere strækninger i S-togsnettet er hastigheden nedsat af forskellige årsager.

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

Der har været borgerhenvendelser til screeningen. Klagefristen er udløbet den 4. november 2016, og projektet er nu kendt endeligt ikke VVM-pligtigt.

Projektet er budgetteret til ca. 190 mio. kr. Det er besluttet, at projektet skal granskes af tredjepart, og dermed udskydes aflevering af beslutningsgrundlag for det samlede projekt til foråret 2017. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojektet.

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

Med Aftale om metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 er det besluttet at afsætte 4,0 mio. kr. (2016-priser) til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag for etablering af et nyt vendespor ved Carlsberg Station (tidligere Enghave Station). Der kan indføres reel 10 minutters drift på Frederikssundbanen med hurtige tog til Frederikssund, hvis der etableres et vendespor ved Carlsberg st. og indføres en ekstra linje, som vender et sted på strækningen vest for København H.

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

Projektet er kendt ikke VVM-pligtigt. Beslutningsgrundlaget for projektet omfatter teknisk projektering for udarbejdelse af anlægsoverslag på fase 2-niveau. I samarbejde med DSB gennemføres trafikmodelberegninger af trafikken på Frederikssundsfingeren som grundlag for samfundsøkonomiske beregninger. Beslutningsgrundlag forventes afleveret i foråret 2017. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojektet.

Beslutningsgrundlag for station i Jerne

Der er afsat 1,0 mio. kr. til at udarbejde et beslutningsgrundlag for etablering af en ny station i Jerne, inkl. et anlægsoverslag på fase 2 niveau. Der er afsat 26,7 mio. kr. til den nye station i Jerne.

Naturstyrelsen har afgjort, at anlæg af stationen ikke er VVM-pligtigt, hvorfor projektet blev overdraget fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til Banedanmark for teknisk projektering og udarbejdelse af anlægsoverslag på fase 2-niveau.

Banedanmark undersøger den nye station i tæt samarbejde med Esbjerg Kommune, som skal stå for etablering af forplads ved stationen. Beslutningsgrundlag forventes afleveret primo 2017.

Beslutningsgrundlag for Esbjerg Nærbane

Der er afsat 4,0 mio. kr. til at udarbejde et beslutningsgrundlag for etablering af Esbjerg Nærbane inkl. et anlægsoverslag for nødvendige anlæg på fase 1 niveau.

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

Beslutningsgrundlaget forventes afleveret i januar 2017.

Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev Station

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12.juni 2014 er det besluttet at igangsætte undersøgelser af en flytning af Herlev station. Der er afsat 4,0 mio. kr. (2016-priser) til undersøgelserne, der afrapporteres primo 2017. Der er ikke reserveret midler til efterfølgende gennemførelse af anlægsprojektet.

Ved flytning af perronen på Herlev Station mod vest til en ny placering ved Ring 3-broen kan der skabes velfungerende adgangsforhold mellem S-tog og den kommende Letbane. Der udarbejdes et beslutningsgrundlag for projektet, som omfatter projektering til fase 2-niveau. Naturstyrelsen har meddelt, at projektet ikke er VVM-pligtigt.

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

Beslutningsgrundlaget forventes afleveret i foråret 2017.

Forundersøgelse af mulighed for en ny S-togsstation i Vinge

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

Banedanmark skal i den forbindelse bistå de lokale parter og varetage projekteringsledelsen i forbindelse med udarbejdelse af beslutningsgrundlag for Vinge station. Der skal som første skridt indgås en samarbejdsaftale for at klarlægge roller og ansvar i arbejdet.

Transport, Bygnings- og Boligministeriet har indgået samarbejdsaftaler med Frederikssund Kommune om forberedelse og udførelse. Anlægsarbejdet forventes at kunne udføres i årene 2017-2021 med ibrugtagning af stationen medio 2021 samtidig med Frederikssund Kommunes opfyldelse af specifikke byudviklingskriterier for Vinge By.

Inden anlægsarbejdet kan igangsættes, skal Frederikssund Kommune dokumentere, at disse byudviklingskriterier vil blive opfyldt via indgåelse af bindende kontrakter for etablering af de nødvendige boliger og arbejdspladser.

Ny station ved Kalundborg Øst

Der er med Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder afsat 16,2 mio. kr. (2016-priser) til en ny station ved Kalundborg Øst. Heraf er afsat 1,3 mio. kr. (2016-priser) til en undersøgelse af projektet.

Undersøgelserne er igangsat i februar 2016, og et beslutningsgrundlag for projektet forventes at foreligge i foråret 2017.

Kalundborg Kommune og Banedanmark har i fællesskab udarbejdet en VVM-screening for stationsprojektet. Naturstyrelsen har på baggrund heraf erklæret, at projektet ikke er VVM-pligtigt.

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

Beslutningsgrundlaget forventes afleveret i foråret 2017.

3.2 Projekter under gennemførelse

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

Tabel 3.2.1. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel / Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Opgradering af Hobro-Aalborg, 1. del ²⁾	Lov 498 af 22. maj 2013 Akt. 106 af 26. marts 2015	212,4	Ja	189,7	100,0%	2021
Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov	Lov 609 af 12. juni 2013 / FL13	1.014,5	Ja	726,4	100,0%	2017
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	Lov 527 af 26. maj 2010	11714,2 ³⁾	Ja	6.313,1	0,0%	2018
Signalprogrammet ^{1) 2)}	Akt. E af 8. dec. 2011 Akt. J af 19. maj 2011 Akt. 194 af 27. marts 2008 Akt. 154 af 18. juni 2009 Akt. 95 af 11. februar 2010 Akt. 69 af 3. juni 2010	19.281,2	Ja	6.562,2	4,3%	2021/2023
Ny station ved Gødstrup	Aftale af 7. feb. 2012	16,5	Ja	0,3	0,0%	2018
Øvrige projekter						
Fordelingsstation Vestfyn	FL07	32,2	Nej	-	0,0%	2018
Elektrificering Køge Nord - Næstved	FL13 / Lov 609 af 12. juni 2013	651,9	Ja	305,0	27,8%	2018
Togfonden DK						
Hastighedsopgradering Køge Nord-Næstved ²⁾	Akt. 124 af 19. juni 2014	44,5	Ja	31,4	0,0%	2016
Elektrificering af Fredericia - Aalborg	FL15 / Lov 609 af 12. juni 2013	4.633,7	Ja	70,1	0,0%	2023
Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg	Lov 543 af 29. april 2015	367,8	Ja	15,9	76,1%	2019
Kollektiv trafik						
Yderligere udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 12. juni 2014 / FL15	8,3	Nej	9,8	0,0%	2016

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

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

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

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

Opgradering af Hobro-Aalborg, 1. del

Formål

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der reserveret 200 mio. kr. (2009-priser) til en opgradering af strækningen mellem Hobro og Aalborg til 160 km/t. Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev det besluttet at afsætte yderligere 20 mio. kr. (2013-priser) til projektet.

Opgradering af banen mellem Hobro og Aalborg vil reducere rejsetiden til og fra Nordjylland markant og sikre et løft af den kollektive trafik i hele området. Endvidere vil opgraderingen udgøre et vigtigt bidrag til realiseringen af kapacitets- og rettidighedsfremmende initiativer mellem Aarhus og Aalborg. Opgraderingen gennemføres som to delprojekter. Første del af projektet omfatter forberedelse af opgraderingen ved at nedlægge overkørsler og stationsovergange i niveau. Anden del af projektet omfatter selve ha-

stighedsopgraderingen til 160 km/t, som der er afsat 74,3 mio. kr. til, jf. afsnittet om Supplerende VVM-analyse af opgradering Hobro-Aalborg under afsnit 3.1.

Status

Arbejder vedrørende Skørping erstatningsanlæg og station er afsluttet, dog udestår enkelte mindre restarbejder. I Ellidshøj er erstatningsanlægget færdigt, dog med undtagelse af et enkelt forhold angående afvanding, hvor der afventes en ny udledningstilladelse. Erstatningsanlægget i Svenstrup er færdiggjort og ibrugtaget ultimo maj 2016, dog udestår beplantningsarbejder. Samtidigt er overkørslerne blevet sikringsteknisk nedlagt ultimo maj 2016, hvilket er senere end oprindeligt planlagt. Forsinkelsen skyldes dels forsinkelsen af et stilladsprojekt i Svenstrup, dels at en udsættelse af nedlæggelsen kunne optimere gennemførelsen af projektet og forbedre projektets økonomi. Udskydelsen af den sikringstekniske nedlæggelse af overkørslerne er aftalt med Signalprogrammet. Endelig er etableringen af erstatningsnatur afsluttet.

Generelt udestår matrikulær berigtigelse, og for Ellidshøj og Svenstrup udestår endvidere opgørelserne for de midlertidige eksproprierede arealer.

Den budgetmæssige situation

Projektet havde på finansloven for 2014 en bevilget totaludgift på 174,4 mio. kr. (2016-priser). Dertil bidrager Rebild Kommune med 3,0 mio. kr. til gennemførelse af projektet. Bevillingen blev med akt 106 af 26. marts 2015 forhøjet til i alt 213,6 mio. kr. (2016-priser). Merbevillingen skyldes primært for lavt budgetterede bygherreomkostninger i det oprindelige budget, ekstraordinære krav fremsat ved ekspropriationsforretning samt kommunale krav til projektet.

Den nye, bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Elektrificering af Esbjerg-Lunderskov

Formål

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 er der truffet beslutning om igangsætning af elektrificering af strækningen Esbjerg-Lunderskov.

Status

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

Banedanmark gennemfører i øjeblikket design og udførelse af Elektrificeringsprogrammets Early Deployment strækning Esbjerg-Lunderskov, som færdiggøres i april 2017 mod forventet 2. halvår 2016.

Den primære årsag til forsinkelsen er, at leverandøren ikke har færdiggjort design tids nok i forhold til udførelsen af projektet i marken. Det var forudsat, at leverandøren skulle udføre detailprojektering og udførelse samtidigt. Banedanmark har imidlertid kunnet konstatere, at mobiliseringen har været vanskelig for leverandøren. Det forsinkede detailprojekt, samt manglende og ustabil materiel, har således resulteret i, at anlægsarbejderne ikke er forløbet planmæssigt.

Endvidere har det været vanskeligt at tilpasse nye sporspæringer til de forsinkede arbejder. Sporspæringer og spæringer i de områder, der arbejdes i, har grundet forsinkelsen ikke længere kunnet lokaliseres og varsles i den takt, som sporspæringsprocessen kræver. Der er igangsat et tæt koordineringsarbejde herom, som samtidig skal evaluere spæringsmønsteret fra denne strækning og videreføre erfaringer til arbejderne fremover til de følgende projekter.

Banedanmark har arbejdet tæt sammen med leverandøren om diverse afhjælpende foranstaltninger, bl.a. ved tredeling af ibrugtagningstilladelse, udlejning af materiel, uddannelse af personale, øget samarbejde omkring sporspæringer mv.

Idet Esbjerg-Lunderskov-projektet er Banedanmarks første elektrificeringsprojekt af mange, forventes projektorganisationen løbende at drage erfaringer med design, optimering, samt udførelse og dermed opnå læring, der fremadrettet vil bidrage til en mere effektiv arbejdstilrettelæggelse og gennemførelse af de kommende projekter.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en totaludgift på 1.014,5 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Der er i efteråret 2016 igangsat forhandlinger med Banedanmarks kørestrømsleverandør om årsagerne til forsinkelsen. Konsekvenserne for økonomien er på nuværende tidspunkt ikke færdiganalyserede.

Projektet blev i 2013 tildelt 86,1 mio. kr. i EU-støtte. På grund af udskydelsen til 2016/2017 kan der dog maksimalt opnås 28,0 mio.kr. i EU-støtte.

Ny bane København-Ringsted

Formål

Det er med Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009 besluttet, at der anlægges en ny bane mellem København og Ringsted over Køge. Etableringen af den nye korridor styrker grundlaget for yderligere vækst i landsdelstrafikken, pendlertrafikken og banegodstrafikken. Lov om anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted er vedtaget af Folketinget den 18. maj 2010.

Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Status

Projektets opførelse af broer, tilhørende konstruktioner og vejoplægninger forbundet med den nye bane er næsten færdigt, og de resterende arbejder (mangeludbedring og afslutning af arbejdet på tunnellerne ind mod København) forventes færdige i 1. kvartal 2017. Kontrakten på sporentreprise er indgået, og entreprenøren er gået i gang med sporarbejdet. Efterfølgende er det planlagt, at Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet skal udføre deres entrepriser for projektet.

Alle arkæologiske prøvegravninger er gennemført, og de sidste egentlige udgravninger på Vestvolden forventes færdiggjort i 2016. Ledningsomlægninger er for hovedpartens vedkommende afsluttet. Tilsvarende er nedrivning af bygninger og rydning af bevoksninger afsluttet. Ekspropriationer er, med undtagelse af arealer til kørestrømsanlæg og signalanlæg, afsluttet, men afregningsmæssigt udestår betydelige beløb, idet ekspropriationsafregningen i forbindelse med de tekniske aftaler med kommunerne om tilbagelevering og drift af arealer skal endeligt afklares.

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

Ved Ringsted station er det besluttet at gennemføre udfletningen som den såkaldte 0+løsning. Udfletningen gennemføres som regningsarbejde efter en tilbudsliste for at sikre koordinationen i forhold til testprogrammet. Denne fremgangsmåde er valgt, da tilslutningen i Ringsted har betydning for gennemførelsen af testprogrammet, så banen kan få ibrugtagningstilladelse til åbning i december 2018.

Fremdriften med anlægsarbejderne har reduceret risici forbundet hermed, så de væsentligste risici, i forhold til at kunne ibrugtage anlægget i december 2018 som forudsat, er udfærdigelsen og etablering af kørestrøm og signaler, samt udstedelse af ibrugtagningstilladelse. Elektrificeringen forventes indledt i maj 2017 som planlagt. Projektets fremdrift er således tilfredsstillende, og tidsplanen forventes overholdt.

Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg

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

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

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

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

Forberedende arbejder i form af planlægning af ledningsomlægninger, ekspropriationer og opmåling pågår. Der er udarbejdet en udbudsstrategi, hvor det er besluttet at udbyde udfletningen som en totalentreprise. Udbudsmaterialet er udsendt, der har været afholdt licitation i september 2016, og første forhandlingsrunde er gennemført. Tilbudsgivernes endelige bud er modtaget i 4. kvartal 2016. Underskrivelse af kontrakt afventer afklaring af projektets budgetmæssige situation, jf. nedenstående afsnit.

Den niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg forventes ibrugtaget i 2019.

Den budgetmæssige situation

Ny bane København Ringsteds totaludgift udgør 11.714,2 mio. kr. (2016-priser) ekskl. Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg jf. nedenfor. De hidtil kontraherede kontrakter er indgået til væsentligt lavere priser end forudsat i anlægslovens budget, og pt. forventes et væsentligt mindreforbrug i projektet. På baggrund heraf er projektets totaludgift reduceret til 11.194,2 mio. kr. (2017-priser) på finansloven for 2017.

Projektet blev i 2013 tildelt 228 mio. kr. i EU-støtte til detailprojekteringsfasen. Det fulde støttebeløb forventes at komme til udbetaling. Der er ikke tildelt EU-støtte til anlægsfasen.

Niveaufri udfletning Ny Ellebjergs totaludgift udgør 367,8 mio. kr. (2016-priser) og finansieres i regi af Toggfonden DK.

De bevilgede totaludgifter for den nye bane København-Ringsted forventes overholdt. For den niveaufri udfletning Ny Ellebjerg forventes det, at projektet kan gennemføres inden for den afsatte totaludgift, men der er behov for at anvende midler fra den centrale reserve. Merforbruget skyldes væsentlige forudsætningsændringer omkring omlægning af et tunnellagt vandløb, samt udmåling af ekspropriationserstatninger.

Signalprogrammet

Formål

Som led i Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet at etablere et nyt signalsystem på både fjernbanen og S-banen. På fjernbanen etableres et signalsystem baseret på det fælleseuropæiske signalsystem ERTMS niveau 2 inden udgangen af 2023, og på S-banen etableres et moderne bybanesystem (CBTC) inden udgangen af 2021.

Status

S-banens nye signalsystem på Early Deployment strækningen Jægersborg-Hillerød blev taget i brug den 29. februar 2016. Efter en indkøringsfase i fem uger, hvor trafikken mellem Køge og Hillerød blev afviklet efter en udvidet weekendkøreplan, overgik trafikken den 4. april 2016 til normal køreplan. Det nye signalsystem virker overordnet som forudsat, men rettidigheden har desværre været negativt påvirket af den nedsatte hastighed ved overgangen mellem det nye og det gamle system ved Jægersborg Station, samt u hensigtsmæssigheder i systemet, som skal rettes med en række softwareopdateringer frem mod årsskiftet 2017/2018.

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

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

Østdanmark: På Early Deployment strækningen Roskilde-Køge-Næstved planlægges der nu med en idriftsættelse af det nye signalsystem på delstrækningen Roskilde-Køge i sommeren 2018 og for den resterende del omkring årsskiftet 2018/19. Rækkefølgen for udrulningen på de øvrige strækninger i Østdanmark er ændret, således at Signalprogrammet først udrulles på de regionale strækninger og sidst omkring København, strækningen København H-Peberholm og på Kystbanen, således at ETRMS i Østdanmark er fuldt ud ibrugtaget i 2023, hvilket er to år senere end forudsat i den politiske aftale fra 2009.

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

Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg blev den 11. oktober 2016 orienteret om status for Signalprogrammet, herunder de nye udrulningsplaner og tilhørende opdaterede budget.

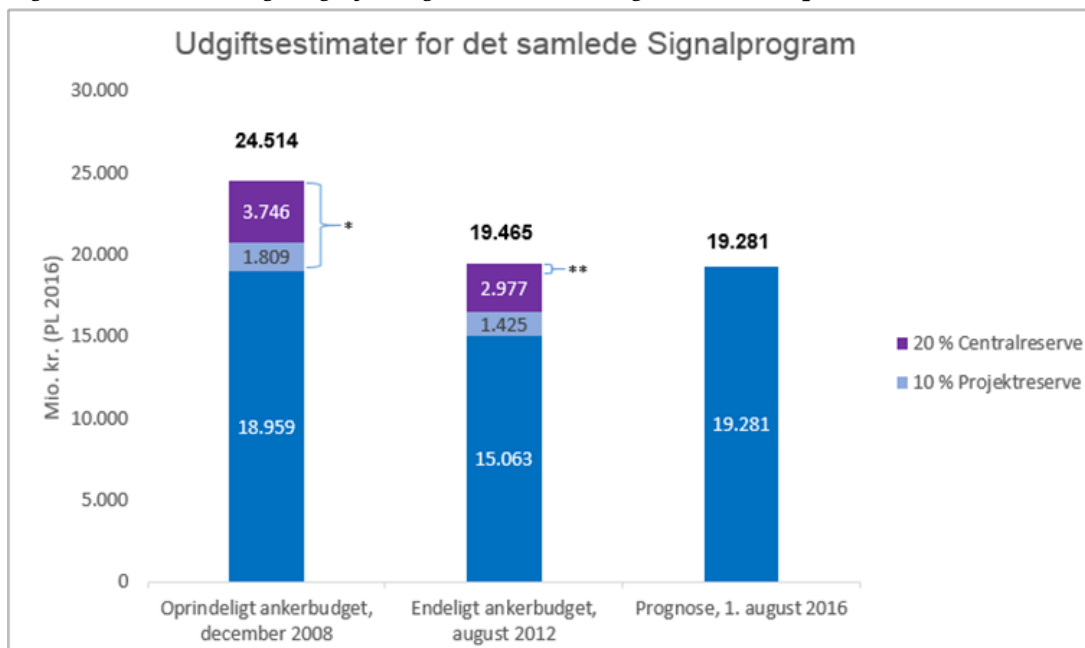
Den budgetmæssige situation

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

Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen efterfølgende reduceret med 4,8 mia. kr. (2012-pl), heraf 4,1 mia. kr. frem mod 2020 som blev tilbageført til Infrastrukturfonden. Besparelserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet.

I forbindelse med revisionen af udrulningsplanerne for programmet, jf. ovenstående, er der udarbejdet en opdateret prognose for Signalprogrammet med bistand fra KPMG. Den reviderede prognose viser, at Signalprogrammet forventer at anvende hele den afsatte bevilling (dvs. inklusiv den centrale 20 pct. reserve) på 19.281,2 mio. kr. (2016-priser). Den opdaterede prognose er tæt på det forudsatte i det oprindelige basisbudget fra 2008. Der er i det opdaterede estimat medtaget alle kendte og forventede ændringer, herunder poster til at håndtere ændrede krav til for eksempel fysik, dokumentation eller negative påvirkninger fra andre projekter. I figur 3.2 fremgår en oversigt over ændringerne i Signalprogrammets budget.

Figur 3.2. Sammenligning af budget 2008, 2012 og 2016 (2016-priser)



*Anvendt til finansiering af ny Storstrømsbro

**Bevillingsreduktioner

Banedanmark forventer dermed at kunne gennemføre programmet inden for den nuværende samlede bevilling inklusiv den centrale reserve. Programmets gennemførelse inden for budgettet forudsætter, at der ikke kommer store uforudsete ting til i resten af programmets levetid. Det bemærkes, at Banedanmark løbende anvender påløben bod aktivt i forhandlingerne med leverandørerne for at sikre projektleverancerne og dermed fremdriften. Bod varsles til leverandøren, når Banedanmark vurderer, at leverandøren ifølge kontrakten ifalder bod. Den enkelte bod indgår herefter i forhandlingerne med den pågældende leverandør, når parterne skal drøfte ændringer til programmet.

De øgede udgifter til Signalprogrammet findes primært inden for fjernbaneprojektet, som er det mest komplekse. I tabel 3.2.2. fremgår en nærmere opdeling af de øgede udgifter til gennemførelse af Signalprogrammet som følge af forsinkelsen.

Tabel 3.2.2. Opdeling af Signalprogrammets øgede udgifter

	Mio. kr. (2016-priser)

Realiserede budgetoverskridelser	
Trafikkontrolcenter Øst	151
Trafikkontrolcenter Vest	41
Diverse	17
Realiserede budgetoverskridelser total	209
Realiserede besparelser	
GSM-R Infrastruktur	-115
Realiserede besparelser total	-115
Styring, tests og sikkerhedsgodkendelse mv.	1.657
Øvrige udgifter	
Ekstra sporskiftedrev	94
Ekstra udgifter ved udrustning af arbejdskøretøjer og softwareopdateringer	115
Fiberkabler	104
Forberedelse af strækninger til installationsarbejder	165
Integration med DSB's nuværende systemer	50
Kabelrender	104
Overkørsler	50
Stigende udgifter til nedtagning og bortskaffelse af eksisterende udstyr	629
Tillæg til ændringer af f.eks. mængder og funktionalitetskrav	413
Tredjepartsarbejder bl.a. geoteknik, overgangssystemer og strømforsyning	233
Diverse	510
Øvrige udgifter total	2.467
Total	4.218

De primære årsager til forsinkelserne og medfølgende øgede udgifter er, at:

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

Foruden ovenstående, kan det oplyses, at der er blevet afsat flere midler til udrustning af arbejdskøretøjer, ligesom der forventes flere softwareopdateringer af ombordudstyret end oprindeligt forudsat.

Endvidere forventes øgede udgifter til fiberkabler, end der var budgetteret med i 2012, idet de oprindelige forudsætninger vedrørende eksisterende kabler og anlæg har vist sig

at være for optimistiske. Tilsvarende har vurderingerne for genbrug af kabelrender, som blev foretaget på grundlag af et udført survey i 2010, vist sig for optimistiske, hvorfor udgifterne til kabelrender opjusteres.

Der blev i 2015 tildelt EU-støtte på 81,9 mio. kr. til udrulningen af Signalprogrammet på Ny bane København-Ringsted. Efter åbningen af banen bliver det endeligt opgjort, hvor stor en andel af støtten, der kommer til udbetaling. Der blev i 2015 desuden tildelt EU-støtte på 59,3 mio. kr. til Signalprogrammets aktiviteter vedr. ombordudrustning af lokomotiver ("retrofitment"). EU-projektet udløber ultimo 2018, hvorefter den endelige udbetalte støtte kan opgøres.

Ny station ved Gødstrup

Formål

Med Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 blev der afsat 16,5 mio. kr. til etablering af en station i Gødstrup, nordvest for Herning, ved det nye regionshospital. Stationsprojektet samordnes med projektet for det planlagte regionshospital, inden detailprojekteringen kan påbegyndes.

Status

Stationen i Gødstrup var oprindeligt planlagt åbnet samtidig med hospitalets 1. etape i 2016. Hospitalets åbning er nu udsat til 2019, hvorfor Herning Kommune udskyder etableringen af stationsforplads og adgangsveje til stationen (projekter, som kommunen står for) til ultimo 2017 / primo 2018.

Herning Kommune, DSB og Banedanmark skønner, at det vil være en fordel for det samlede projekt, at anlæg af en ny station ved Gødstrup Sygehus udskydes til et tidspunkt i 2018. Udbud af rådgiverydelser er iværksat, og tilbud forventes modtaget primo januar 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 16,5 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Fordelingsstation Vestfyn

Formål

Med Aftale om trafik for 2007 blev der afsat midler til etablering af en fordelingsstation på Vestfyn.

Status

Som oplyst i tidligere fremsendte Anlægsstatus forventes det, at der kan opnås stor-driftsfordele, og dermed besparelser, ved at udbyde anlægget af fordelingsstation Vestfyn sammen med elektrificeringen af de besluttede strækninger, herunder Esbjerg-Lunderskov, jf. tidligere afsnit.

Alle elektrificeringsprojekterne indgår i et samlet elektrificeringsudbud, der er afsluttet med en kontraktindgåelse ultimo maj 2015. I den forbindelse er der gennemført nye analyser af den samlede kørestrømskapacitet, som skal analyseres yderligere, eftersom der er valgt system, og der er gennemført detailprojektering. Dette betyder, at anlægget af fordelingsstationen forventeligt først vil kunne ske efter 2016. Udsættelsen af etableringen vil ikke medføre negative konsekvenser for togdriften.

Den budgetmæssige situation

Projektet fremgik senest af finansloven for 2013 og har en bevilget totaludgift på 31,9 mio. kr. (2015-priser). Beløbet indgår i Banedanmarks videreførselsbeholdning på finansloven for 2015.

Den bevilgede totaludgift forventes ikke overholdt.

Elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen Køge Nord-Næstved

Formål

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

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

Det samlede beslutningsgrundlag for både elektrificering og hastighedsopgradering af strækningen forelå medio 2014, hvorefter der i september 2014 blev truffet endelig politisk beslutning om at gennemføre både elektrificeringen og hastighedsopgraderingen. Med projekterne spares 10 minutters rejsetid mellem Næstved og Køge. Elektrificering og opgradering af strækningen gennemføres af Elektrificeringsprogrammet efter udrulningen af Signalprogrammet omkring årsskiftet 2018/2019.

Status

Inden udrulningen af elektrificeringen udføres de forberedende arbejder, som i hovedtræk omhandler udskiftning af lave vejbroer for at give plads til køreledningsanlægget, etablering af beskyttelses- og potentialudligning (jording) af broer, stationsområder, hegn mv. samt rydning af beplantning langs med banen. Hastighedsopgraderingen omfatter banetekniske arbejder som justering af spor og øget længde af sporsænkninger.

Ekspropriationskommissionen har gennemført ekspropriationer for arealerhvervelsen til broerne. 10 broer på strækningen er nu udskiftet til nye moderne broer med to vognbaner, mens to broer bliver revet ned umiddelbart før udrulningen af elektrificeringen i 2018.

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

P.t. pågår etablering af beskyttelses- og potentialeudligning af stationsområder, hegn m.v., samt rydning af beplantning på banearealet. Endvidere er ekspropriation med henblik på pålæggelse af eldriftservitut og magnetfelt igangsat.

Hastigheden kan efter udskiftningen af signalerne omkring årsskiftet 2018/2019 hæves fra 120 km/t til 160 km/t.

Den budgetmæssige situation

Elektrificeringen af strækningen Køge Nord-Næstved har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 651,9 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Hastighedsopgraderingen af strækningen Køge Nord-Næstved har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 44,5 mio. kr. (2016-priser). Banedanmark undersøger i øjeblikket konsekvenserne ved en udskydelse af elektrificeringen grundet Signalprogrammets reviderede tidsplan. Som følge af merudgifter til hastighedsopgraderingen blev projektet tidligere tilført 6,6 mio. kr. af dets eget bidrag til den centrale anlægsreserve. Merudgifterne skyldes, at der på dele af strækningen er identificeret et behov for større ballastmængder end forudsat for at kunne idriftsætte banen til 160 km/t. Når der opgraderes til 160 km/t, skal alle normkrav til ballasttykkelser m.v. for større ombygninger overholdes, hvorfor en opgradering af ballasten er blevet nødvendig.

Elektrificering af Fredericia - Aalborg

Formål

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om igangsætning af elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg. I Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK af 28. maj 2014 indgår en fremrykning af 200 mio. kr. til opgradering og elektrificering af dele af strækningen Fredericia-Langå fra 2020-2024 til før 2020.

Se afsnit 3.1.2 for status for udførelsen af VVM for projektet.

Status

På finansloven er der afsat midler til opstart af projektet i 2015. De afsatte midler anvendes både til tværgående omkostninger i forbindelse med udbud af det samlede Elektrificeringsprogram samt opbygning af projektorganisationen.

For strækningen Aarhus-Aalborg er der med henblik på at udnytte planlagte sporspæringer til fornyelsesarbejder til sporsænkninger m.v. indgået aftale med Atkins Danmark A/S om rådgivning i forbindelse med forberedende arbejder. Rådgivningsarbejderne er igangsat således, at arbejdet respekterer den igangværende VVM-høring og den efterfølgende politiske beslutning om igangsætning af projektet.

For strækningen Fredericia-Aarhus er der indhentet tilbud på rådgivning i forbindelse med forberedende arbejder. Kontrakter er indgået i december 2016. Rådgivningsarbejderne vil efterfølgende blive igangsat, således at arbejdet respekterer den igangværende VVM-høring og den efterfølgende politiske beslutning om igangsætning af projektet.

I Banedanmarks reviderede anlægsplan for perioden 2018-2026 planlægges det for strækningen Fredericia-Aarhus H-Langå, at det nye signalsystem udrulles først, hvorefter der elektrificeres; dette vil ske sekventielt i delstrækninger. Derudover er udførelsen af forberedende arbejder til elektrificering af Aarhus H og eventuel kapacitetsudvidelse sammesteds opdelt i to etaper. Den største risiko på strækningen knytter sig til det betydelige aktivitetsniveau i 2020-2021 i form af fornyelsesarbejder, hastighedsopgraderinger, samt forberedende arbejder til elektrificering.

Elektrificering af strækningen Fredericia-Aarhus H ventes at finde sted i 2023, mens elektrificeringen af selve Aarhus H, samt strækningen Aarhus H-Hobro, planlægges at finde sted i 2024. Ibrugtagning af el-materiel på strækningen Fredericia-Aarhus bliver først aktuel, når Aarhus H er elektrificeret i 2024. El-materiel kan herefter ibrugtages på denne strækning og strækningen Aarhus H-Hobro ved køreplansskiftet i december 2024. Elektrificeringen af strækningen Hobro-Aalborg ventes at finde sted i 2025.

Den budgetmæssige situation

Elektrificeringen af strækningen Fredericia-Aalborg har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 4.586,4 mio. kr. (2015-priser). På nuværende tidspunkt forventes totaludgiften overholdt, men der tages forbehold for, at der kan opstå fordyrelser som følge af, at elektrificeringen af strækningen forsinkes i forhold til det oprindeligt forudsatte.

Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg

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

Yderligere udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal

Formål

Der blev med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 reserveret 8,1 mio. kr. (2016-priser) som et muligt bidrag til en yderligere udvidelse af kapaciteten på kombiterminalen i Padborg, såfremt der kan findes en hensigtsmæssig løsning.

Udvidelsen af kombiterminalen i Padborg omhandler hovedsageligt anlæg af et belægningsareal på ca. 11.500 m² med tilhørende afvanding og belysning. Baggrunden er at terminalen var tæt på kapacitetsgrænsen.

Status

Projektet har været forsinket, da der har været dialog mellem Banedanmark og Aabenraa Kommune om mageskifte af det pågældende areal. I august 2015 godkendte transport-, bygnings- og boligministeren imidlertid, at projektet igangsættes.

Der blev afholdt licitation og tegnet kontrakt med entreprenøren d. 27. august 2015, og entreprenøren indledte arbejdet primo september 2015 med udgravningen til pladsen, afvandingsarbejder og ny belægningsopbygning.

I forbindelse med udgravningen stødte entreprenøren på en usædvanlig stor mængde store sten, ligesom der blev truffet blødbund. Merudgifterne hertil på 1,7 mio. kr. afholdes af Banedanmarks rådighedspulje for funktionalitetsfremmende foranstaltninger.

Projektet er færdiggjort i juni 2016 og anlægget er ibrugtaget.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2015 en bevilget totaludgift på 8,3 mio. kr. (2016-priser), som ikke kunne overholdes. Merudgifterne på 1,7 mio. kr. afholdes af Banedanmarks rådighedspulje for funktionalitetsfremmende foranstaltninger.

3.3 Fornyelsesprojekter på baneområdet

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

Som udgangspunkt håndteres eventuelle fordyrelser på enkelte projekter inden for den samlede bevilling til fornyelse af jernbaneinfrastrukturen. Billiggjorte projekter medgår således til at finansiere fordyrede fornyelsesaktiviteter. Det er Banedanmarks vurdering, at de nuværende konstaterede fordyrelser kan rummes inden for den samlede bevilling.

Tabel 3.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020					
Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund - Høje Taastrup	Akt. N af 12. maj 2015	(fortroligt)	Ja	72,8	2017
Sporombygning af Køge Bugt-banen	Akt. R af 3. september 2015	(fortroligt)	Ja	448,2	2017
Sporfornyelsesprojekt Nyborg - Odense	Akt. Q af 3. september 2015	(fortroligt)	Ja ¹⁾	295,7	2018

1) Sporfornyelsesprojektet Nyborg-Odense lod sig ikke gennemføre som forudsat i akt. Q af 3. september 2015. Med de i 2016 gennemførte arbejder er totaludgiften overholdt, men Banedanmark vurderer, at dertil kommende udgifter til gennemførelsen af restarbejderne (inden for de næste 3-5 år), samt til Banedanmarks voldgiftssag med entreprenøren, ville have betydet en overskridelse af totaludgiften.

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

Udskiftning af køreledningsanlæg på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark i 2015–2016 en udskiftning af køreledningsanlægget på S-banestrækningen Albertslund-Høje Taastrup. Fornyelsen gennemføres for fremadrettet at reducere risikoen for driftsforstyrrelser samt sikre en levetid for anlægget på 50 år.

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

Status

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

Der er bestilt kørestrømsafbrydelser i december 2016 med henblik på udførelse af mangelarbejder, hvorefter projektet forventes endeligt afsluttet.

Den budgetmæssige situation

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

Sporombygning af Køge Bugt-banen

Formål

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

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

Status

Som led i fornyelsesarbejdet var der planlagt totalspærringer af strækningen Hundige – Åmarken i perioden den 4. - 19. juli 2016 og af strækningen Køge – Hundige i perioden den 4. juli - 28. august 2016.

Den 20. juli 2016 blev sporspærringen på strækningen Hundige – Åmarken ophævet, hvilket var 19 timer senere end planlagt. Den primære årsag til forsinkelsen var udfordringer med tilkoblingen af det såkaldte HKT-system, der overvåger S-togene på banen. Banedanmark og DSB valgte at udsætte den daglige drift med yderligere 24 timer, hvilket medførte, at trafikken blev genoptaget 48 timer senere end planlagt.

For så vidt angår strækningen Køge-Hundige, kunne arbejderne med den maskinelle sporombygning og ballastrensning først starte op den 29. juli 2016. Årsagen var, at entreprenørens maskiner til arbejderne ankom til Danmark fire uger senere end forventet. Som følge af maskinernes sene ankomst blev projektet udfordret med hensyn til rettidig færdiggørelse af de planlagte arbejder. Da maskinerne ikke kunne holde den forudsatte daglige produktion, besluttede Banedanmark efter samråd med DSB at forlænge totalspærringen. Strækningen blev åbnet for passagerkørsel den 13. september 2016.

Slutjusteringen af sporombygningen er sat i værk og forventes som planlagt afsluttet ultimo december 2016.

Kørestrømsarbejderne forløber planmæssigt med sætning af fundamenter, samt rejsning og montering af master, frem til ultimo 2017.

Den budgetmæssige situation

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

Sporfornyelsesprojekt Nyborg-Odense

Formål

Strækningen mellem Nyborg og Odense er på baggrund af teknisk gennemgang og analyser vurderet moden til sporfornyelse. Fornyelsen omfatter udskiftning af skinner, udveksling af sveller, ballastrensning, bundudskiftning, udveksling af sporskifter, samt følgearbejder i forhold til kørestrøm, sikring og afvanding. Projektet omfatter ligeledes en ny perron mellem spor 7 og 8 på Odense Station. Projektet er omfangsrigt, og for at udnytte sporspæringer optimalt udføres brofornyelse af tre broer på strækningen sideløbende med sporfornyelsen.

Status

Projektet var planlagt udført fra ultimo april 2016 til august 2016. I forbindelse med Kristi Himmelfartsferien og pinsen 2016 blev strækningen totalspærret. Beklageligvis opstod der under begge totalspæringer så væsentlige forsinkelser i udførelsen af det planlagte arbejde, at åbningen for sportrafikken på strækningen blev væsentligt forsinket i forhold til det planlagte.

Årsagerne til forsinkelserne skal søges i bl.a. manglende styring og planlægning fra entreprenørens side kombineret med forkert valg af materialer eller manglende materiel. På grund af disse fejl i arbejdet så Banedanmark sig efterfølgende nødsaget til at ophæve kontrakten på gennemførelsen af sporombygningen med entreprenøren.

Banedanmark revurderede herefter gennemførelsen af de planlagte arbejder i projektet. Banedanmark har dels med egne medarbejdere, dels gennem udbud af entrepriser gennemført en række arbejder, der levetidsforlænger strækningen med 3-5 år. Arbejderne er gennemført i de allerede planlagte sporspæringer over sommeren 2016 og er afsluttet med udbedring af mindre fejl og mangler i august og september 2016. Derudover gennemføres en skinneudveksling over en 7 km strækning i november 2016.

Efter 2016 er alle forudsatte arbejder vedr. skinner og sporskifter afsluttet. Restarbejderne omfatter 24,4 km svelleudveksling, 38,3 km ballastrensning, heraf 7,0 km bundudskiftning og 2,0 km drænfornyelse. Restarbejderne skal udføres indenfor de næste 3-5 år for at kunne opretholde den nuværende trafikafvikling på strækningen og for at reducere risikoen for hastighedsnedsættelser, der kan føre til reduceret drift.

Den budgetmæssige situation

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

Der var i dette brev varslet en fornyet forelæggelse om projektet i efteråret 2016. Det er imidlertid vurderingen, at der i praksis ikke er alternative muligheder i henhold til Ba-

nedanmarks beslutninger om projektet, jf. ovenfor, hvorfor der ikke er grundlag for at forelægge beslutningen for Finansudvalget. Efter gennemførelsen af arbejderne i 2016 forventer Banedanmark at have haft udgifter til projektets gennemførelse på i alt 361,0 mio. kr. Beløbet inkluderer Banedanmarks forventede meromkostninger til en eventuel voldgiftssag mellem Banedanmark og entreprenøren. De potentielle meromkostninger for Banedanmark forbundet med voldgiftssagen er i sagens natur forbundet med en betydelig usikkerhed. Banedanmark vil rapportere på de samlede udgifter i Anlægsstatus, når disse er endeligt afklarede. Ved udgangen af 2016 lukker Banedanmark projektet med de allerede gennemførte arbejder ned.

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

3.4 Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet

I det følgende opgøres status fra de almindelige fornyelse- og vedligeholdelsesindsats på Banedanmarks jernbanenet.

Tabel 3.4. Forbrug og prognose 2015-2020 (fornyelse og vedligehold)

Mio. kr. (2016-pl)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Forudsat	2.239,0	2.107,3	1.879,9	2.260,1	2.956,8	2.656,3	14.099,4
Forbrug / Prognose	2.450,4	2.281,5	2.232,2	2.561,9	2.505,1	2.792,8	14.823,9
Merforbrug	211,4	174,2	352,3	301,8	-451,7	136,5	724,5

Anm.: Primo 2015 udgjorde opsparingen på konto § 28.63.05 (fornyelse og vedligehold) 540,1 mio. kr. Rækken "Forudsat" er baseret på finansloven for 2016. Rækken for "Prognose" for 2016 er baseret på udgiftsopfølgning 3.

Formål

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

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

Status

Samlet for perioden 2015-2020 forventer Banedanmark et merforbrug på 724,5 mio. kr. Dette svarer til opsparingen på Banedanmarks konto § 28.63.05 (fornyelse og vedligehold) primo 2015. Banedanmark budgetterer således med et forbrug af opsparingen i årene 2016-2018.

4. Veje

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

Afsnit 4.1 giver en status for forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet, mens afsnit 4.2 giver en status for igangværende større anlægsprojekter. Afsnit 4.3 giver en status for større bygværker, og afsnit 4.4 giver en status for efterslæbsnedbringelse mv.

I afsnit 8 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Boks 4. Markedssituationen på vejområdet

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

4.1 Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet

Tabel 4.1 giver en oversigt over samt status for igangværende VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. på vejområdet, som er igangsat med aftaler om en grøn transportpolitik. Eventuelle merudgifter i forhold til et projekts totaludgift afholdes inden for den samlede ramme til undersøgelser.

Tabel 4.1. Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. i Vejdirektoratet

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016
Infrastrukturfonden¹				
VVM af Haderup Omfartsvej	Aftale af 21. marts 2013	7,1	Ja	5,8
VVM af Næstved-Rønnede	Aftale af 24. juni 2014	14,9	Ja	14,9
Forundersøgelse af en aflastningsvej på Stevns	Aftale af 26. aug. 2016	3,5	Ja	0,0
Undersøgelser af en midtjysk motorvej	Aftale af 13. december 2016	65,0	Ja	0,0
VVM af Hillerødmotorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød	Aftale af 13. december 2016	12,0	Ja	0,0

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

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

VVM af omfartsvej ved Haderup

I Trafikaftale 2014 - udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 fremgår det, at: "Parterne noterer sig, at Vejdirektoratets VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Haderup pågår som planlagt og forventes afsluttet senere på året. Parterne noterer sig endvidere, at forundersøgelsen af projektet viste, at etablering af en omfartsvej ved Haderup både vil forbedre fremkommeligheden og aflaste strækningen gennem byen, herunder for tung trafik. Projektet har et højt samfundsøkonomisk afkast og vil medvirke til fremme af vækst og produktivitet i området.

Parterne er enige om at afsætte 250 mio. kr. til en realisering af projektet. Parterne vil drøfte den konkrete udformning af projektet, når den færdige VVM-undersøgelse foreligger."

VVM-undersøgelsen har været i offentlig høring i 2014. Vejdirektoratet har på baggrund af den offentlige høring færdiggjort det samlede beslutningsgrundlag for projektet. Indstillingen for projektet blev fremsendt til forligskredsen bag projektet i december 2014.

Med Aftale om udmøntning af midler til vejprojekter ved Haderup og Ribe mv. af 26. august 2016 blev parterne enige om at afsætte 287,0 mio. kr. til en realisering af en løsning med 2+1 motortrafikvej. Anlægslovsforslaget er fremsat for Folketinget den 14. december 2016.

VVM undersøgelse af rute 54 Næstved-Rønnede

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

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

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

VVM-undersøgelsen på rute 54 Næstved-Rønnede blev igangsat af Vejdirektoratet i 2014, og undersøgelsen afsluttedes i 2016.

Der er godkendt et kommissorium for VVM-undersøgelsen, hvor de fire forslag til linjeføringer fra forundersøgelsen udbygget i motorvejsstandard indgår.

Det indledende borgermøde blev afholdt ultimo 2014. Høringsnotat fra idéfasen er offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside.

VVM-undersøgelsen blev afsluttet i efteråret 2016 og VVM-redegørelsen blev offentliggjort den 21. november. Den er i høring indtil den 20. januar 2017. Herefter vil der blive udarbejdet et høringsnotat og indstilling om projektet.

I forbindelse med arbejdet på rute 54 har Vejdirektoratet gennemført en miljøscreening af anlæg af nordvendte ramper ved afkørsel 36 ved Ulse på Sydmotorvejen. Naturstyrelsen afgjorde, at anlæg af ramperne ikke er VVM-pligtige. Denne afgørelse blev påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet, som d. 26. september har afgjort, at Naturstyrelsens afgørelse står ved magt.

Forundersøgelse af en aflastningsvej på Stevns

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

Projektet er under forberedende opstart i Vejdirektoratet. Vejdirektoratet er i kontakt med Køge og Stevns Kommuner.

Undersøgelser af en midtjysk motorvej

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

VVM-undersøgelse af Hillerød motorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød

I Aftale om udmøntning af midler til undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerød motorvejens forlængelse mv. af 13. december 2016 fremgår at ”Parterne er enige om at afsætte 12 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af projektet.”

4.2 Anlægsprojekter på vejområdet

4.2.1. Igangværende projekter

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

Tabel 4.2.1 Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/ Aftale	Total- udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastruktur fonden						
Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3	FL2000 Akt. 90 2008/2009	1.365,7	Ja	972,0	0%	2013 (Hønsinge omfartsvej: 2017)
Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)	Akt. 85 2012/2013	3.846,2	Ja	1.436,6	2%	Sydlig del: 2017 Nordlig del: 2018
Greve S.-Køge S. (udbygning af Køge Bugt- motorvejen, 1. og 2. etape)	Anlægslov L1533 af 21. december 2010 Akt. 83 2012/2013	2.429,8	Ja	1.454,8	3%	1. etape: 2015 2. etape: 2017
Syd om Regstrup (Skowejen, 2. etape)	Anlægslov L526 af 29. april 2015	444,9	Ja	34,5	10%	2019
Storstrømsbroen	Anlægslov L175 af 26. maj 2015	4170,3	Ja	92,3	50%	Vejforbindelse: 2022 Baneforbindelsen: 2023
Udvidelse af E45, Aarhus S - Skanderborg S	FL17	519,0	Ja	-	0%	2020
Udbygning af rute 11 gennem Ribe (Ribe omfartsvej)	Akt. 24 2016/2017	186,6	Ja	-	0%	2020

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

Holbæk-Vig, rute 21, etape 2 & 3

Formål

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

Status

Motortrafikvejen åbnede for trafik den 29. november 2013.

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

Besigtigelse og ekspropriation i forbindelse med omfartsvejen blev gennemført frem til sommeren 2016. Anlægsarbejderne er startet op primo september 2016 og med forventet åbning af omfartsvejen i efteråret 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 1.365,7 mio. kr. (2016-priser). Der er ved bevillingsafregningerne for 2013 og 2014 tilbageført i alt 350,0 mio.kr. af projektets oprindelige totaludgift til Infrastruktur fonden, og der tilbageføres en yderligere billigørelse på 47,8 mio. kr.

Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)

Formål

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

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

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

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

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

Status

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

Ekspropriationer er afsluttet i foråret 2016.

De syv totalentrepriser samt de fire hovedentrepriser er kontraheret. Ti mindre fagenrepriser udbydes fra efterår 2015 og frem, heraf er de seks pt. kontraheret. I alt er der 11 forskellige entreprenørvirksomheder på de indtil nu 17 kontraherede entrepriser.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 3.846,2 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt. Der forventes en vis billigørelse af projektet, og med finansloven for 2017 er Infrastruktur fonden tilført 50,0 mio. kr. (2017-priser) fra projektet.

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

Formål

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

Status

Strækningen fra Greve S til Solrød S (1. etape) åbnede 31. august 2015, godt og vel et år tidligere end oprindeligt planlagt. Arbejderne blev udbudt som tre strækningsopdelte hovedentrepriser, og kontrakterne medførte, at anlægsperioden kunne afkortes

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

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

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 2.429,8 mio. kr. (2016-priser). Der forventes en billiggørelse af projektet, og der tilbageføres med finansloven for 2017 i alt 49,5 mio. kr. (2017-priser) til Infrastruktur fonden.

Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)

Formål

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

Status

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

Detailprojektering pågår, og linjebesigtigelse fandt sted i december 2015. Arkæologiske undersøgelser er igangsat i april 2016. Ekspropriationer forventes gennemført i 2. kvartal 2017, og anlægsarbejderne forventes udbudt i en totalentreprise i 4. kvartal 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 444,9 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Storstrømsbroen

Formål

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

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

Status

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

Der er gennemført besigtigelsesforretning, og projektet er godkendt af Ekspropriationskommissionen i 2015. Udbudsmateriale for totalentreprisen (indeholdende størstedelen af entreprisarbejderne) er offentliggjort i juli 2016. Konkurrencepræget dialog gennemføres frem til 3. kvartal 2017. Kontrakt forventes indgået ultimo 2017.

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

Den budgetmæssige situation

Projektet har på finansloven for 2016 en bevilget totaludgift på 4.170,3 mio.kr. (2016-priser). Projektøkonomien vurderes at være stram. Detailprojekteringen har givet anledning til en række merudgifter, bl.a. til arkæologi, sikring af konstruktionen mod skibsstød og islast samt til fundering. Der arbejdes videre i projektet med at finde optimeringer. Større klarhed over den budgetmæssige situation opnås, når første runde af dialogfasen er overstået, og første indikation af prislejet er modtaget fra de bydende. Totaludgiften forventes overholdt.

Der er i 2014 blevet tildelt 112 mio. kr. i EU-støtte til projektets projekteringsfase. Det udbetalte støttebeløb opgøres primo 2017.

Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)

Formål

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

Status

Finansudvalget har den 1. december 2016 tiltrådt aktstykke om projektet.

Den budgetmæssige situation

Projektet har med akt. 24 af 1. december 2016 en bevilget totaludgift på 186,6 mio. kr. (2016-priser).

Udvidelse af E45, Aarhus S – Skanderborg S

Formål

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

Status

Med Aftale om finansloven for 2017 er den daværende V-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti enige om at afsætte midler til en udvidelse af motorvejen. Projektet indgår på ændringsforslagene til finansloven for 2017 og forventes igangsat primo 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektets totaludgift på finansloven for 2017 udgør 519,0 mio. kr. (2017-priser).

4.2.2. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

Tabel 4.2.2 Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel / Aftale	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden						
Tilslutningsanlæg 50 ved Odense	Akt. 81 2012/2013	205,9	Ja	140,8	89%	2016
Øverødvej-Hørsholm S. (Helsingørmotorvejen 1. etape)	Anlægslov L528 af 26. maj 2010	1.451,4	Ja	834,6	0%	2016
Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)	Anlægslov af 6. maj 2009	6.628,2	Ja	3.511,5	0%	2016
Nordlig Omfartsvej ved Næstved	Anlægslov L459 af 18. maj 2011	730,5	Ja	536,8	90%	2016
Udbygning af strækning i forlængelse af Djurslandsmotorvejen	Akt 48 af 4. december 2014	55,8	Ja	18,4	0%	2016
Rundkørselsforhold ved Viborg	FL2015	23,4	Ja	8,2	17%	2016
Motorring 4-Tværvæg N. (Frederikssundmotorvejen, 2. etape)	Anlægslov L1506 af 27. december 2009	1290,4	Ja	782,2	0%	2015
Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse	Akt. 48 af 4. december 2014	38,6	Ja	13,6	0%	2015
Middelfart-Nørre Aaby (Udbygning af motorvejen på Vestfyn (1. etape)	Anlægslov L524 af 26. maj 2010	914,3	Ja	602,6	0%	2014
Sdr. Borup-Assentoft (Nordligt hængsel til Djursland)	Anlægslov L526 af 21. december 2010	303	Ja	206,2	0%	2014
Udbygning af Motorring 4 (Taastrup-Frederikssundmotorvej)	Anlægslov L1535 af 21. december 2010	272,4	Ja	219,4	0%	2014

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

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

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

Projektet Øverødvej-Hørsholm S (udbygning af Helsingørmotorvejen, 1. etape) åbnede i 3 fulde spor i hver retning og med fuld hastighed den 3. august 2016. Der forventes en væsentlig billiggørelse af projektet, og der tilbageføres 200,8 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

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

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

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

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

For projektet Motorring 4-Tværvæg N. er der et væsentligt mindreforbrug, og der tilbageføres 267,8 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

For projektet Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse tilbageføres et mindreforbrug på 4,8 mio. kr. til Infrastrukturfonden.

For projektet Middelfart-Nørre Aaby er der tidligere tilbageført ca. 300 mio. kr. til Infrastrukturfonden, og der tilbageføres yderligere 95,6 mio. kr.

For projektet Sdr. Borup-Assentoft er der tidligere tilbageført ca. 40 mio. kr. til Infrastrukturfonden, og der tilbageføres yderligere 23,9 mio. kr.

For projektet Udbygning af Motorring 4 er der tidligere tilbageført ca. 25 mio. kr. (2016-priser) til Infrastrukturfonden, og der tilbageføres yderligere 44,6 mio. kr.

4.3 Større bygværker

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

Tabel 4.3. Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår
Infrastrukturfonden					
Skibsstødssikring	Akt 41 af 19. dec. 2013 Akt 59 af 29. okt. 2015	253,2	Ja	175,6	2015/2016
Finansloven					
Mønbroen	Akt 68 af 21. nov. 2011	124,6	Ja	98,9	2016
Spunsvæggen på Lyngbyvej	Akt 67 af 22. aug. 2013	163,0	Ja	83,9	2017

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

Skibsstødssikring

Formål

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

Status

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

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

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

Skibsstødssikringsprojektet på Limfjordsbroen er afsluttet som planlagt i august 2015.

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

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

Den budgetmæssige situation

Med Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 er der afsat 253,2 mio. kr. (2016-priser) til at skibsstødsikre broerne, og det samlede budget forventes overholdt. Også de med akt 59 af 29. oktober 2015 særskilt bevilgede totaludgifter for de enkelte projekter forventes overholdt.

Mønbroen

Formål

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

Status

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

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

Projektets anden entreprise, som vedrører undersiden herunder stålbjælkerne, der bærer bropladen i gennemsejlingsfaget samt betonbuerne, er igangsat primo oktober 2014 og forventes afsluttet med udgangen af 2016.

Det har tidligere været usikkert, om udgiften til genopsætning af belysning kunne afholdes inden for projektets totaludgift. Arbejderne er imidlertid nu så fremskredne, at udgifterne til genetablering af vej-/stibelysning nu forventes at kunne afholdes inden for budgettet for reovering af broen. Arbejdet vil kunne udføres i forlængelse af den igangsatte reovering, dvs. i første halvår af 2017.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. 68 af 21. november 2011 har projektet en bevilget totaludgift på 124,6 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Spunsvæggen på Lyngbyvej

Formål

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

Status

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

Det samlede forstærkningsprojekt vil forløbe i fire etaper: Én hvert år i perioden 2014-17. Første års etape (vestlig side nær Kildegårdsplads) er afsluttet ultimo oktober 2014, og andet års etape (østlig side nær Kildegårds plads) er afsluttet primo oktober 2015. Tredje års etape (vestlig side ved Tuborgvej) blev opstartet ultimo april 2016 og er afsluttet i oktober 2016. Fjerde og sidste etape (østlig side ved Tuborgvej) forventes opstartet

til april 2017. Samlet udførelse og slutafregning forventes at være afsluttet ved udgangen af 2017.

Den budgetmæssige situation

Med Finansudvalgets tilslutning til akt. 67 af 22. august 2013 har projektet en bevilget totaludgift på 163,0 mio. kr. (2016-priser), som forventes overholdt.

Limfjordstunnelen – sætningsskader og indtrængning af havvand

Formål

Formålet med projektet er at håndtere sætningsskader på Limfjordtunnelen.

Status

Limfjordstunnelen har siden indvielsen i 1969 sat sig, og mod forventningen sætter den sig fortsat. Fortsætter udviklingen i samme tempo som nu, vil utætheder og sætningsskader gøre det vanskeligt at opretholde tunnelens funktion efter ca. 2050. Det skal understreges, at der ikke er risiko for, at tunnelen kollapser, men der er behov for få igangsat et arbejde med henblik på at finde en langtidsholdbar løsning.

Sætningerne skyldes primært, at der i forbindelse med tunnelens opførelse blev foretaget udskiftning af gytje (dynd) med en sandpude. Dette har medført en øget last på de underliggende jordlag og kalkundergrund, som mod forventningen fortsat sætter sig.

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

Der har tidligere været iværksat tiltag, der skulle bremse sætningsskaderne, dog uden den ønskede effekt. Da sætningerne i kalkundergrunden er af en karakter, der ikke kan standses, undersøges det, om der findes andre løsninger på denne unikke og vanskelige problemstilling. Vejdirektoratet vurderer, at dette kræver inddragelse af international ekspertise. Derfor igangsættes afholdelse af en workshop med rådgivere og entreprenører og evt. afholdelse af en efterfølgende international projektkonkurrence, med deltagelse af førende danske og udenlandske rådgivere samt entreprenører.

Den budgetmæssige situation

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

4.4 Efterslæbsnedbringelse mv.

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

På baggrund af den flerårige aftale om vejvedligeholdelse for perioden 2014-2017 er målsætningen, at efterslæbet på statsvejnettet samlet set skal nedbringes i et omfang svarende til i alt 480 mio. kr. (2010-priser), jf. tabel 4.4. Dette svarer til, at der ultimo 2017 vil restere et efterslæb på i alt 178 mio. kr. (2010-priser), jf. tabel 4.5. Målsætningen ligger i forlængelse af den i 2012 gennemførte midtvejsevaluering af Vejdirektoratets drifts- og vedligeholdelsesplan for 2010-2013 og opgørelsen af det økonomiske behov for kapitalbevarende vedligeholdelse af statsvejnettet frem til 2020.

Tabel 4.4 Nedbringelse af efterslæb 2014-2017 (beregningsteknisk opgørelse i 2010-priser)

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

Anm.: Beregningsteknisk opgørelse angivet i 2010-priser (jf. forudsætningsindeks, finansloven) med angivelse af måltal for aftaleperioden 2014-2017 hhv. faktisk nedbragt efterslæb i 2014 og 2015. Måltallene er baseret på midtvejsanalysen fra 2012.

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

Dermed forventes det, at der ved udgangen af 2016 og 2017 ikke vil være et tilbageværende efterslæb på de kapitalbevarende aktiver (bygværker og belæggninger), jf. tabel 4.5. Der er i Anlægsstatus tidligere redegjort for udviklingen for så vidt angår belæggninger,

hvor det opgjorte efterslæb også viste sig mindre end forudsat, jf. fx Anlægsstatus for 1. halvår 2016.

Tabel 4.5 Status for udviklingen i det resterende efterslæb 2014-2017

Resterende efterslæb i 2010-priser								
Mio kr.	2014		2015		2016		2017	
	Forudsat - Ultimo status	Faktisk - Ultimo status	Forudsat - Ultimo status	Faktisk - Ultimo status	Forudsat - Ultimo status	Forventet - Ultimo status**	Forudsat - Ultimo status	Forventet - Ultimo status
Belægninger*	58	6	0	0	0	0	0	0
Små bygværker	335	325	268	230	201	0	134	0
Store bygværker	110	125	88	103	66	0	44	0
I alt	503	456	356	333	267	0	178	0

Anm.: *) Det faktiske resterende efterslæb på belægninger primo 2015 udgjorde 55 mio. kr., mens der var forudsat et resterende efterslæb på 124 mio. kr., jf. også tabel 4.4.

**) Forventningen til det resterende efterslæb falder i 2016 til nul pga. Vejdirektoratets opdaterede tilstandsvurderinger vedrørende bygværker.

Efterslæbet på statsvejnettet er løbende blevet nedbragt i henhold til de politiske aftaler om en forstærket vedligeholdelsesindsats. De forestående vedligeholdelsesopgaver i tilknytning til statsvejnettet har henset til udviklingen i efterslæb på baggrund af de senest gennemførte tilstandsvurderinger karakter af ”tilkomne arbejder”. Det vil sige, at aktiver til udførelse i 2016/2017 reparerer på det økonomisk optimale tidspunkt. Vejnettet forventes overordnet at være i vedligeholdelsesmæssig balance frem mod aftaleperiodens udløb ultimo 2017.

Opgørelse over bevilling og forbrug

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

Tabel 4.6: Kapitalbevarende vedligehold 2014-2017 (mio. kr.), forbrug hhv. bevilling

	2014	2015	2016	2017	2014-2017
Økonomisk optimal strategi fra Midtvejsanalyse (forudsatte 2010-priser) ¹⁾	762,2	699,6	609,3	585,6	2.656,8
Bevilling (forudsatte 2010-priser) ²⁾	757,6	630,3	604,5	580,8	2.573,2
Faktisk forbrug omregnet til 2010-priser (realiserede priser) ³⁾	609,2	728,6	-	-	-
Bevilling (løbende priser) ⁴⁾	779,5	646,4	610,6	586,7	2.623,2
Faktisk forbrug/prognose (løbende priser) ⁵⁾	644,5	751,0	556,1	608,2	2.559,8

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

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

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

4) Jf. bevillingslove for finansårene. Fsva. 2017 er bevilling angivet på baggrund af finansloven for 2016.

5) Faktisk forbrug opgjort af Vejdirektoratet på baggrund af regnskabstal. Det fremadrettede forventede forbrugsafløb i 2016-2017 er baseret på en foreløbig vurdering.

Forbruget i 2015 var noget over årets bevilling, hvilket bl.a. skyldes, at en del aktiviteter blev udskudt fra 2014 til 2015 som en del af den løbende indsats for en økonomisk optimal tilrettelæggelse af indsatsen, jf. også Anlægsstatus for 1. halvår 2015. Ligeledes blev

Vejdirektoratet bevilling til bygværker reduceret med 65,9 mio. kr. i 2015 til dækning af Vejdirektoratets andel af funderingsprojektet på Gl. Lillebæltsbro. Dette modsvarer af et relativt tilsvarende mindre forbrug i 2014.

For den samlede 4-årige bevillingsperiode forventes det, at aktiviteterne til opretholdelse af vejnettets vedligeholdelsesmæssige balance vil kunne udføres indenfor den afsatte bevilling. Set i forhold til Anlægsstatus for 1. halvår 2016 er budgettet for 2016 og 2017 nedjusteret henset til den tekniske justering af efterslæbsmængden på baggrund af opdaterede tilstandsvurderinger. Således er tilkomne arbejder billigere at udføre end efterslæbsarbejder, da aktiviteterne ikke er nedbrudt i samme omfang.

Med hensyn til sammenhæng mellem forbrug og efterslæbsnedbringelse bemærkes det, at en stor del af bevillingen til vedligehold af statsvejnettet omhandler den løbende kapitalbevarelse udover den målrettede efterslæbsnedbringelse, og der er derfor ikke en entydig sammenhæng mellem forbrug og efterslæbsnedbringelse.

5. Bygninger

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

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

Følgende anlægsprojekter er omfattet af det nye koncept:

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

Følgende tiltag implementeres:

- Eksterne kvalitetssikringer

Projekternes beslutningsgrundlag inkl. budget underlægges fremover en ekstern kvalitetssikring, som bestilles af Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement. Der udarbejdes et standard-kommissorium, der beskriver de elementer, der skal granskes.

- Fast korrektionstillæg

- For projekter, hvor der er indgået **dialogbaserede** aftaler med kunden, tillægges budgettet fremover et korrektionstillæg på minimum 10 pct. Budget inkl. det nye korrektionstillæg udgør den nye dispositionsramme over for Fi-

nansudvalget. Det vil sige, at forelæggelsesgrænsen nu beregnes ikke kun ud fra Bygningsstyrelsens budget, men ud fra budgettet *tillagt korrektionstillægget*. Ændringer på mindst 10 pct. og mindst 10 mio. kr. i forhold til budgettet tillagt korrektionstillægget skal således forelægges Finansudvalget. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement orienteres kvartalsvis om træk på korrektionstillæg, idet orienteringen skal indeholde en redegørelse for sagen inkl. begrundelser for, hvorfor det var nødvendigt at trække på korrektionstillægget. For dialogbaserede projekter er det fortsat projektets endelige udgifter, der ligger til grund for huslejeafmålingen.

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

- Kundeønskede tilvalg og ændringer

Der skal være en klar og konsistent økonomiopfølgning på kundeønskede tilvalg og ændringer. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement orienteres om kundeønskede tilvalg og ændringer, der *alt andet lige* (og efter bedste skøn) medfører udgifter på 10 pct. af den besluttede dispositionsramme, dog minimum 10 mio. kr. Dette sker, uanset om projektet fortsat forventes at kunne holde sig under forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den samlede dispositionsramme – eksempelvis i en situation, hvor det oprindelige projekt er blevet billiggjort i forbindelse med licitationsresultatet. Til brug for orienteringen skal Bygningsstyrelsen redegøre for ændringens effekt på projektet inkl. en vurdering af risiciene forbundet med ændringen (for det samlede projekt), og en beskrivelse af, hvordan risiciene vil blive håndteret. Hvis der for et projekt foretages en lang række mindre ændringer/tilvalg over tid, skal Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement orienteres, når der *kumulativt* er sket ændringer på 10 pct. af dispositionsrammen, dog minimum 10 mio. kr. I dette tilfælde skal Bygningsstyrelsen redegøre for de hidtidige ændringers effekt på projektet og for, hvordan Bygningsstyrelsen har håndteret risici forbundet med ændringerne.

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

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

Boks 5. Markedssituationen på bygningsområdet

Bygningsstyrelsen agerer fortsat i et marked med kapacitetsudfordringer for store byggeprojekter (over 50 mio. kr.). Det er især markedet for store private boligprojekter, der skaber det høje aktivitetsniveau – et niveau, der ifølge nuværende prognoser ser ud til at fortsætte til og med 2018. Som konsekvens heraf kan der opstå flaskehalse i enkelte regioner. Blandt entreprenører medfører den øgede aktivitet, at virksomhederne er mere selektive i forhold til, hvad der bydes på, med stigende priser til følge.

Bygherreforeningen i Danmark efterspørger flere udenlandske entreprenører på det danske marked for at øge kapaciteten. Den potentielle tilgang af kapacitet til markedet kan, i kombination med, at eksisterende entreprenørvirksomheder øger deres kapacitet, være med til at sikre konkurrencen på markedet for store byggeprojekter.

Markedet for rådgivning opleves fortsat som værende tæt på mætningspunktet. Dette kan medføre stigende priser og yderligere mangel på kompetencer på væsentlige områder, fx tekniske installationer.

5.1 Større igangværende byggeprojekter

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

Table 5.1. Oversigt over Bygningsstyrelsens byggeprojekter over 100 mio. kr.

(mio. kr.)	Kunde	Aktstykke / hjemmel	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Forbrug pr. 30.09.2016	Ibrugtagningssår
Bygningsstyrelsens projekter						
Opførelse af nye laboratoriebygninger på Panum (Mærsk-bygningen)	Københavns Universitet	Akt. 83 af 31. maj 2012 Akt. 45 af 11. dec. 2014 Akt. A af 29. okt. 2015	(fortroligt)	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	(fortroligt)	2016
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	Akt. 38 af 4. dec. 2014 Akt. 135 af 23. juni 2016	299,9	Ja	56,8	2020
Copenhagen Plant Science Center 1	Københavns Universitet	Akt. 47 af 13. dec. 2012	250,2	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	232,2	2016
Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet	Aalborg Universitet	Akt. 138 af 4. sep. 2013	247,4	Ja	207,4	2016
Pharma Science Building	Københavns Universitet	Akt. 91 af 16. maj 2013	178,8	Nej, men under afklaring	195,6	2016
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	Akt. 109 af 30. maj 2013	1.631,8	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	1.074,0	2017
KUA3	Københavns Universitet	Akt. 98 af 7. juni 2012 nyt akt om torv	979,4	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	973,3	2017
Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset	Aarhus Universitet	Akt. 10 af 7. nov. 2013	813,9	Ja	233,2	2019
Laboratorigenopretning på Panum	Københavns Universitet	Akt. 140 af 28. maj 2015	247,3	Ja	40,8	2019
Genopretning af Københavns Politigård	Københavns Politi	Akt. 115 af 4. juni 2014	178,7	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	108,1	2018
Køb og ombygning af Augustenborg	NaturErhvervstyrelsen og Styrelsen for Vand og Natur	Akt. 87 af 4. maj 2016	167,7	Ja	52,8	2018
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	Akt. E af 8. dec. 2016	-	-	64,0	2021

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

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

Formål

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

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

Byggeriet finansieres med bidrag fra A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal med en donation på 603,3 mio. kr. Bygningen navngives Mærsk Bygningen.

Status

Bygningsstyrelsen har modtaget ibrugtagningstilladelse for basebygningen såvel som for tårnet, og det samlede byggeri fik dermed ibrugtagningstilladelse i 2016. 16 ud af 23 forskellige entreprenører har afleveret til Bygningsstyrelsen. De resterende entrepriser omfatter primært de sidste tekniske installationer og indregulering, laboratorieinventar samt landskabsarbejder.

Byggeriet af den komplekse bygning har været udfordret på flere fronter, som har presset projektets tidsplan og økonomi. Blandt andet har byggeriet lidt under et yderst manglefuldt projektmateriale. Det har blandt andet vist sig, at flere af de tekniske installationer, som er blevet afleveret til Bygningsstyrelsen, har været manglefulde ved efterprøvning, hvilket totalrådgivers fagtilsyn og byggeledelsen ikke har konstateret eller entydigt påtalt undervejs, og derfor har måttet ændre efterfølgende.

Bygningsstyrelsen har i dialog med Københavns Universitet besluttet at udsætte overdragelsen. Overdragelsen af basebygningen var planlagt til at finde sted i september 2016 med efterfølgende successiv overdragelse af tårnet. Den udsatte overdragelse medfører nu, at basebygningerne er klar til overdragelse til Københavns Universitet ultimo januar 2017. Tårnet forventes overdraget samlet ultimo april 2017. Københavns Universitet vil få adgang til at indrette bygningerne forud for overdragelsen, da de arbejder der udestår primært vedrører indregulering af tekniske anlæg.

Den budgetmæssige situation

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

Med henblik på at minimere merudgifterne til projektet har Bygningsstyrelsen styrket projektledelsen og øget bemanningen og tilstedeværelsen på byggepladsen. Der følges fortsat meget tæt op over for rådgivere, byggeledelse samt entreprenører i forhold til fremdrift og tvister i projektet. En del tvister vil først kunne afklares, om nødvendigt juridisk, efter projektets overdragelse til Københavns Universitet. Endelig er der skærpet fokus på rettidig håndtering af risici i forhold til tid og økonomi.

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

Formål

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

Af den samlede udgift finansieres 146,3 mio. kr. af midlerne afsat til teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og

udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens 153,6 mio. kr. finansieres af midlerne afsat som følge af samme aftale til modernisering af laboratorielokaler.

Status

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

De sidste dele af projektet forventes at være ibrugtaget af DTU i 2020.

Den budgetmæssige situation

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

Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet

Formål

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

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

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

Status

Projektet er i sin afsluttende fase, og bygningen er afleveret med 4½ måneders forsinkelse fra entreprenørerne særligt på grund af forsinkelser med laboratorieinventaret og deraf følgende udskudte arbejder til installation.

Afleveringen fra entreprenøren til Bygningsstyrelsen er sket i to etaper i henholdsvis april måned 2016 for de bygningsmæssige arbejder og juli måned 2016 for landskabs- og belægningsarbejderne.

Efter bl.a. indregulering samt udskudte arbejder er bygningen sat til overdragelse til Københavns Universitetet i januar 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 47 af 4. december 2012 bevilget en økonomisk ramme på 250,2 mio. kr. (2012-priser). Som følge af en forlænget byggeperiode, et øget rådgivningsbehov og deraf afledte meromkostninger forventes der en budgetoverskridelse, der dog forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme.

Nybyggeri samt byggemodning af Campus Vest på Aalborg Universitet

Formål

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

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

Status

Byggeriet er delvist overdraget til universitet september 2016. Der udestår en færdiggørelse af gulve i stueetagen. Endelig overdragelse af stueetage forventes i december 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med Akt. 138 af 4. sep. 2013 bevilget en økonomisk ramme på 247,4 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Pharma Science Building, Københavns Universitet

Formål

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

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

Status

Projektet er ved at være afsluttet, idet entreprenørerne har afleveret sidste etape af byg-

geriet. Byggeriet er frigivet til universitetets indflytning den 1. marts 2016, men der er fortsat nogle udestående arbejder.

Projektet blev indledningsvist forsinket som følge af ændringer i udførelsen af byggegruben samt skybrud og deraf følgende oversvømmelse af kælderen. Arbejdet med byggegruben blev besværliggjort af, at entreprenøren på en igangværende byggesag, lokaliseret ved siden af nærværende byggesag, gik konkurs.

Projektet har desuden vist sig at være behæftet med væsentlige fejl og mangler, som har medført både forsinkelser, meromkostninger og ikke mindst krav fra leverandører. For eksempel har det ikke været tilstrækkeligt beskrevet, i hvilken rækkefølge skillevægge og installationer skulle opsættes.

Endelig har der været udført en udvidelse af projektet efter ønske fra Københavns Universitet, hvilket i sig selv har udvidet totalbudgettet.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 91 af 16. maj 2013 bevilget en økonomisk ramme på 178,7 mio. kr. (2013-priser).

Bygningsstyrelsen har gennemgået krav fra entreprenørerne og udelukkende afholdt de nødvendige udgifter, herunder hvad der har været nødvendig for at sikre bygningens funktionalitet. Bygningsstyrelsen har herefter konstateret, at den disponerede totaludgift vil overskride forelæggelsesgrænsen med mere end 10 pct. Den endelige realiserede totaludgift afhænger af udfaldet af en række krav og tvister, som vil blive afgjort over den kommende årerække. På baggrund af udfaldene heraf er der således en mulighed for, at totaludgiften ikke overskrider forelæggelsesgrænsen og en risiko for at totaludgiften ved den endelige afslutning af sagen overskrider forelæggelsesgrænsen.

Finansudvalget vil modtage en særskilt orientering om projektet.

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Formål

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

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

Status

Bygningens klimaskærm er ved at være lukket, og de indvendige installationsarbejder og apteringsarbejder pågår.

Der er sket en udvikling af projektet og projekteret ændringer på baggrund af kundens ønsker. Det medfører en forventet udvidelse af budgettet.

I forbindelse med færdiggørelsen af råhuset og arbejdet med VVS- og ventilationsentreprisen er der en realiseret forsinkelse på ca. 6 måneder. VVS- og ventilationsentreprisens forsinkelser skyldes primært manglende forståelse hos entreprenøren for de kontraktlige forpligtelser og den konkurransesituation, som har præget arbejdet igennem det sidste år.

Det spanske moderselskab til projektets VVS- og ventilationsentreprenør indledte i november 2015 forhandling om refinansiering med sine kreditorer. En række kreditorer har i marts 2016 accepteret en forlængelse af forhandlingsperioden med 7 måneder. Bygningsstyrelsen vurderer, at en eventuelt konkurs fra moderselskabets side kan få betydning for gennemførelsen af VVS- og ventilationsentreprisen. Hvis det bliver nødvendigt at genforhandle eller eksempelvis at genudbyde entreprisen, vil det med stor sandsynlighed medføre både en fordyrelse og en forsinkelse af det samlede projekt.

Der er fortsat ikke en endelig afklaring af refinansieringen til det spanske moderselskab Abengoa. Som resultat af det lange afklaringsforløb, har der været et fald i produktionshastigheden som følge af datterselskabets manglende likviditet.

Bygningen forventes ibrugtaget i 2017.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 109 af 30. maj 2013 bevilget en økonomisk ramme på 1.631,8 mio. kr. (2013-priser). Som følge af udviklingen af projektet, de realiserede forsinkelser og de afledte meromkostninger, forventes der en budgetoverskridelse, dog inden for forelæggelsesgrænsen. På længere sigt kan den problematiske situation med entreprenøren, den deraf manglende fremdrift samt fejl og mangler i projektet medføre en risiko for, at den forventede samlede totaludgift overstiger forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme.

KUA3, Københavns Universitet

Formål

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

Status

Byggearbejderne blev udbudt i sensommeren 2013. Byggearbejderne blev igangsat pri-

mo 2014, og bygningerne overdrages til Københavns Universitet ultimo december 2016 med henblik på semesterstart i februar 2017. Afleveringen er blevet udskudt med cirka 2½ måned i forhold til den oprindelige tidsplan, idet der er opstået en betydelig forsinkelse under gennemførelsen af råhusentreprisen, der ikke kan indhentes fuldt ud.

Der blev afholdt afleveringsforretning med entreprenørerne den 1. november 2016, hvorefter der nu udbedres fejl og mangler samt færdiggøres enkelte udskudte arbejder. Den planlagte aflevering til Københavns Universitet er den 20. december 2016, hvorefter Københavns Universitet flytter ind, så forårssemestret kan opstartes i de nye bygninger primo februar 2017. I den forbindelse har Københavns Universitet påbegyndt klargøringen af ca. 1/3 af byggeriet allerede fra 1. september 2016 for at sikre robusthed i tidsplanerne. På tilsvarende vis er Københavns Universitet påbegyndt klargøringen af de resterende ca. 2/3 umiddelbart efter afleveringsforretningen den 1. november 2016.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 98 af 7. juni 2012 bevilget en økonomisk ramme på 979,4 mio. kr. (2012-priser). Som følge af de realiserede forsinkelser og de afledte meromkostninger forventes der en budgetoverskridelse, der dog forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den bevilgede økonomiske ramme. Bygningsstyrelsen har iværksat væsentlige tiltag til skærpet fokus på byggeriets fremdrift og økonomi.

Det bemærkes, at der i de to sidste etaper af KUA-projekterne (udbygningen af Københavns Universitet på Amager: KUA1, KUA2 og KUA3) indgik midler til et universitetstovr. Der er sidenhen formelt meddelt en donation fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål til en medfinansiering af en væsentlig udvidelse af denne del af projektet, og der forelægges aktstykke herom i 2017.

Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset, Aarhus Universitet

Formål

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

Af den samlede udgift finansieres 87,9 mio. kr. af midlerne afsat til teknologisk løft af laboratorier som følge af Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 mellem den daværende VK-regering, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, mens 165,7 mio. kr. finansieres af midlerne afsat som følge af samme aftale til modernisering af laboratorielokaler. Derudover medfinansierer Aarhus Universitet 63,6 mio. kr. til ikke-værdiforøgende arbejder.

Status

Opførelsen af nybygningen er i gang, og bygningen forventes ibrugtaget af Aarhus Uni-

versitet medio 2017. Projektering af de to ombygninger pågår og disse udbydes primo 2017.

Det samlede projekt forventes afsluttet i efteråret 2019.

Den budgetmæssige situation

Projektet er med akt. 10 af 7. november 2013 bevilget en økonomisk ramme på 813,9 mio. kr. (2013-priser), som forventes overholdt.

Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet

Formål

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

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

Status

Laboratoriegenopretningen består af 4 etaper samt en tværgående etape. Første etape er ibrugtaget i august 2016. Anden etape er under udførelse og forventes ibrugtaget primo 2017. Tværgående etape er under udførelse og forventes ibrugtaget medio 2018. Tredje og fjerde etape er i projekteringsfasen. Grundet kundens ønske om først at fraflytte de etager, der skal genoprettes i tredje etape, når en samlet indflytning i Mærsk-bygningen er mulig, er udførelse af tredje etape udskudt. Udførelse af fjerde etape er tilsvarende udskudt, da genopretningen af de etager, der skal fraflyttes i denne forbindelse, er afhængig af gennemførelsen af tredje etape. Tredje og fjerde etape forventes ibrugtaget hhv. primo 2018 og primo 2019.

Det samlede projekt forventes ibrugtaget 2019.

Den budgetmæssige situation

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

Genopretning af Københavns Politigård

Formål

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

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

Status

Projektet er fortsat 3 måneder forsinket i forhold til tidsplanen. Der er stor fokus på at håndtere udfordringer og risici ved den fredede bygning. Økonomien er stadig belastet af forsinkelsen. Herudover er projektet efter ønske fra kunden udvidet med et terrorsikret ankomstområde. Projektet forventes afsluttet i 2018.

Den budgetmæssige situation

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

Køb og ombygning af Augustenborg

Formål

Som led i regeringens plan for flytning af statslige arbejdspladser *Bedre Balance – Statslige arbejdspladser tættere på borgere og virksomheder* gennemfører Bygningsstyrelsen den geografiske flytning af statslige institutioner. Det er besluttet, at NaturErhvervstyrelsen samt Styrelsen for Vand og Naturforvaltning skal lokaliseres i Augustenborg.

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

Status

Den første forpost er etableret i bygning 11 og 13. Der arbejdes på at klargøre bygning 23 og 24 til de resterende og sidste medarbejdere, som er flyttet ind november 2016. Medarbejderne placeres i forposter og kunden lokaliseres endeligt i slotsbygningen, når den er renoveret/ombygget.

Projektet for ombygningen af slottet forløber planmæssigt. Selve udførelsen af ombygningen igangsættes i 2017, og bygningen forventes ibrugtaget i 2018.

Den budgetmæssige situation

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

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Formål

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

Status

Projektet er på projektforslagsniveau. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forventer at fremsætte en anlægslov om endelig gennemførelse af projektet i løbet af foråret 2017.

Den budgetmæssige situation

Der er med fortroligt Akt. E af 8. december 2016 givet hjemmel til at udbyde hovedentreprisen for projektet.

5.2 Status på UNILAB-midlerne

Formål

I ”Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012” blev der afsat 3 mia. kr. til teknologisk løft af laboratorierne, hvilket inkluderer opgradering af ventilation, klima- og CTS-anlæg samt tilhørende styringssystemer til moderne forskningsstandarder.

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

Den 28. januar 2010 indgik videnskabsministeren bindende aftaler med universiteterne om de enkelte universiteters andel af den samlede laboratoriebevilling, jf. tabel 5.2.

Tabel 5.2. Universiteternes fordeling mellem erstatningslokaler og genopretninger, pr. august 2016

Universitet	Laboratoriebidrag i alt	Erstatningslokaler	Genopretning
Københavns Universitet	2.439,1	1.443,0	996,1
<ul style="list-style-type: none"> • Mærsk Bygningen (udvidelse af Panum) • Copenhagen Plant Science Center • Pharma Science Center • Niels Bohr Science Park 		672,0 138,0 122,7 510,3	
Roskilde Universitet	145,1	116,7	28,4
<ul style="list-style-type: none"> • Ny laboratoriebygning 		116,7	
Syddansk Universitet	622,9	237,9	385,0
<ul style="list-style-type: none"> • SUND Nybyggeri, etape I • SUND Nybyggeri, etape II 		100,4 137,5	
Aarhus Universitet	1.394,1	325,3	1.068,8
<ul style="list-style-type: none"> • Påskehøjgård • Nybyggeri til Health • Nybyggeri Grønnegården • Nybyggeri Emdrup • Ikke fordelt rådighedspulje 		13,4 103,7 17,0 82,8 108,4	
Aalborg Universitet	468,5	238,3	230,2
<ul style="list-style-type: none"> • Biotek • Byggeri/anlæg • Nybyggeri Esbjerg • SUND • Institut for Fysik 		70,0 29,9 73,1 29,5 35,8	
Danmarks Tekniske Universitet	659,5	506,0	153,5
<ul style="list-style-type: none"> • Samlokaliseringsplan, etape I og II • Samlokaliseringsplan, etape III • Nybyggeri Risø 		279,4 80,3 146,3	
Bygningsstyrelsens rådighedspulje	332,7		
<ul style="list-style-type: none"> • Administration • 5-års eftersyn ¹⁾ • Kunst • Reserve inkl. PL-regulering 	45,6 100,0 47,6 139,5		
I alt (2012-priser) ²⁾	6.062,0	2.867,2	2.862,1

1) Dækker omkostninger til 5 års eftersyn på de byggerier, hvor laboratiemidler indgår.

Et evt. overskud tilføres. Bygningsstyrelsens reserve til imødegåelse af uforudseelige udgifter.
 2) Ved den samlede bevilling i 2012-priser forstås, at der ved beregningsforudsætningerne er anvendt det for Finansloven for 2012 udmeldte indeks. Dette er anvendt, da bevillingen blev tildelt fra 2010-2012 og ikke indekseres fremadrettet.

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 115 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en værdi af 2.118 mio. kr., hvoraf 55 projekter er afsluttet, jf. tabel 5.3. Herudover er der afsatte midler til endnu ikke-igangsatte genopretningsprojekter på de enkelte universiteter, som skal igangsættes i de kommende år.

Arbejdet vedrørende laboratorieerstatningslokaler er godt i gang, og der er afgivet tilsagn til en værdi af 2.538 mio. kr. til i alt 20 projekter, jf. tabel 5.3.

Tabel 5.3: Laboratoriemoderniseringer pr. august 2016

	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler, (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratiebidrag i alt, mio.kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	115	2.118	744	2.862	55
Erstatningslokaler	20	2.538	329	2.867	2
I alt	135	4.656	1.073	5.729	57

Den budgetmæssige situation

I henhold til "Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012" blev der bevilget en økonomisk ramme på 6 mia. kr., som forventes overholdt.

5.3 OPP-projekter

Tabellen nedenfor viser Bygningsstyrelsens igangværende OPP-projekter.

Table 5.4. Oversigt over igangværende OPP-projekter under Bygningsstyrelsen

(mio. kr.)	Kunde	Aktstykke / hjemmel	Værdi af OPP-aftale ¹⁾	Ibrugtagningsår
Ny retsbygning i Svendborg	Domstolsstyrelsen	Akt. 31 af 18. december 2014	147,3	2016
Hovedpolitistation i Holstebro	Midt- og Vestjyllands Politi	Akt. 111 af 4. juni 2014	446,9	2016
Kontorbygning på Kalvebod Brygge	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet samt Energistyrelsen	Akt. 34 af 18. december 2014	1.900,1	2019

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

I forbindelse med gennemførelsen af Regeringens Bedre Balance er det besluttet at igangsætte to yderligere OPP-projekter. Det drejer sig om to kontorejendomme til henholdsvis Udlændingestyrelsen i Næstved og Banedanmark i Ringsted. På dette meget tidlige stadie af projekterne forventer Bygningsstyrelsen, at bygningerne vil kunne ibrugtages ultimo 2019.

6. Letbaner

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

Det er besluttet at give statslig støtte til lokalt forankrede projekter om at etablere letbaner i Aarhus, Ring 3 i København og Odense, jf. tabel 6.1.

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

Tabel 6.1. Økonomioversigt over letbaneprojekter

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Totaludgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 30.09.2016	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning
Aarhus Letbane (inkl. elektrificering af Grenaa-banen)	Lovnr. 432 af 16. maj 2012 Aftale af 12. juni 2014	2.211,2	Ja	1.320,5	1.068,8	562,2	2017
Odense Letbane	Aftale om Finansloven for 2014	2.492,1	Ja	552,8	1.142,1	60,4	2020
Letbane i Ring 3	Lovnr. 165 af 26. februar 2014	4.624,0	Ja	397,0	1.896,1	183,9	2023/24

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

2) "Statsligt bidrag" inkluderer indskud/tilskud samt centrale reserver afsat af staten. Der er afsat 284,0 mio. kr. i central reserve til Ring 3 Letbane, 171,5 mio. kr. til Odense Letbane og 127,5 mio. kr. til Aalborg Letbane. For så vidt angår Letbane i Ring 3 er tallet inkl. det statslige bidrag til DTU-linjeføringen på 50 mio. kr. (2014-priser), som blev afsat med Aftale af 12. juni 2014.

Det er endvidere besluttet at give statslig støtte til analyser af letbane- og BRT projekter, jf. tabel 5.2.

Tabel 6.2. Økonomioversigt over forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 30.09.2016	Bevillingsansvarlig
Analyse af et sammenhængende letbanenet i Storkøbenhavn	Aftale af 12. juni 2014	17,7	Ja	0,8	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Aarhus Letbane

Formål

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

Aarhus Letbane I/S, som står for at anlægge letbanen, forventer, at projektet kan åbne i 2017.

Status

Der blev i Lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane afsat i alt 1.178 mio. kr. (2009-priser) fra statslig, regional og kommunal side til anlægget af Aarhus Letbane. Med baggrund i loven stiftede Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S i august 2012. Interessentskabets formål var at anlægge Aarhus Letbane, som derefter overdrages til Aarhus Letbane Drift I/S. Aarhus Letbane I/S var ejet 47,2 pct. af Aarhus Kommune, 5,8 pct. af Region Midtjylland og 47 pct. af staten. Der blev i forlængelse heraf afsat et statsligt bidrag på 600 mio. kr. (2009-priser), samt 100 mio. kr. (2009-priser) i statslig reserve.

Da de endelige tilbud på projektet forelå i foråret 2014, stod det klart, at anlægsprojektet på baggrund af fordyrelser på flere dele af projektet samlet set ville blive ca. 700 mio. kr. dyrere end forventet. Budgettet for projektets anlægsdel blev på den baggrund forhøjet til ca. 1,9 mia. kr. inkl. en 10 pct. reserve. Med Aftale om Metro, letbane, nærbane og cykler af 12. juni 2014 blev der fra statslig side afsat yderligere 330 mio. kr. (2014-priser), hvoraf de 103 mio. kr. var en udmøntning af den tidligere afsatte statslige reserve.

Som en præmis for den statslige medfinansiering blev det aftalt, at staten udtræder af Aarhus Letbane I/S og overdrager ejerskabet og det fremadrettede økonomiske ansvar til Aarhus Kommune og Region Midtjylland. Med Lov om ændring af Lov om Aarhus Letbane af 5. februar 2015 er staten i forlængelse af aftalen pr. 1. april 2015 trådt ud af Aarhus Letbane I/S.

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

Aarhus Letbane I/S og Aarhus Letbane Drift I/S blev i efteråret 2015 lagt sammen til et anlægs- og driftsselskab. Det var en beslutning truffet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

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

Samtidig er der afsat 54 mio. kr. til en hastighedsopgradering af Grenaabanen mellem Ryomgaard og Grenaa fra 75 km/t til 100 km/t med det formål at indfri ambitionen om halvtimesdrift på strækningen mellem Aarhus og Grenaa. Banedanmark står som ejer af Grenaabanen for at gennemføre hastighedsopgraderingen mellem Ryomgaard og Grenaa. Aarhus Letbane I/S og Banedanmark har 10. marts 2016 indgået en samarbejdsaftale om gennemførelsen af parternes tilpasninger og anlægsarbejder på Grenaa-banen, hvormed den tidsplan, som selskabet tidligere har lagt for åbningen af denne del af letbanen i oktober 2017 holdes. Med Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015 er der endvidere reserveret 5 mio. kr. til finansiering af et trinbræt i Thorsager, som udmøntes, hvis letbaneselskabet og de lokale parter på baggrund af de igangværende analyser beslutter at etablere trinbrættet. Aarhus Let-

bane, der er anlægsmyndighed på projektet, har på baggrund af et konsolideret anlægs-overslag af 1. august 2016 konstateret, at etablering af et trinbræt samlet set forventes at udgøre 8,1 mio. kr. Forhøjelsen af anlægsoverslaget er finansieret ved omdisponering af overskydende midler fra annullerede og billiggjorte projekter i pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder. Aarhus Letbane har tilkendegivet, at anlægget af trinbrættet igangsættes efter åbningen af letbanen ultimo 2017.

Anlægsarbejdet for Aarhus Letbane er nået ind i den afsluttende fase, og Aarhus Letbane I/S forventer, at letbanen åbner i løbet af 2017. Den 26. august 2016 blev den nuværende togdrift på Aarhus Nærbane indstillet, og arbejdet med at gennemføre de afsluttende anlægsarbejder, test og sikkerhedsgodkendelse af letbanen indledt.

Arbejdet med transportpakken, der bl.a. inkluderer etablering af skinner, kørestrøm og signalanlæg er igangsat. Derudover er de første letbanetog sat i produktion – de fire første af i alt 26 letbanetog er allerede leveret til letbanens nye Trafik- og Servicecenter i Aarhus.

Ved udgangen af første kvartal 2016 er der etableret dobbeltspor fra Lystrup til Skejby samt i det centrale Aarhus, hvor kun strækningen langs havnefronten udestår. Her blev arbejdet med et etablere dobbeltspor langs Kystvejen indledt ultimo august 2016. I flere vejkryds er der lagt skinner, ligesom der er etableret fundamenter til kørestrømsmaster på strækningen fra Lystrup til Nørreport samt det mest af letbanestrækningen mellem Aarhus H og Odder.

Endelig er de første af i alt 29 omformerstationer, der leverer strøm til letbanetogene, leveret og etableret langs med letbanestrækningen.

I banegraven er letbanens Trafik- og Servicecenter opført og arbejdet med at færdiggøre den 7.000 m² store bygning med inventar, værktøj og kontrolrum er afsluttet ultimo 2016.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.068,8 mio. kr. (2016-priser) i statsligt bidrag til Aarhus Letbane I/S inkl. bidrag til elektrificering af Grenaabanen, ekskl. reserve til trinbræt i Thorsager.

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

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

Odense Letbane

Formål

Odense Letbane vil bestå af en ny 14,4 km lang letbanelinje fra Tarup Centeret i nord via Odense centrum til Hjalles Station i syd. Linjen vil have 26 stationer, og turen fra den

ene ende til den anden skal kunne tilbagelægges på 42 minutter. Letbanen vil betjene bl.a. Odense Banegårdscenter, Rosengårdscenteret, Syddansk universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Hjalles Station. Letbanen er endvidere tænkt sammen med Odense Kommunes omfattende planer om byomdannelse i Odense centrum.

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

Status

Der blev med Aftale om finansloven for 2014 afsat 1,1 mia. kr. (2014-priser) frem til 2020 til et statsligt tilskud til etableringen af Odense Letbane, svarende til 47 pct. af de samlede anlægsomkostninger på i alt ca. 2,4 mia. kr. Hertil kommer driftsrelaterede anlæg og investeringer, som Odense Kommune selv finansierer.

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

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

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

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

Selskabet har i foråret 2016 modtaget de første tilbudspriser fra udbuddet af togsystemet og rullende materiel, og har i oktober 2016 modtaget de første reviderede tilbudspriser. Selskabet har med de første reviderede tilbud formået at få prisniveauet ned, men de indkomne reviderede tilbud indikerer fortsat, at priserne ligger over det forventede niveau. Der udestår dog fortsat endnu en budrunde, hvor selskabet forventer, at prisniveauet vil blive bragt yderligere ned. Selskabet forventer at indgå aftaler om transportsystem og rullende materiel medio 2017 med idriftsættelse af letbanen i slutningen af 2020.

Såfremt de endelige tilbud indebærer, at projektet ikke kan overholde budgettet, vil parterne i henhold til principaftalen skulle drøfte evt. tilpasninger af projektet.

Den budgetmæssige situation

Det er afsat i alt 1.142,1 mio. kr. (2016-priser) i statsligt tilskud til Odense Letbane inkl. 30 pct. korrektionstillæg og bidrag til projektets forberedende analyser.

Letbane på Ring 3

Formål

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

Status

Der er i Infrastrukturfonden afsat i alt 1,8 mia. kr. til en letbane i Ring 3, jf. Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, Aftale om bedre mobilitet af 26. november 2010, Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 og Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014.

20. juni 2013 blev der indgået en principaftale mellem staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner i Ringby-samarbejdet, hvoraf det fremgår, at parterne forpligter sig til at anlægge en letbane. Staten finansierer 40 pct. af anlægsudgiften, mens den resterende del af anlægsomkostningerne samt driften skal finansieres af kommunerne og regionen.

Lov om Letbane på Ring 3 (projekterings- og selskabslov) blev vedtaget i februar 2014, og der er indgået aftale med Metroselskabet om varetagelse af opgaven med anlæg af letbanen. Der er udarbejdet dispositionsforslag, VVM-redegørelse og udbudsgrundlag for letbanen i Ring 3.

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

I loven er indarbejdet den politiske aftale af 12. maj 2016 om tilpasning af styringsmodellen for letbaneprojektet på Ring 3. Aftalen blev indgået mellem regeringen (Venstre), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti.

Med henblik på at give Transport-, Bygnings- og Boligministeriet adgang til at sikre, at de statslige principper for styring og budgettering af anlægsprojekter følges fuldt ud, er det mellem parterne aftalt, at bestyrelsens sammensætning ændres til at bestå af 5 statslige, 2 kommunale og 2 regionale repræsentanter, samt at de elleve kommuner og Region Hovedstaden under ét afsætter fulde korrektionsreserver. Desuden blev det aftalt, at

der i statsligt regi inden udgangen af august 2016 skulle gennemføres en granskning af projektet, før udbuddet igangsættes.

Loven trådte i kraft den 1. juli 2016 efter, at kommunerne og Region Hovedstaden havde taget endelig stilling til de ændrede rammer for projektet.

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

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

Som led i aftalen af 12. maj 2016 blev det, som nævnt, besluttet at gennemføre en eksternt granskning af letbaneprojektets økonomi, før projektet blev sendt i udbud. Den eksterne granskning er foretaget af Ernst & Young (EY). Det er EY's vurdering, at anlægsbudgettet består af en række velunderbyggede fysikestimer for bl.a. transportsystemet, anlægsarbejderne og omkostningerne til entreprenørens designarbejde og projektledelse. EY anbefaler, at budgettet for bygherreorganisationen forhøjes med 360 mio. kr. EY vurderer, at Hovedstadens Letbane har forudsætningerne og bygherreorganisationen til at håndtere den fordeling af ansvar og risici mellem bygherre og entreprenør, der er lagt op til i projektet.

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

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

Den budgetmæssige situation

Der er afsat 1.845,6 mio. kr. (2016-priser) til statens indskud i Ring 3 Letbane I/S, herunder midler til projektets forberedende analyser, foruden de med aftalen af 12. juni 2014 afsatte 51,7 mio. kr. (2016-priser) vedr. linjeføringen ved DTU.

Indtil ejernes endelige beslutning om gennemførelse af letbanen på grundlag af resultaterne af udbuddet vil omkostningerne til projektet skulle holdes inden for den fastsatte ramme på 475 mio. kr. (2013-priser), hvoraf statens andel udgør 190 mio. kr. (2013-priser). Den 1. oktober 2016 var der brugt 401 mio. kr. i løbende priser.

Forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på letbaneområdet

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

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

7. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelsen

Formål

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

Status

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

Den 30. maj 2016 blev de fire store anlægskontrakter underskrevet med FLC-konsortiet (Fehmern Link Contractors) for Tunnel Nord, Tunnel Syd samt Tunnel Portaler og Ramper og med FBC-konsortiet (Fehmarn Belt Contractors) for Udgravning og landopfyldning med en betingelse om, at anlægsarbejdet først igangsættes, når den endelige tyske myndighedsgodkendelse er opnået. Hvis den endelige tyske myndighedsgodkendelse ikke foreligger medio 2019, skal der på ny tages stilling til projektets videre forløb, herunder om der skal ske genudbud, eller om der skal forhandles om en yderligere forlængelse af gyldigheden af de betingede kontrakter. Der er indarbejdet en mekanisme i de betingede kontrakter, som sikrer, at hvis selskabet medio 2019 vurderer, at den tyske myndighedsgodkendelse udvikler sig utilfredsstillende, kan Femern A/S ophæve kontrakterne. Samtidig er der en forhandlingsmekanisme i 2019 med henblik på forlængelse af kontrakterne, hvis der på det tidspunkt fortsat ikke foreligger en endelig tysk godkendelse.

Efter udpegningen af de økonomisk mest fordelagtige tilbudsgivere på de fire store tunnelkontrakter i foråret 2016 modtog Klagenævnet for Udbud to klager over udbudsprocesserne for Tunnel Nord, Tunnel Syd samt Tunnel Portaler og Ramper fra henholdsvis JV Salini-Impregilo-Samsung-Bunte (SISB) samt Hochtief og Züblin.

Klagenævnet har i april 2016 taget foreløbigt stilling til klagen i SISB-sagen. Det fremgår af klagenævnets kendelse, at klagenævnet foreløbigt har vurderet, at klagen umiddelbart synes udsigtsløs på alle punkter – på nær et mindre betydende punkt vedrørende det maksimale antal ord for beskrivelsen af tilbudsgiverens organisation. Klagen fik derfor ikke opsættende virkning i forhold til underskrivelse af kontrakterne.

Hochtief og Züblin indgav i maj 2016 en klage, indeholdende blandt andet en påstand om, at Femern A/S' beslutning om at tildele kontrakterne til FLC-konsortiet var ulovlig, idet der efter E. Pihl & Søn A/S' udtræden af konsortiet i 2013 ikke længere var overensstemmelse mellem det konsortium, der blev prækvalificeret, og det konsortium, som fik tildelt kontrakterne.

Der er siden indgivelsen af klagerne pågået en proces, hvor selskabet i tæt samarbejde med Kammeradvokaten har udvekslet processkrifter med begge klagere. Klagerne har heri på sædvanlig vis udbygget deres argumentation, men der er ikke bragt substantielt nye klagepunkter frem.

I forhold til selve den forventede længde af klagesagerne vurderes det, at klagenævnets endelige kendelse i begge sager alt andet lige vil kunne foreligge i løbet af andet halvår af 2017.

Den tyske myndighedsgodkendelsesproces udgør kerneopgaven i selskabets aktuelle arbejde. Tidsperspektiverne for den tyske myndighedsgodkendelsesproces blev opdateret i oktober 2015, hvor transportministeren i Slesvig-Holsten, Reinhard Meyer, tilkendegav, at en endelig tysk myndighedsgodkendelse vil kunne forventes inden udgangen af 2017 efter gennemførelse af en fornyet fuld offentlig høringsrunde. Dertil skal lægges risikoen for en domstolsprøvelse med mulig opsættende virkning, som ifølge transportminister Meyer kan bringe den endelige godkendelse frem til 2019.

Femern A/S og den tyske medansøger LBV Lübeck har på baggrund af den omfattende første høringsproces i 2014-15 og som følge af den seneste retlige udvikling udbygget den opdaterede projektansøgning fra godt 11.000 sider til ca. 13.500 sider.

Den 12. juli 2016 blev den fornyede, offentlige høring af den opdaterede ansøgning iværksat af LBV Kiel. LBV Kiel har på baggrund af høringen modtaget ca. 12.500 indsigelser. Femern A/S og medansøgeren LBV Lübeck skal i lighed med første høringsrunde besvare alle indkomne indsigelser og udtalelser skriftligt.

En foreløbig gennemgang af de modtagne indsigelser viser, at langt hovedparten af dem er skrevet på basis af et antal standardskabeloner, udarbejdet af bl.a. miljøorganisationen NABU, modstanderorganisationen Beltretter og visse kommuner i Østholsten langs linjeføringen for de tyske landanlæg.

Transportministeriet i Slesvig-Holsten har med brev af 31. oktober 2016 fremsendt rapport om status for arbejdet med den tyske myndighedsgodkendelse af Femern Bæltprojektet. Det anføres i statusrapporten, at målet om at opnå en myndighedsgodkendelse inden udgangen af 2017 er meget ambitiøst i lyset af de mange indsigelser i den offentlige høring, som sluttede den 26. august 2016. Samtlige indsigelser skal vurderes og besvares. Dertil kommer, at visse centrale høringssvar fra tyske myndigheder er modtaget i november 2016. Transportministeriet i Slesvig-Holsten vurderer, at der er en forsinkelse som følge af disse forhold på seks måneder. Når Femern A/S har afleveret besvarelsen på samtlige indsigelser i februar 2017, vil Transportministeriet i Slesvig-Holsten efter konsultation med den ansvarlige og uafhængige tyske godkendelsesmyndighed, LBV Kiel, vurdere, om der er behov for at revidere tidsplanen for den tyske myndighedsgodkendelsesproces. Det indgår i de tyske myndigheders overvejelser, at tid anvendt på godkendelsens udformning i et vist omfang kan bidrage til at reducere den efterfølgende retlige risiko, herunder hvor lang tid en retssag kræver. LBV Kiel afgør, hvornår tilladelsen kan udstedes.

Efter udstedelsen af den administrative godkendelse af LBV Kiel vil der være en betydelig risiko for retssager ved Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig. I tidsplanen for

Femern Bælt-projektet er det således forudsat, at en retssag er endeligt tilendebragt inden udgangen af 2019 med henblik på anlægsstart primo 2020. Der er i de betingede kontrakter for Femern Bælt-projektet indarbejdet en genforhandlingsmekanisme, som sikrer, at hvis det medio 2019 vurderes, at den tyske myndighedsgodkendelse forsinkes i forhold til fristen i 2019, kan Femern A/S på det tidspunkt gennemføre en genforhandling med entreprenørerne med henblik på en forlængelse af kontrakterne.

Den budgetmæssige situation

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

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

Med udgangen af 2015 er EU-støtteperioden 2007-2015 afsluttet. Femern A/S er i perioden blevet tildelt 1.526 mio. kr. i støtte i projekteringsfasen og til de forberedende anlægsaktiviteter på kyst til kyst-forbindelsen. I perioden har projektet modtaget både fuld støtte (50 pct.) til omkostninger, der vedrører projektering, og fuld støtte til anlægsarbejder (fremrykkede aktiviteter) svarende til knap 30 pct. af de afholdte omkostninger.

Europa-Kommissionen vil, forventeligt primo 2017, gennemføre en afsluttende revision af målopfyldelsen og forbruget og på den baggrund konkludere størrelsen af det endelige beløb, som udbetales til projektet for EU-støtteperioden 2007-2015.

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

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

Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Formål

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

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

Som følge af aftalen af 4. marts 2016 mellem regeringen (Venstre), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen ligger det fast, at banen mellem Ringsted og Nykøbing Falster udbygges til dobbeltspor, opgraderes til 200 km/t og udstyres med ERTMS level 2 baseline 3 med færdiggørelse i 2021. Den samme strækning elektrificeres senest i 2024. Strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødbyhavn (grænsefladen til kyst til kyst-forbindelsen syd for Holeby) udbygges, så anlægget står færdig inden åbningen af kyst til kyst-forbindelsen. Det eksisterende spor levetidsforlænges, så det kan anvendes frem til, at anlægsarbejdet på strækningen påbegyndes.

Status

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

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

- Nedrivning og genopførsel af de første broer begyndte i maj 2014, og delprojektet forventes afsluttet i 2017. Ved udgangen af august 2016 er alle 17 broer nedrevet, og 14 af disse er genopført og genåbnet ved udgangen af oktober 2016. Opførelsen af de første ni broer har været forsinket på grund af ændring af design og planlægning. De resterende ni broer følger den reviderede tidsplan. De resterende fire broer færdiggøres i perioden oktober 2016- januar 2017.

- I alt 21 ejendomme er nedrevet ved udgangen af 1. halvår 2016, og der er igangsat nedrivning af yderligere 17 bygninger. De planlagte nedrivninger forventes færdiggjort senest januar 2017.
- De første 415 husejere på Lolland og Falster har siden april 2014 modtaget tilbud om at få støjisoleret deres huse. 373 af disse har accepteret tilbuddet, mens de resterende 42 har afslået eller ikke svaret. Pr. 30. september 2016 var 339 af de 373 accepterede sager afsluttet, og der er udsendt brev til de resterende grundejere om, at deres sager skal være afsluttet i 2016, da Banedanmark ikke behandler anmodninger i perioden 2017-2019. Der er sandsynlighed for, at de grundejere, der tidligere har afslået facadeisoleringen, vil henvende sig igen, efterhånden som besigtigelsen og ekspropriationerne i området bliver gennemført. Projektet for facadeisolering af bygninger på Sjælland vil blive igangsat i 2019, så gennemførelsen af facadeisoleringsprojektet kan ske parallelt med ombygning og hastighedsopgraderingen af jernbanen på Sjælland.
- Arbejdet med etablering af ekstra perron på Vordingborg Station blev afsluttet i december 2014.

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

- *Sejlrende sydøst for Masnedø*: Banedanmark indgik aftale med entreprenør d. 12. januar 2016 efter høring af forligskredsen. Arbejdet med sejlrenden og den efterfølgende fastlåsning af broklappen på Masnedsundbroen blev afsluttet i juli 2016.
- *Bropakke 2-4, som omfatter 52 broer på hele strækningen*: Banedanmark har d. 22. marts underskrevet kontrakt med entreprenør. I løbet af 2016 projekteres broerne, og arbejdet detailplanlægges. Anlægsarbejdet forventes igangsat i 2017 og afsluttet i 2021.
- *Anlægspakke 1-3, som omfatter al jord- og afvandingsarbejdet på henholdsvis Sjælland, Falster og Lolland*: Anlægspakke 3 (Lolland) er annulleret og vil blive genudbudt, når anlægsarbejdet kan igangsættes med henblik på færdiggørelse inden åbningen af sænketunnelen under Femern Bælt. Kontrakten for anlægspakke 1 og 2 blev underskrevet d. 29. juni 2016.
- *Kontrakt for etablering af en ny Masnedsundbro*: Kontrakten med entreprenøren blev indgået d. 9. maj 2016. Arbejdet forventes i al væsentlighed afsluttet i 2019.
- *Sporentreprisen for hele strækningen*: Sporentreprisen er annulleret, da ændringen i udbuddet blev vurderet for omfattende til at fortsætte. Sporentreprisen for Sjælland og Falster har udsendt udbudsmateriale d. 10. oktober 2016, mens arbejdet på Lolland genudbydes, når der er klarhed over tidsplanen for anlægsarbejdet med sænketunnelprojektet under Femern Bælt og dermed tidsplanen for udbygning af jernbanen mellem Nykøbing Falster og syd for Holeby.
- *Udbuddet om etablering af en ny klapbro over Guldborgsund, Kong Frederik IX's bro*: Udbuddet er annulleret og vil blive genudbudt, når anlægsarbejdet kan igangsættes med henblik på færdiggørelse inden åbningen af sænketunnelen under Femern Bælt.

- *Arbejdet med at ændre stationer på strækningen:* Arbejdet er udbudt, og kontrakt indgået i 1. kvartal 2017, mens etableringen af Holeby Station udbydes, når tidsplanen for anlægsarbejder på Lolland er kendt.

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

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

Vejdirektoratet vil i samarbejde med A/S Femern Landanlæg etablere en ny bro over Sydmotorvejen i forbindelse med den nye Holeby Station. Den eksisterende bro blev påkørt og nedrevet tidligere på året, og arbejdet med at genopføre den er, efter aftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og en forudgående høring af forligskredsen bag Femern Bælt-projektet, blevet fremrykket. Udbudsmaterialet blev udsendt i oktober 2016, og kontrakten forventes indgået i starten af 2017. Efter planen åbner den nye bro for trafik ultimo 2017 med enkelte udskudte arbejder i foråret 2018.

Den budgetmæssige situation

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

Der er ad tre omgange tildelt i alt ca. 271 mio. kr. i EU-støtte til projektets projekteringsfase. Alle tre EU-projekter er nu afsluttede, og i alt er ca. 266 mio. kr. kommet til udbetaling.

8. Metroen

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

Tabel 8.1. Anlægsbudget for metroen

Projekt	Anlægsbudget (2016-priser)
Cityringen	23,6 mia. kr.
Nordhavnsmetroen	3,1 mia. kr.*
Sydhavnsmetroen	8,9 mia. kr.*

* Inkl. korrektionsreserve.

Cityringen

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

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

Status

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

Anlægsentreprenøren Copenhagen Metro Team (CMT), der står for anlægget af Cityringen, består af de tre italienske parter Salini Impregilo S.p.A., Tecnimont og SELI. Ansaldo STS (der er ejet af japanske Hitachi) skal levere tog, styresystem og kontrol- og vedligeholdelsescenter, samt stå for driften de første fem år med option på yderligere tre år.

På 21 af de 22 byggepladser er udgravningen og etablering af bundplade gennemført. Betonarbejdet med indvendige vægge og betondæk pågår. Endvidere pågår mekaniske og elektriske installationsarbejder på de første 7 stationer, og en underentreprenør, MT Højgaard, har påbegyndt de indvendige indretningsarbejder på de første 6 stationer.

Fremdriften for de fire tunnelboremaskiner, der skal bore de i alt 29 km tunnel på Cityringen, følger i store træk tidsplanen. Den 1. oktober 2016 havde tunnelboremaskinerne boret 23,5 km ud af 29,0 km tunnel, svarende til 81 pct. Pr. 1. oktober 2016 er følgende status for de fire tunnelboremaskiner: Tunnelboremaskine 1 (Nora) ankom den 1. oktober 2016 til Gammel Strand og er i november ankommet til Rådhuspladsen. Tunnelboremaskine 2 (Tria) ankom til Gammel Strand den 1. oktober og er i oktober påbegyndt boring mod Rådhuspladsen. Tunnelboremaskine 3 (Minerva) havde pr. 1. oktober 2016 boret ca. 20 pct. af strækningen mellem Poul Henningsens plads og Trianglen, hvor den ankom medio november 2016. Den 1. oktober 2016 pågik vedligehold af Tunnelboremaskine 4 (Eva) på Poul Henningsens Plads. Start af boring herfra mod Trianglen, som er næste stop på vej til Øster Søgade, skete medio oktober 2016.

Transportsystemsentrepreneur Ansaldo STS er i gang med installationsarbejder på de første 7 stationer og skakte. Skinnelægning er startet fra Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret (CMC) i Vasbygade og installationsarbejder pågår per 1. oktober 2016 på spor 1 mellem Nuuks Plads og Nørrebros Runddel samt på spor 2 er man nået til Frederiksberg Allé. Arbejdet følger tidsplanen.

De første 19 tog til Cityringen er ankommet til Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret (CMC) i Vasbygade, hvor de vil gennemgå forskellige test og tilpasninger. Produktionen af de øvrige passagertog følger tidsplanen.

Hvor udfordringerne i de første anlægsfaser primært har været etableringen af de meget store anlægskonstruktioner i snævre byrum, vil udfordringerne i de næste faser især være koordineringen af tre entreprenørers installationsarbejder på de samme relativt snævre arbejdspladser.

Anlægsentrepreneur CMT skal således færdiggøre de indvendige konstruktioner og installere blandt andet ventilationsanlæg. Underentrepreneur MT Højgaard er ansvarlig for den indvendige aptering af stationerne, dvs. vægbeklædning, lofter, ovenlys mv. Transportsystemleverandøren Ansaldo STS skal lægge spor og foretage installation af transportsystemet i både tunneller, stationer og skakte og herefter teste systemets funktionsduelighed på den såkaldte "Functional Section", som er den strækning, hvor transportsystemets funktionalitet bliver testet.

Indvendig aptering af stationer (benævnt "Architectural Finishes" eller AF-arbejder) er gået i gang på følgende lokaliteter: Nørrebros Runddel, Nuuks Plads, Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station, Frederiksberg Allé samt på stationen ved Enghave Plads. På disse stationer er de store stationsrum og de indvendige konstruktioner støbt, mens etablering af jernbanetekniske installationer er påbegyndt.

I den forløbne periode har fokus specielt været rettet mod risici forbundet med den tidsmæssige færdiggørelse af hovedkonstruktionerne på Marmorkirken Station og den komplicerede underføring under Magasin ved Kongens Nytorv. Begge aktiviteter er nu succesfuldt gennemført.

Pr. 1. oktober 2016 er der forbrugt ca. 76 pct. af anlægsbudgettet for Cityringen.

De kritiske veje for projektets gennemførelse vil ændre sig i takt med projektets faser. Pt. vurderes de tre væsentligste kritiske veje for projektet at være:

1. Færdiggørelse af tunnelstrækningen fra Øster Søgade til Københavns Hovedbanegård.
2. Færdiggørelse af den såkaldte "Functional Section" fra Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret frem til Frederiksberg Station, så der kan gennemføres integrerede funktionstest af tekniske systemer fra sommeren 2017.
3. Færdiggørelse af AF-arbejderne ved MT Højgaard

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

Tabel 8.2. Økonomi for Cityringen

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

Finansudvalget tiltrådte med aktstykke 51 af 1. december 2010 anlægsbudgettet for Cityringen. Med Aftalen om klare rammer for byggeriet af Cityringen er anlægsbudgettet for Cityringen forøget med ca. 1 mia. kr. Anlægsbudgettet udgør herefter i alt 23,6 mia. kr. (2016-priser).

I december 2015 har anlægsentreprenøren på Cityringen, CMT, fremsendt et brev til Metroselskabet, hvori entreprenøren anmelder at ville rejse en række store krav om ekstrabetaling – såkaldte claims – på Cityringen. I marts/april 2016 oplyste CMT skriftligt, at entreprenøren vil rejse yderligere betydelige ekstrakrav. CMT havde således før sommeren 2016 anmeldt krav i størrelsesordenen 520 mio. euro, hvilket fremgik af anlægsstatus til Folketinget i juni 2016.

I juli 2016 blev Metroselskabet orienteret om, at CMT for at undgå forældelse havde indgivet alle sine nuværende claims til Voldgiftsretten. CMT havde dog samtidig anmodet Voldgiftsretten om at vente med at behandle disse krav til senere.

Da Metroselskabet modtog den til Voldgiftsretten indsendte liste over claims, konstaterede selskabet, at listen – ud over de tidligere omtalte store claims – indeholdt både yderligere store claims og en udvidelse af de kendte claims, således at listen summede op til 915 mio. euro.

Metroselskabet har desuden konstateret, at arbejdet vedrørende færdiggørelsen af stationerne (AF-arbejderne) reelt er gået i stå, idet der øjensynligt er opstået en tvist mellem CMT og den pågældende underentreprenør, MT Højgaard. Den opståede tvist risikerer at forsinke færdiggørelsen af stationerne og dermed Cityringens åbningstidspunkt.

Metroselskabet har hidtil oplyst, at de fremsendte claims er udokumenterede, og det var Metroselskabets umiddelbare vurdering, at de er varslet på et meget lidt begrundet og udokumenteret grundlag, og at størrelsesordenen af varslerne ikke fremstår proportionalt med indhold og ansvarsforhold.

Metroselskabet har gennem længere tid forhandlet med CMT primært om mulighederne for at løse problemet med den manglende fremdrift på AF-arbejderne. Arbejdet skal som nævnt udføres af en underentreprenør, MT Højgaard. Opgaven blev i sin tid udbudt af Metroselskabet og vundet af MT Højgaard, men kontrakten er siden overført til hovedentreprenøren, CMT.

CMT har øjensynlig stillet som betingelse for en drøftelse med Metroselskabet af den manglende fremdrift i MT Højgaards arbejde (AF-arbejderne), at der også skulle tages en forhandling mellem entreprenøren og Metroselskabet om de nævnte ekstrakrav (claims).

CMT's likviditet har været meget presset over årsskiftet. Det har derfor været afgørende for CMT at få en hurtig løsning, evt. i form af en midlertidig aftale, der skaffer CMT den nødvendige likviditet. Den 23. december 2016 modtog Metroselskabet et brev fra CMT, hvor CMT meddelte, at CMT ser sig nødsaget til at standse arbejdet på byggepladserne fra den 1. januar 2017, såfremt der ikke findes en løsning på CMT's likviditetsproblemer. Samtidig tilkendegav CMT, at de tilsagn, som CMT har givet om at påtage sig forpligtelser ud over kontrakten i relation til AF-arbejderne og overholdelse af tidsplanen, i modsat fald vil bortfalde, og at CMT ikke nødvendigvis vil være indstillet på at indgå en aftale, men i stedet søge sine samlede krav på ca. 950 mio. EUR, som vil blive søgt øget, opfyldt.

På den baggrund har Metroselskabets bestyrelse besluttet at indgå en midlertidig aftale med CMT. Aftalen indebærer en kortvarig likviditetsbro på 145 mio. EUR (ekskl. moms), som løber frem til 31. januar 2017. En likviditetsbro indebærer, at bygherre (dvs. Metroselskabet) stiller et beløb til rådighed for entreprenøren mod betaling af Metroselskabets omkostninger herved og mod et tilsagn om at videreføre anlægsarbejdet. Likviditetsbroen er desuden, som krævet af Metroselskabet, kombineret med en anfordringsgaranti, der dækker det fulde beløb med tillæg af moms. Anfordringsgarantien stilles af et pengeinstitut (garanten), der opfylder nogle specifikke krav til soliditet. Anfordringsgarantien udformes ordret efter et paradigme, der er et bilag til den midlertidige aftale med entreprenøren, og som er udformet af Metroselskabets advokat.

En anfordringsgaranti indebærer, at garanten forpligter sig til at udbetale det garanterede beløb på anfordring, dvs. efter Metroselskabets påkrav inden for 5 bankdage. Garantien kan ikke kræve, at Metroselskabet fremlægger nogen dokumentation for udbetalingskravets berettigelse eller kommer med nogen forklaring på, hvorfor man kræver beløbet betalt. Det ligger ligeledes i begrebet anfordringsgaranti, at garanten er uberettiget til at tage hensyn til eventuelle indsigelser mod udbetalingen fra CMT. Anfordringsgarantien er i øvrigt underlagt dansk ret og dansk voldgift.

Den midlertidige aftale, som er indgået med entreprenøren med bestyrelsens samtykke, vil ikke binde Metroselskabet til at indgå en forligsaftale, såfremt bestyrelsen eller ejerne måtte være imod det. Aftalen indeholder et klart forbehold for såvel bestyrelsens som ejernes stillingtagen til, om en evt. forligsaftale kan indgås eller må opgives.

På nuværende tidspunkt er det usikkert, om Cityringen åbner som planlagt i 2019.

Pr. 1. oktober 2016 er det samlede forbrug på Cityringen opgjort til 17,9 mia. kr. (løbende priser).

Nordhavnsmetroen

Som en afgrening fra Cityringen bygges der en metrolinje til Nordhavnen foreløbig med to stationer. Nordhavn metrostation bliver en underjordisk station, forbundet med Nordhavn S-togsstation via en gangtunnel. Orientkaj metrostation bliver en højbanestation. Ibrugtagning er planlagt til ultimo 2019. Herudover er det besluttet at anlægge et antal yderligere stationer i Nordhavnen i takt med byudviklingen, jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen af 27. juni 2014.

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

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

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

Status

For størstedelen af anlægget af Nordhavnsafgreningen blev der i juni 2015 efter udbud indgået kontrakter med henholdsvis en anlægsentreprenør og en transportsystemleverandør. Transportsystemet udgør en integreret del af anlægget af Cityringen. For den resterende del, højbanestrækningen, som blev udbudt særskilt, blev kontrakten underskrevet i november 2015.

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

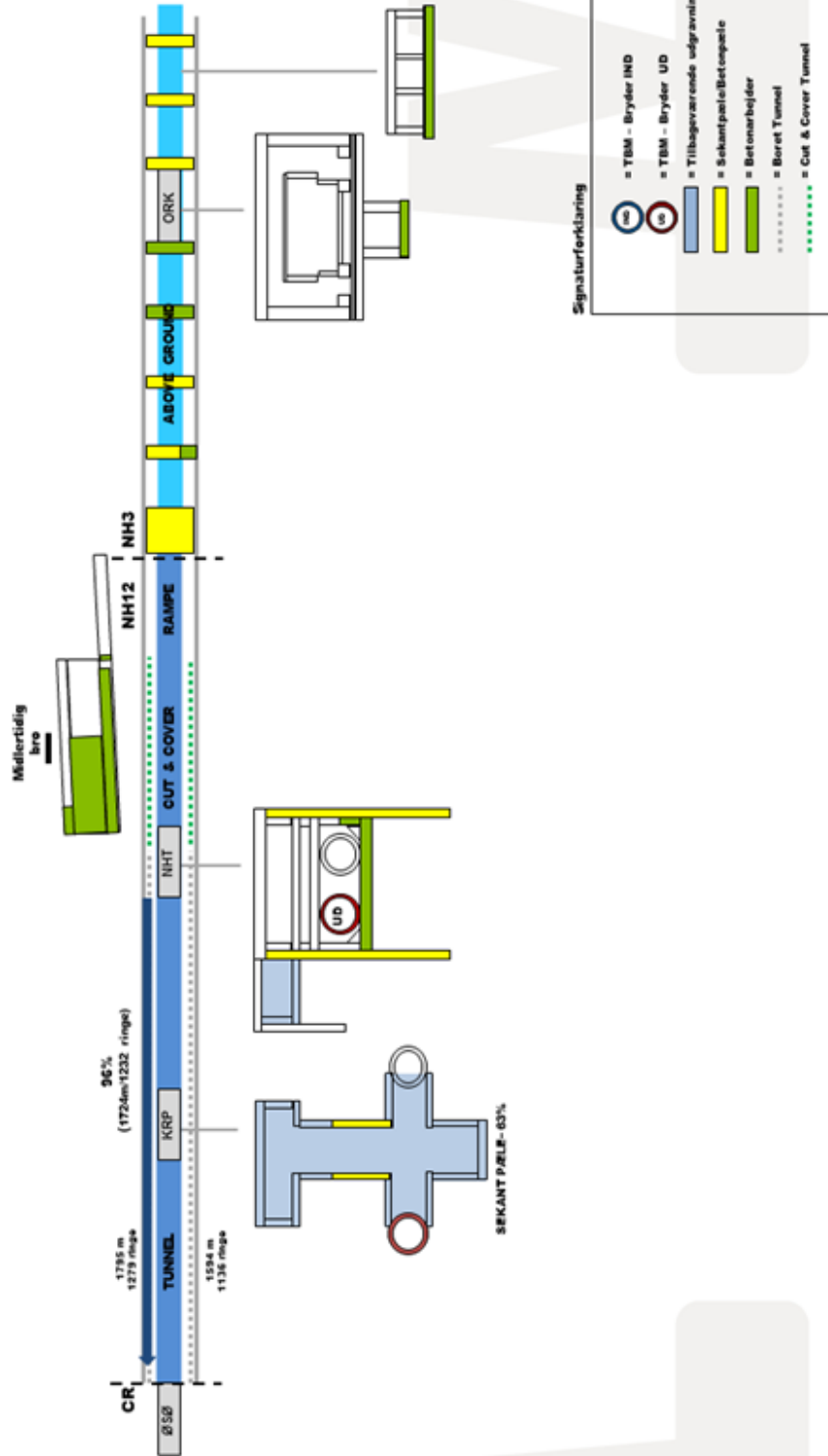
Generelt for begge kontrakter på Nordhavnsprojektet ses mindre afvigelser i forhold til de accepterede kontraktidsplaner. Afvigelserne påvirker ikke pt. projektets kontraktmilepæle, men afvigelserne følges nøje. Anlægsarbejdet for Nordhavn Station og tunnelboringen følger i store træk tidsplanen. Den første tunnel fra Nordhavn Station til Østersøgade blev afsluttet i starten af oktober. Den anden tunnelboremaskine startede i midten af november. Det øvrige anlægsarbejde for Nordhavn Station pågår.

Arbejdet på højbanen og Orientkaj Station er påbegyndt, og ved udgangen af september er arbejdet med ramning af pæle afsluttet, mens støbning af fundamenter til bropiller, elevatorårn og teknikbygningen pågår.

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

CITYRINGEN – Nordhavnsafgreningen

FREMDRIFTSSTATUS – 2016-09-30



Tabel 8.3. Økonomi for Nordhavnsmetroen

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

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

Pr. 1. oktober 2016 er det samlede forbrug på Nordhavnsmetroen opgjort til 1,2 mia. kr. (løbende priser).

Sydhavnsmetroen

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

Ibrugtagning er planlagt til 2023.

Status

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

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

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

Den 14. oktober 2016 indgik staten v. transport-, bygnings- og boligministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune en aftale om finansieringen af meromkostningerne på 615 mio. kr. (2013-priser) ved udformningen af den kommende metrostation ved Ny Ellebjerg som en tunnelstation. Sydhavnsmetroen er herefter sendt i ud-

bud med henblik på, at anlægsarbejdet kan påbegyndes i 2017 og den nye metrolinje åbne i 2023.

Aftalen indebærer, at staten overdrager byggeretten for banearealet på Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet som et statsligt indskud. På baggrund af et byggeønske på i alt ca. 80.000 etagemeter, som blandt andet skal anvendes til boliger og erhverv, er arealet af Metroselskabet værdisat til 120 mio. kr.

Tabel 8.4. Økonomi for Sydhavnsmetroen

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

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

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

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

Pr. 1. oktober 2016 er det samlede forbrug på Sydhavnsmetroen opgjort til 515,8 mio. kr. (løbende priser).

9. Øvrige projekter

Kronprinsesse Marys Bro (Fjordforbindelsen Frederikssund)

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

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

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

Formål

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

Status

Entreprisearbejderne udbydes i en større totalentreprise samt to mindre hovedentrepriser. Den første hovedentreprise, strækningen fra Frederikssundsvej til fjorden, er kontraheret, og anlægsarbejderne forventes afsluttet i 4. kvartal 2016. Den anden hovedentreprise, tilslutningen af Frederikssundsvej, planlægges udbudt ultimo 2017.

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

Ekspropriation af områder øst for fjorden er gennemført i første halvår 2016, mens ekspropriationer vest for fjorden er planlagt gennemført inden udgangen af 2016.

Fjordforbindelsen skal åbne for trafik ultimo 2019, og tidsplanen vurderes stram.

Den budgetmæssige situation

Projektets samlede anlægsoverslag (totaludgift) inklusiv udgifter til forberedelse samt etablering af betalingsanlægget udgør ca. 2,0 mia. kr. (2016-priser). Der er på finansloven bevilget 645,0 mio. kr. i statsligt bidrag til selve anlægsprojektet foruden 2,8 mio. kr. givet til forberedelse af projektet. Den resterende udgift til projektet finansieres af den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund ved låneoptag og

tilbagebetales efterfølgende via brugerbetaling på den nye forbindelse. Det samlede anlægsoverslag forventes overholdt.

Første del af låntagning på ca. 0,5 mia.kr. er gennemført til et meget tilfredsstillende renteniveau. Dette samt et tilfredsstillende licitationsresultat for totalentreprisen omfattende størstedelen af anlægsarbejderne gør, at anlægslovens krav om en tilbagebetalingstid på 40 år forventes indfriet.

Forundersøgelse af en østlig ringvej/havnetunnel i København

Formål

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

Status

Med Aftale om finansloven for 2017 har den daværende V-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti afsat midler til en forundersøgelse af en østlig ringvej/havnetunnel i København.

Den budgetmæssige situation

Forundersøgelsen forventes at koste 24 mio. kr. (2017-priser). På finansloven for 2017 afsættes der 8 mio. kr. til som et statsligt bidrag til forundersøgelsen. Det statslige bidrag afsættes med 4 mio. kr. i 2017 og 4 mio. kr. i 2018. Det forudsættes, at de resterende 16 mio. kr. finansieres af projektets øvrige interessenter.

10. Puljeprojekter på transportområdet

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

Tabel 10.1 giver en oversigt over puljeprojekter, der er igangsat af forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 og senere aftaler i forlængelse af denne. For så vidt angår puljen til nye beslutningsgrundlag og strategiske analyser, som er etableret med Aftaler om en grøn transportpolitik, er der givet en status for VVM-undersøgelser, forundersøgelser mv. i afsnit 3.1 for baneprojekter og i afsnit 4.1 for vejprojekter. Til sidst i tabellen indgår desuden enkelte mindre projekter igangsat med Aftaler om en grøn transportpolitik, som dog ikke kan henføres til konkrete puljer.

I tabel 10.2 gives en oversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter afsat som led i aftalerne om en grøn transportpolitik, og som enten udføres under Transport- og Bygningsministeriet eller udbetales til og gennemføres af eksterne parter.

Tabel 10.3 giver en oversigt over puljeprojekter, der er udmøntet af forligskredsen bag Aftale om en bedre og billigere kollektiv trafik af 12. juni 2012.

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af januar 2014 er der reserveret midler til en stationspulje samt afsat midler til pulje til parkering. I tabel 10.4 gives en status over udmøntningen af puljerne.

Derudover gives der til sidst en status for rådighedspuljen vedrørende overkørsler.

Puljeprojekter finansieret af En grøn transportpolitik

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

Tabel 10.1. Puljeprojekter på transportområdet, En grøn transportpolitik

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til stationsmoderniseringer						
Genåbning af Langeskov Station	Aftale af 26. nov. 2010 / Aftale af 24. juni 2014 akt. H. af 4. feb. 2016	97,8	Ja	93,5	2016	Banedanmark
Enghave station	FL13	92,9	Ja	0,0	2016	Banedanmark
Nordhavn station	Aftale af 26. nov. 2010	79,4	Ja	15,0	(bero)	Banedanmark
(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til nye teknologiske muligheder						
Forbedret information på stationer om samspil mellem tog, bus og metro	Aftale af 26. nov. 2010	20,3	Ja	12,5	2016	Banedanmark
(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse						
ATC- linieledere på fjernbanen	FL10	3,5	Ja	1,7	(bero)	Banedanmark
Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal	Aftale af 21. marts 2013	10,7	Ja	10,4	2015	Banedanmark
Rampekrydsombygning ved Odense SV	Aftale af 21. marts 2013	29,0	Ja	4,0	2017	Vejdirektoratet
Krydsombygning ved Klausdalsbrovej ved Ring 4 i Ballerup	Aftale af 21. marts 2013	35,7	Ja	21,9	2016	Vejdirektoratet
Udvidelse af frakørsel ved Vintapperrampen	Aftale af 24. juni 2014	5,2	Ja	4,2	2016	Vejdirektoratet
(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014)						
Cykelsti Humlum-Oddesund Syd	Aftale af 19. juni 2013	18,0	Ja	1,5	2017	Vejdirektoratet
Cykelsti Sandvadvej, Hærvejen	Aftale af 24. juni 2014	10,5	Ja	2,0	2016	Vejdirektoratet
Cykelsti vest for Kyse-Fuglebjerg	Aftale af 24. juni 2014	20,0	Ja	2,4	2017	Vejdirektoratet
Cykelsti Kværndrup-Egeskov	Aftale af 24. juni 2014	15,6	Ja	3,6	2016	Vejdirektoratet
Koordinering og planlægning af nationale og regionale cykelruter	Aftale af 24. juni 2014	1,0	Ja	0,6	2016	Vejdirektoratet
Tværgående evaluering af cykelpuljens effekt	Aftale af 24. juni 2014	1,5	Ja	0,7	2019	Vejdirektoratet
Stikrydsning ved Svanninge Bakker	Aftale af 26. maj 2015	3,0	Ja	0,6	2018	Vejdirektoratet

Tabellen fortsættes på følgende side...

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til bedre trafiksikkerhed (2009-2014)						
Simulator til lokoføreruddannelsen	FL10	12,7	Ja	0,2	-	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
eCall	Akt. 115 2008/2009	10,3	Ja	4,4	2017	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Modulvogntogsforsøget	Aftale af 21. marts 2013	220,7	Ja	188,1	2016	Vejdirektoratet
Fartvisere på statsvejnettet	Aftale af 21. marts 2013	6,1	Ja	5,0	2019	Vejdirektoratet
Forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	5,0	Ja	0,4	2017	Vejdirektoratet
Sikre kryds, bl.a. forebyggelse af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	8,4	Ja	0,2	2017	Vejdirektoratet
Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejstrækninger, sorte pletter og grå strækninger	Aftale af 24. juni 2014	11,1	Ja	1,5	2017	Vejdirektoratet
Kampagne til hindring af højresvingsulykker	Aftale af 24. juni 2014	7,5	Ja	5,7	2016	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)						
Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn ¹⁾	FL11	9,7	Ja	0,0	-	Reservation
Bidrag til sporforbindelse mellem Esbjerg station og Esbjerg Havn	Aftale af 21. marts 2013	59,2	Ja	39,4	2016	Banedanmark
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	Aftale af 21. marts 2013	56,0	Ja	0,0	2018	Banedanmark
(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer						
Pulje til støjbekæmpelse (2009-2014)						
Baneprojekt om støjmåling på det kørende materiel	Aftale af 26. nov. 2010	7,3	Ja	6,4	2016	Banedanmark
Støjskærm ved Eremitageparken, Lyngby-Taarbæk	Aftale af 14. nov. 2013	17,2	Ja	10,2	2016	Vejdirektoratet
Støjsisolering af stærkt støjbelastede boliger	Akt. 116 2008/2009 Aftale af 5. maj 2011 Aftale af 14. nov 2013	27,9	Ja	24,4	2010-2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Vejdammen	Aftale af 5. maj 2011	28,3	Ja	19,7	2016	Vejdirektoratet
Støjskærm på Helsingørmotorvejen ved Ubberød	Aftale af 5. maj 2011	7,7	Ja	5,8	2016	Vejdirektoratet
(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
§ 28.11.71. Generelle puljer						
Landstrafikmodellen	FL10	63,8	Ja	56,0	2016	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-2014)²⁾						
Genberegning af midtjysk motorvej (landstrafikmodel)	Aftale af 24. juni 2014	2,0	Ja	1,9	2016	Vejdirektoratet
Smidiggørelse af passage, broer ved Assentoft	Aftale af 24. juni 2014	1,0	Ja	0,9	2016	Vejdirektoratet
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)						
Istandsættelse af busstoppesteder	Aftale af 5. maj 2011	15,0	Ja	11,4	-	Vejdirektoratet
(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2016	Åbningsår/afslutning	Bevillings-ansvarlig
Øvrige mindre projekter						
Bekæmpelse af støj (Støjskærm Allingevej samt støjskærm Bramdrupdam)	Aftale af 26. august 2016	45,7	Ja	0,0	2019	Vejdirektoratet
Etablering af shunt ved Lem	Aftale af 26. aug. 2016 Akt 24 af 1. dec. 2016	0,3	Ja	0,0	2017	Vejdirektoratet

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

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

2) Det bemærkes for så vidt angår puljen til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning, at visse projekter finansieret af puljen behandles under kapitel 3.1 og 4.1 (undersøgelser på bane- og vejområdet). Tabellen viser således ikke alle projekter finansieret af puljen.

Nedenstående oplister projekter i tabel 10.1, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af Anlægsstatus:

- Projektet Stikrydsning ved Svanninge Bakker er sat i bero og åbningsåret er udskudt. I forbindelse med detailprojekteringen har det vist sig, at stikrydsningen ikke kan etableres som forudsat. Alternativ løsning undersøges.
- Projekterne i modulvogntogsforsøget forløber generelt som planlagt. Der er dog to strækninger, som er uafklarede og derfor ikke kan færdiggøres som forudsat i 2016. Med Aftale om udmøntning af midler til undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv. af 13. december 2016 blev parterne enige om at imødekomme Fredensborg Kommunes ønske om en ændret rute via Isterødvejen og Helsingørmotorvejen under forudsætning af, at kommunen tilvejebringer den fornødne finansiering og indhenter accept fra de øvrige kommuner til at køre modulvogntog på deres del af Isterødvejen. Staten bidrager som hidtil forudsat med 0,5 mio. kr. Derudover er der ved Hvidkilde gods mellem Faaborg og Svendborg tekniske forhold, der skal afklares. Færdiggørelsen af disse ruter må derfor udskydes til 2017.
- De resterende arbejder på Langeskov St., herunder elevatorer og stitunnel, er blevet udført i regi af sporombygningen af strækningen Nyborg-Odense i foråret 2016. Projektet fik tilført en ekstrabevilling ved akt. H. af 4. feb. 2016. Der udestår alene mangeludbedring på projektet, som forventes afsluttet i 1. kvartal 2017.
- Som oplyst i Anlægsstatus for 1. halvår 2016 er projektet vedr. stationsmodernisering af Nordhavn St. fordyret, og projektet er sat i bero. Projektet er blevet drøftet med forligskredsen bag projektet, og der udestår afklaringer i forhold til metroens anlæg på Nordhavn st., hvilket Banedamark er i dialog med Metroselskabet omkring.
- Projektet "Forebyggelse af højresvingsulykker", som er afsat til anlæg af cykelbokse og andre typer indsatser mod højresvingsulykker, har ændret afslutningsåret fra 2016 til 2017. Årsagen er, at antallet af kryds i kommuner, der lever op til satte kriterier for cykelbokse, har vist sig at være mindre end forventet, og at der derimod er mere behov for at fordele de resterende midler til andre typer tiltag i kommunerne, der ligeledes forebygger højresvingsulykker. En forlængelse af puljen giver kommunerne mulighed for at søge og anlægge i hele 2017.

Tabel 10.2 Økonomioversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter, En grøn transportpolitik

(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt pr. 30.09.2016	Resterende pulje (2016-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes til projekter varetaget af Transportministeriet					
Pulje til fremme af cykling	Aftale af 26. maj 2015	2015-2016	51,1	0,0	Vejdirektoratet
Medfinansieringspuljen	Aftale af 21. marts 2013	-	151,6	0,0	Vejdirektoratet
Pulje til mere cykeltrafik	Aftale af 29. januar 2009	2009-2014	1010,2	0,0	Vejdirektoratet
Nordvendt TSA ved Bodumvej + shunt ved TSA 70	Aftale af 26. august 2016	2017-2019	0,0	22,0	Vejdirektoratet
Pulje til veteranog	Aftale af 21. marts 2013	2013	4,7	0,0	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
(mio. kr.)	Hjemmel/Aftale	Periode for tilskudsordningen	Forbrug pr. 30.09.2016	Totaludgift (2016-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes af Transportministeriet til projekter udført af eksterne parter					
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	Aftale af 29. januar 2009	-	73,3	264,3	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	Aftale af 29. januar 2009	-	130,9	130,9	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statsligt bidrag	Aftale af 29. januar 2009	-	35,7	35,7	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	Aftale af 26. nov. 2010	-	30,2	60,7	Vejdirektoratet
Grenå omfartsvej	Aftale af 7. februar 2012	-	13,6	119,9	Vejdirektoratet
Etablering af shunt ved Lem	Aftale af 26. august 2016	-	0,0	0,3	Vejdirektoratet
Udbygning af Tranholmvej	Aftale af 26. august 2016	-	0,0	37,5	Vejdirektoratet

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

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

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

- Etablering af sydvendte ramper på E45 Østjyske Motorvej ved tilslutningsanlæg 53 (Skanderborg Kommune)
- Etablering af nyt tilslutningsanlæg ved Ødisvej på E45 Sønderjyske Motorvej (Kolding Kommune)
- Etablering af østvendte ramper på E20 Vestmotorvejen ved tilslutningsanlæg 33 Vemmedrup (Køge Kommune)
- Ombygning af tilslutningsanlæg 49 Århus S på E45 Østjyske Motorvej (Aarhus Kommune)
- Etablering af østvendte ramper på E20 Vestmotorvejen ved tilslutningsanlæg 41 (Slagelse Kommune)
- Etablering af nyt tilslutningsanlæg på E45 Østjyske Motorvej ved Horsens (Hatting) (Horsens Kommune)

- Etablering af vestvendte ramper på rute 21 Holbækmotorvejen ved tilslutningsanlæg 6 (Høje Taastrup Kommune)
- Etablering af rundkørsel på rute 57 Elmevej nord for Vestmotorvejen (Sorø Kommune)

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

Den samlede økonomiske ramme for medfinansieringspuljen forventes overholdt.

Yderligere medfinansieringsprojekter

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

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

Pulje til mere cykeltrafik

De resterende 175,1 mio. kr. fra Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014) blev udmøntet med Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014. Parterne var enige om at udmønte i alt ca. 121,4 mio. kr. til medfinansiering af en lang række projekter i kommuner, virksomheder og organisationer, et beløb til administration af puljen svarende til 1 pct. af tilskudsdelens samt 52,5 mio. kr. til cykelprojekter på statsveje og tværgående projekter. Sidstnævnte projekter fremgår af tabel 9.2.

Som en del af trafikaftalen om Bedre mobilitet af 26. nov. 2010 aftalte forligskredsen, at Bornholms Regionskommune skulle have et tilskud på 11,9 mio. kr. i 2010 til ”Bornholms Cykelveje” af Puljen til mere cykeltrafik (”Cykelpuljen”), og samtidigt var der enighed om, at der skulle reserveres 11,1 mio. kr. årligt i 2011-14 til resten af kommunens samlede ansøgning. Bornholm har således i 2010-2014 fået tilsagn om tilskud på i alt 56,4 mio. kr. fra Cykelpuljen. Det har imidlertid ikke været mulig for Bornholms Regionskommune at realisere projektet i den oprindeligt forudsatte form. Parterne bag aftalerne om en grøn transportpolitik besluttede den 14. juni 2016, efter at Bornholms Regionskommune havde tilkendegivet, at de eksisterende tilsagn kunne bortfalde, at give tilsagn til et nyt cykelprojekt på Bornholm, hvor tilskudsfordelingen mellem stat og kommune er hhv. 80 og 20 procent. Projektet holder sig inden for den tilbageværende økonomiske ramme for det oprindelige projekt på 47,9 mio. kr. Det samlede budget for projektet udgør dermed 59,9 mio. kr.

Puljeprojekter finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik.

Med Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik af 12. juni 2012 blev der afsat midler til Pulje til forbedringer af den kollektive trafik i yderområder samt Yderligere investeringer i forbedringer af den kollektive trafik. Med Aftale om cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder af 22. maj 2015 udmøntede yderligere midler. En del af midlerne afsat i disse aftaler anvendes til investeringer i infrastruktur, jf. tabel 10.3.

Tabel 10.3. Puljeprojekter på transportområdet, Bedre og billigere kollektiv trafik

(mio. kr. 2016-priser)	Hjemmel/Aftale	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 30.09.2016	Bevillingsansvarlig
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	Aftale af 12. juni 2012	53,1	Ja	24,2	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Medfinansiering af supercykelstier i de større byer	Aftale af 12. juni 2012	189,0	Ja	171,9 ²⁾	Vejdirektoratet
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale af 12. juni 2012	54,6	Ja	3,3	Banedanmark
Supercykelstier og cykelparkering	Aftale af 12. juni 2014	182,9	Ja	173,6 ⁴⁾	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Omlægning af S-banen til metrodrift	Aftale af 12. juni 2014	15,2	Ja	4,4	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Analyse af effekter ved stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland	Aftale af 22. maj 2015	0,5	Ja	0,0	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Analyse af jernbanekrydsning i Silkeborg	Aftale af 22. maj 2015	0,5	Ja	0,5	Banedanmark
Analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne	Aftale af 22. maj 2015	1,0	Ja	0,0	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

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

- 1) Der blev afsat 57 mio. kr. årligt 2012-priser i perioden 2013-2017. Forbrugstallet angiver det hidtil i året tilsagns-førte beløb tillagt 0,6 mio. kr. i administrationsbidrag til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- 2) Resterende midler er udmøntet til projekter på statsvejnettet.
- 3) Heraf 0,5 i administrationsbidrag til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- 4) Inkl. administrationsbidrag til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Vejdirektoratet.

Nedenstående giver en uddybende status for enkelte projekter i tabel 10.3:

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

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

Der har været afholdt udbud af fornyelsesopgaven, og Signalprogrammets leverandør Thales leverer 26 overkørselsanlæg, som opfylder sikkerhedsreglementerne og ERTMS-specifikationerne. Grundet Signalprogrammets forsinkelse har projektet udskudt tidsplanen, hvorfor budgettet ligeledes er udskudt. Projektet forventes færdiggjort i 2017/2018.

Totalbevillingen forventes overholdt.

Analyse af omlægning af S-banen til metrodrift

I forlængelse af arbejdet med de strategiske analyser af bedre mobilitet i hovedstadsområdet og som en del af de langsigtede forberedelser af indkøbet af næste generation S-tog

udarbejdes en udredning, som skal afdække fordele og ulemper ved at omlægge S-banen til metrodrift.

Metrodrift på S-banen indebærer, at togene kører førerløst med en meget høj frekvens og et ensartet standsningsmønster, hvor alle tog stopper ved alle stationer, som vi kender det fra metroen i København. Som et ligestillet alternativ til metrodrift skal udredningen afdække fordele og ulemper ved at kombinere førerløs drift på S-banen med en højfrekvent klassisk køreplan, hvor der køres med en blanding af hurtigtog og stoptog, som vi kender det fra S-banen i dag.

Udredningsarbejdet blev igangsat i 2014 og forventes afsluttet primo 2017.

Analyse af effekter ved stationsåbninger i Østjylland

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

Analyse af jernbanekrydsning i Silkeborg

Der er afsat 0,5 mio. kr. (2015-priser) til en analyse af jernbanekrydsning i Silkeborg. Analysen er afsluttet i 2016.

Analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne

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

Puljeprojekter finansieret af Togfonden DK

Tabel 10.4. Puljeprojekter på transportområdet, Togfonden DK

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

1) Resterende midler er afsat med Aftale om en grøn transportpolitik. Se tabel 10.1.

Pulje til parkering

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

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

Bidrag til godsspor på Hirtshals Havn

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

Pulje til overkørsler

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

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

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

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

Flere af projekterne har en væsentlig grænseflade til Signalprogrammet, og Banedanmark vil i den kommende tid afdække de konsekvenser, Signalprogrammets forsinkelser har for overkørselspuljerne.

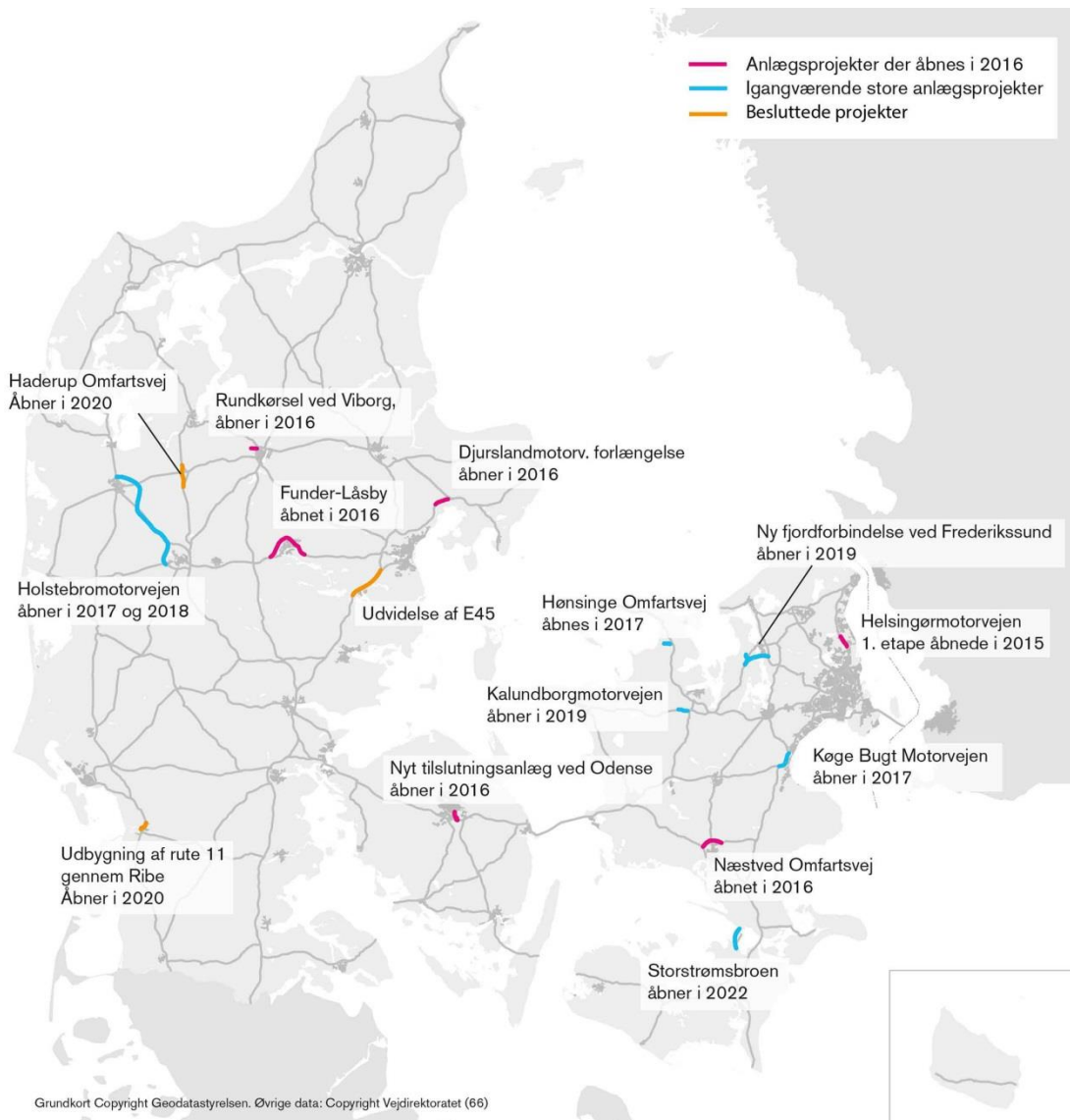
Bilag 2: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen



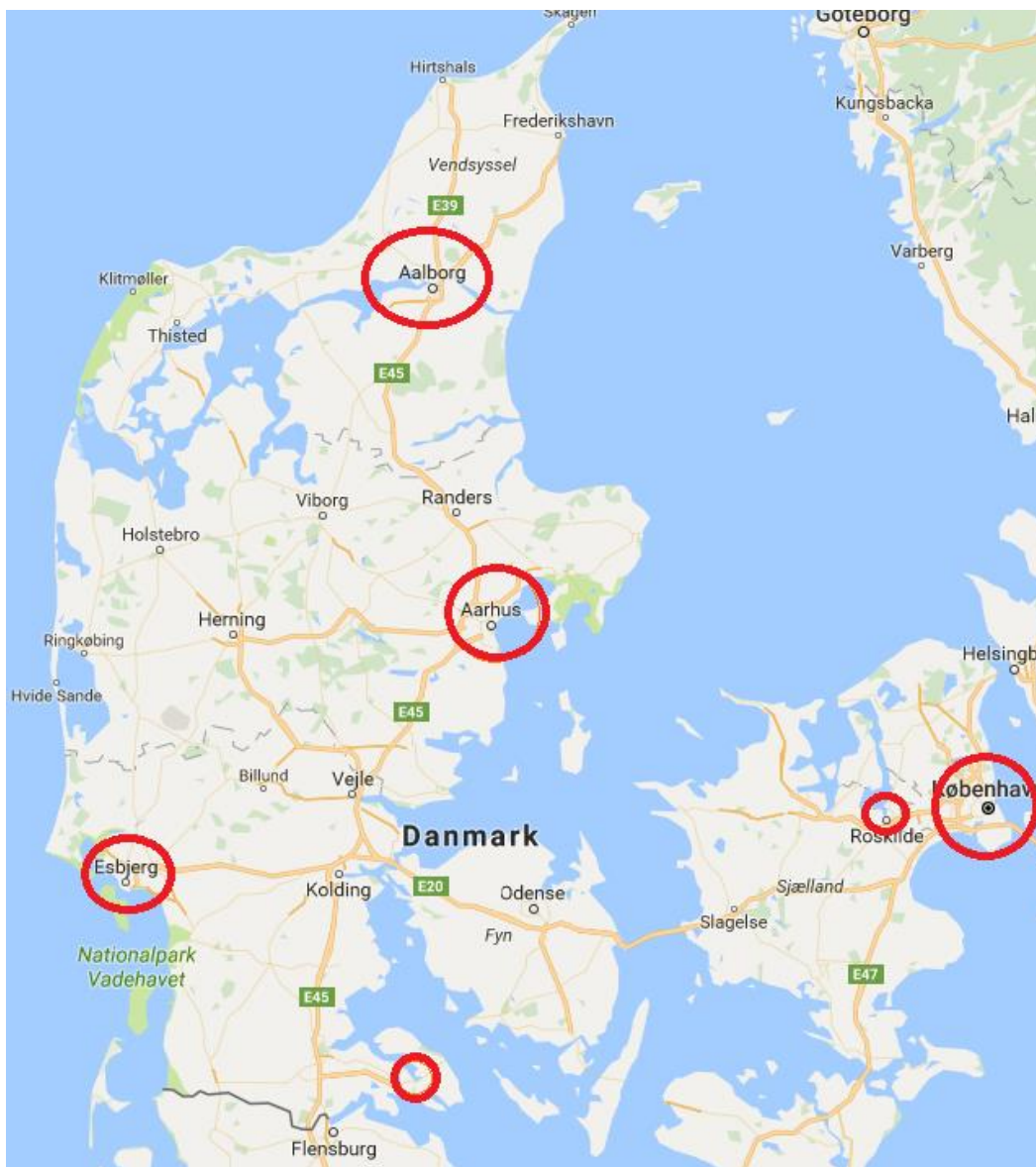
Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på S-banen



Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



Bilag 5: Bygningsstyrelsens igangværende aktstykkeprojekter



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