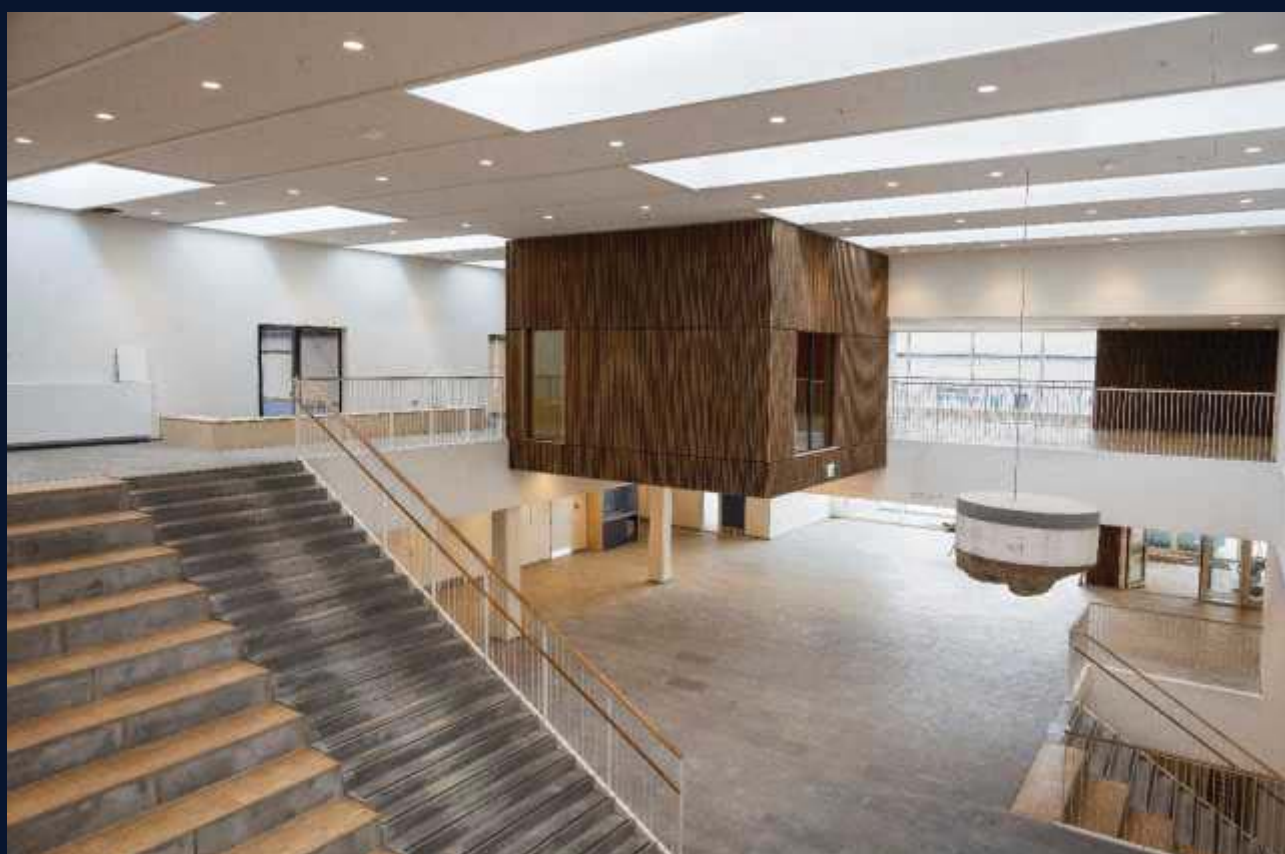


Status for anlægs- og byggeprojekter

2. halvår 2020



Det store atrium i politiets nyligt færdiggjorte uddannelsescenter i Vejle (Foto: Christensen Fotografi).

Status for anlægs- og byggeprojekter

2. halvår 2020

Status for anlægs- og byggeprojekter, 2. halvår 2020

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

Udarbejdet af: Transport- og Boligministeriet
ISBN netudgave: 978-87-93292-63-5

4. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Indhold

Transportområdet	7
1. Indledning	8
2. Jernbaner	9
2.1. Anlægsprojekter på baneområdet	11
Ny bane København-Ringsted	12
Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg	13
Signalprogrammet	14
Elektrificering af Køge Nord-Næstved	19
Elektrificering af Roskilde – Kalundborg	20
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	22
Elektrificering af Fredericia – Aarhus	24
Modernisering af kørestrøm	26
Ny station i Jerne	27
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	28
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring	29
Anlæg af Stilling Station	30
Ny bane til Aalborg Lufthavn	31
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	32
Ny station i Vinge	34
Internet i tog	35
Ny bane over Vestfyn (udføres af Vejdirektoratet)	37
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg	38
2.2. Fornyelser på baneområdet	39
Sporfornyelse af Ringsted – Nykøbing Falster, inkl. Nykøbing Falster Station	40
Sporfornyelse af Slagelse Station og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	41
Perroner ved Slagelse Station	42
Sporfornyelse København – Høje Taastrup	43
Sporfornyelse af strækningen Hobro-Aalborg	44
FTN fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro	45
FTN fiberkabelinfrastruktur Næstved-Nykøbing Falster	46
2.3. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder	47
2.4. Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet	47
3. Veje	49

3.1	Projekter under gennemførelse	50
	Storstrømsbroen.....	50
	Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej).....	52
	Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Odense V.	53
	Nordhavnstunnel (udføres for Københavns Kommune)	54
3.2	Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet	55
	Forstærkning af Langelandsbroen	55
	Renovering af Sallingsundbroen.....	56
	Renovering af Skovdiget Østbro, Hillerødmotorvejen	57
3.3	Åbnede større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter	58
3.4	Vedligeholdelsesmæssig balance for kapitalbevarende vedligeholdelse	59
4.	Letbaner.....	60
4.1	Aarhus Letbane	61
4.2	Odense Letbane	62
4.3	Letbane på Ring 3.....	63
5.	Femern Bælt	64
5.1.	Kyst til kyst-forbindelsen.....	64
5.2.	Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen.....	66
6.	Metroen.....	68
6.1.	M4 Sydhavn.....	68
7.	Puljeprojekter på transportområdet	70
7.1.	Puljeprojekter finansieret af Aftaler om en grøn transportpolitik.....	70
7.2.	Puljeprojekter mv. finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik.....	72
7.3.	Puljeprojekter og medfinansieringsprojekter finansieret af finanslovsaftaler	73
7.4.	Pulje til overkørsler	74
7.5.	Pulje til øget tilgængelighed på stationer	75
8.	Bilag	76
	Bilag 1: Politiske aftaler på transport-og bygningsområdet.....	76
	Bilag 2: EU-støtte	79
	Bilag 3: Status på Infrastrukturfonden	81
	Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet.....	82
	Bilag 5: Igangværende projekter på baneområdet	83
	Bilag 6: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	84
	Bilag 7: Undersøgelser på bane- og vejområdet	85

6. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Bilag 8: Status for træk på den centrale anlægsreserve.....	87
Boligområdet	89
1. Indledning.....	90
2. Bygninger.....	91
2.1. Større igangværende byggeprojekter	93
2.1.1. Projekter ved Bygningsstyrelsen.....	94
Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet	94
Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet.....	95
Ny politistation i Torshavn.....	96
Politiets Uddannelsescenter Vest.....	97
Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH).....	98
Samlokalisering med UC-Syd, Syddansk Universitet	99
Ombygning af Østre Skole i Holbæk.....	100
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	101
Skatteforvaltningen i Aarhus	102
Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup	103
Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet	104
Strandgade 29, København	105
Ombygning af Sankt Kelds Gård, København	106
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense	107
2.1.2. Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister.....	108
Laboratiegenopretning på Panum, Københavns Universitet.....	108
KUA3 inkl. nyt universitetstov, Københavns Universitet	108
2.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet.....	109
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet	109
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet.....	111
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet	112
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet	113
2.2. Status på UNILAB-midlerne.....	114
2.3. OPP-projekter.....	115
2.4. Christiania	116
3. Bilag	117
Bilag 1: Aktstykkegodkendte byggeprojekter.....	117

Transportområdet

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transportudvalg om status og udvikling i bygge- og anlægsprojekter under Transport- og Boligministeriet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 30. september 2020 med mindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter, er dog opdateret pr. oktober 2020, med mindre andet er angivet. Der afrapporteres på anlægsprojekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, finanslovsaftaler, samt enkelte øvrige projekter foruden ministeriets byggeprojekter. Anlægsstatus er opdelt i hhv. Transport- og Boligområdet. Transportområdet starter her, mens Boligområdets afsnit kan findes fra side 92.

De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er på forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets formål og status. Som en del af status indgår en gennemgang af den aktuelle økonomiske situation i 2020-priser (medmindre andet fremgår). Orienteringen for 1. halvår 2020 blev fremsendt til Folketinget d. 6. juli 2020.

Anlægsstatus omfatter alle større projekter, som er blevet tildelt bevilling af Folketinget, samt øvrige store projekter udført af Transport- og Boligministeriet.

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

Som det har været tilfældet med andre sektorer, har bygge-og anlægsbranchen været påvirket af COVID-19 situationen herunder flere projekter under Transport- og Boligministeriet.

Udfordringerne ved COVID-19 situationen relaterer sig i høj grad til, at det har været svært at få tilført udenlandsk arbejdskraft til projektudførelserne. Det har ofte været forbundet med lange isolationsforløb for medarbejderne, når arbejdskraft har skullet krydse grænser. Dette gjorde sig også gældende for regionale grænser, da Nordjylland var lukket. Denne type restriktioner samt forskellig grad af grænselukning har i visse tilfælde og på visse tidspunkter umuliggjort tilførslen af udenlandsk arbejdskraft. Derudover kan der også være udfordringer forbundet med materialelevering, da produktionslandene har været lukket ned. De steder, hvor tilførslen af udenlandske specialister og arbejdskraft eller materialer har været kritisk for byggeriets fremdrift, har COVID-19 derfor haft omfattende negativ indvirkning.

Derudover har der været tilfælde af smitteudbrud på byggepladserne, der har medført længere isolationsforløb for medarbejderne og deraf følgende stop af byggeriet. Dette gør sig dog kun gældende for et fåtal af byggerierne.

Sidst er der anmeldt overordnede eller uspecificerede claims fra entreprenører, der skal behandles nærmere.

Der er ikke på nuværende tidspunkt et komplet overblik over indvirkningerne af COVID-19. Derfor bliver der til stadighed taget højde for COVID-19 i de enkelte risikovurderingerne for projekterne. COVID-19 kan derfor have indvirkning på størrelsen på projekternes afsatte reserver. Indvirkningen synes dog ikke at være så omfattende, som man kunne frygte. Nogle bygge- og anlægsprojekter har oplevet væsentlige udfordringer, men mange projekter har i det store hele kunnet opretholde arbejde og fremdrift uden de store indvirkninger.

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

2. Jernbaner

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

I afsnit 2.1 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit 2.2 gives en status for de større fornyelsesprojekter under gennemførelse og i afsnit 2.3 gives en samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenet. For oversigter over puljeprojekter, se kapitel 7.

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

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

Boks 2 | Markedssituationen på jernbaneområdet

Markedet inden for entreprenører til de store sporombygningsprojekter er domineret af få store virksomheder. Banedanmark oplever, at der ofte modtages få tilbud på de store entrepriser, ligesom der kan være meget stor forskel på det laveste og det næstlaveste tilbud på en opgave. Banedanmark arbejder med en række tiltag for at forbedre konkurrencesituationen, f.eks. ved at udskille de meget specialiserede fag med få potentielle tilbudsgivere (sikring og kørestrøm) i selvstændige entreprisekontrakter. Det er Banedanmarks vurdering, at der er kapacitet i det europæiske marked til at gennemføre Banedanmarks projektpordefølge, men det kræver, at Banedanmark kan tilrettelægge udbuddene af de store kontrakter på en måde, så de er internationalt attraktive, både i forhold til størrelse og indhold. Det skal dog bemærkes, at en række af Banedanmarks arbejder retter sig mod det mere generelle entreprenørmarked, hvor markedssituationen således er mere påvirket af den generelle udvikling i bygge- og anlægsmarkedet. Endvidere er Banedanmark opmærksom på, at der inden for de kommende 1-10 år er planlagt megaprojekter i Norge, Sverige, Finland, Tyskland og Danmark, som potentielt kan give større kontinuitet i opgaverne og tiltrække de større leverandører. Denne udvikling kan påvirke den priori-

tet Banedanmarks entrepriser får, da det forventeligt ikke vil være attraktivt for større og specialiserede udenlandske virksomheder at etablere sig i Danmark, medmindre opgaverne er økonomisk attraktive, af længere varighed og kontinuerlige. Banedanmark gør derfor en indsats for at deltage i relevante events, hvor Banedanmark kan markedsføre opgaver overfor især det internationale marked.

Markedet for teknisk rådgivning og bistand er ligeledes domineret af forholdsvis få store virksomheder. Der har været en tendens til, at tilbuddene indeholdt meget lave priser, da markedet i flere tilfælde har underestimeret omfanget af opgaverne på de udbudte regningsaftaler, og dette ses som en usund markedsstruktur. Der arbejdes med forskellige udbudsmodeller med henblik på at skabe et marked med sund konkurrence. Der vurderes overordnet at være tilstrækkelig kapacitet i markedet til at gennemføre Banedanmarks projektportefølje, dog ses visse udfordringer i forhold til projektering af sikringsanlæg. Der arbejdes med forskellige tiltag for at sikre tilstrækkelige ressourcer til sikringsprojektering.

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

Boks 3 | Særligt om COVID-19-situationen

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

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

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

For så vidt angår nye udbud, har Banedanmark oplevet enkelte tilfælde, hvor tilbudsgiver har taget forbehold, fordi COVID-19 som udgangspunkt ikke vil kunne påberåbes som force majeure.

ure. Banedanmark har derfor i samarbejde med Dansk Byggeri udarbejdet en klausul, som indarbejdes i de kontrakter, Banedanmark udbyder, som mindsker risikoen for tilbudsgiver i lyset af COVID-19.

2.1. Anlægsprojekter på baneområdet

Table 2.1 | Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2020-priser)	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 30.09.20	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden							
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	11.350,9	Ja	9.991,0	Nej	9.789,4	100%	2019
Signalprogrammet ¹⁾	20.216,7	Ja	20.216,7	Ja	10.614,5	100%	2022/2030
Ny bane til Aalborg Lufthavn ¹⁾	301,6	Ja	301,6	Ja	225,3	100%	2020
Øvrige projekter							
Elektrificering Køge Nord - Næstved ¹⁾	661,6	Ja	626,9	Ja	589,6	100%	2021
Togfonden DK							
Elektrificering af Aarhus - Aalborg (Lindholm) ¹⁾	2.826,4	Ja	2.420,8	Ja	591	40%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.722,1	Ja	2.320,1	Ja	288,6	0%	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.194,9	Ja	1.126,8	Ja	267,5	0%	2022/2027
Niveaufri udfletning ved Ny Ellebjerg ¹⁾	503,4	Ja	503,4	Ja	452,1	100%	2019 ²⁾
Internet i Tog ¹⁾	105,7	Ja	105,7	Ja	81,5	100%	2020
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring) ¹⁾	120,3	Ja	120,3	Ja	45,0	100%	2020/2024
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg ¹⁾	426,3	Ja	396,1	Ja	162,5	0%	2024
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	612,5	Ja	518,2	Ja	41,1	6%	2022 ³⁾
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	491,2	Ja	415,7	Ja	3,2	0%	2027/2028
Modernisering af kørestrøm ¹⁾	814,5	Ja	724,4	Ja	30,0	0%	2024
Ny bane over Vestfyn	4.834,6	Ja	4.077,9	Ja	0	0%	2028/2029
Kollektiv trafik							
Ny station i Jerne	60,9	Ja	51,6	Nej	28,6	100%	2020
Ny S-togsstation i Vinge	56,7	Ja	56,7	Ja	51,9	-	2020
Stilling station	19,5	Ja	16,6	Ja	0,4	0%	2022

Anm: "Totaludgift" angiver den samlede bevilling til projektet samt modtaget TEN-støtte. "Projektbevilling" svarer til den afsatte bevilling på Banedanmarks egen konto (dermed inkl. projektreserve men ekskl. central anlægsreserve) "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over. Det er beregnet med udgangspunkt i projekternes oprindelige projektreserve. "Åbningsår" er som udgangspunkt året for ibrugtagning af den nye infrastruktur og ikke nødvendigvis året for anlægsarbejdernes færdiggørelse. Når Folketinget bevilger et projekt, afsættes der 30 pct. i reservere, således bidrager hvert projekt yderligere med 20 procentpoint til en central reserve på Finansloven. Der kan anmodes om træk herfra, når projektbevillingen ikke er tilstrækkelig.

1) Projektet har et træk på den centrale reserve, jf. bilag 8

2) Fuld funktionalitet i 2021.

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

Ny bane København-Ringsted

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 527 af 26. maj 2010

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2010

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Alle planlagte infrastrukturarbejder på Ringsted Station er afsluttet med en sikringsteknisk ibrugtagning primo oktober 2020. Herefter udestår idriftsættelse af det nye signalsystem på strækningen og dermed den fulde funktionalitet inkl. forbindelsen fra Køge Nord til Køge. Denne forventes ultimo 2022. På strækningen udestår derudover enkelte restarbejder, herunder arealrelaterede aktiviteter, som først kan afsluttes, når alle arealer er klar til tilbagelevering, og der opnås enighed mellem Banedanmark og private og offentlige lodsejere omkring fremtidige forhold.

Økonomi

Bevilling

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

På baggrund af en tidligere forventning om et væsentligt mindreforbrug blev der på finansloven for 2017 tilbageført 674,5 mio. kr. (2017-priser) fra bevillingen til Ny bane København-Ringsted til Infrastruktur fonden, og den bevilgede totaludgift til projektet er nu 11.350,9 mio. kr. (2020-priser).

Det har efterfølgende været nødvendigt at tilføre i alt 623,1 mio. kr. fra den centrale anlægsreserve. Det skyldes primært, at den ændrede strategi for Signalprogrammet medførte merudgifter i projektet, herunder til anlæg af eksisterende signalteknologi (inkl. et midlertidigt stationssikringsanlæg ved Køge Nord Station) forud for ibrugtagning af de nye signaler på strækningen

Overholdelse af bevilling

Banedanmark har anmodet om, at projektet tilføres yderligere 194,7 mio. kr. (2020-priser) fra den centrale anlægsreserve, som pt. er under behandling. Anmodningen skyldes blandt andet merudgifter til de afsluttende arbejder i projektet, de kommende nye signaler, ekspropriationer, køres trømsanlægget, arbejdet ved Ringsted Station samt afledte tværgående udgifter til projektstyring mv.

Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2015

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægget blev ibrugtaget ultimo 2019, men ressourceknaphed på sikring- og valideringsressourcer nødvendiggjorde, at projektets sikringstekniske ibrugtagning blev delt i to. Den første blev gennemført primo december 2019, og den anden er nu planlagt gennemført til primo juli 2021 (og ikke i 1. halvår 2021 som tidligere forventet), hvorefter der kan køre godstog i 2. halvår af 2021. Herefter er der sikret fuld funktionalitet tidsnok til, at særligt trafikafviklingen under det planlagte sporfornyelsesprojekt København-Høje Taastrup tilgodeses.

Økonomi

Bevilling

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

Projektet er perioden 2017-2020 tilført i alt 174,1 mio. kr. (tre tilførsler i årets prisniveau) fra den centrale anlægsreserve. Årsagen fremgår af Anlægsstatus for 1. halvår 2020.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Signalprogrammet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 194 af 27. marts 2008

Akt. 154 af 18. juni 2009

Akt. 95 af 11. februar 2010

Akt. 69 af 3. juni 2010

Akt. J af 19. maj 2011

Akt. E af 8. december 2011

Finansloven for 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

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

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

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

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

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

S-banen

Projektet følger planen, der betyder, at det nye signalsystem er udrullet på alle strækninger i slutningen af 2022.

Banedanmark arbejder fortsat frem imod ibrugtagning af Roll Out Nord (Farum-Nordhavn, Hellerup-Nordhavn samt Ringbanen) i januar 2021. Inden da testes systemet såvel på fabrikken som i sporet i form af operationelle tests. Sidste operationelle test i sporet er gennemført i begyndelsen af august. Fremdriften forløber planmæssigt.

Der er en afhængighed mellem fremdriften på den tekniske løsning af glatte skinner og ibrugtagning af Roll Out Nord. Det betyder, at strækningen først sættes i drift, når der er sikkerhed for, at den tekniske løsning, der håndterer hovedproblemet omkring glatte skinner, kan implementeres inden løvfaldssæsonen 2021. Udviklingen af den tekniske løsning, der håndterer hovedproblemet omkring glatte skinner, skrider fremad. Indtil løsningen kan implementeres i juni 2021 (inden løvfaldssæsonen) vil det være nødvendigt at tilpasse køreplanen på Farumbanen og Ringbanen til de begrænsede køreegenskaber, forventeligt i perioden fra d. 25. januar til d. 25. april. Det indebærer et ændret stopmønster på Farumbanen og et seks minutters interval mellem togene på Ringbanen i stedet for det nuværende interval på fem minutter.

Planen for ibrugtagning ser ud som følger:

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

Primo 2023 følger leveringen af nogle afsluttende leverancer, der omhandler bl.a. ændringer på krævet ifm. den nye station Favrholt og hastighedsopgraderingen mellem Jægersborg og Holte, som var ændringer, der ikke var kendte ved indgåelsen af kontrakten.

I efteråret 2020 blev det i EU vedtaget, at bybanesystemer – såsom det danske CBTC-system på S-banen – skal anvende samme frekvensområde til signalstyring af togene. Det nye fælles frekvensområde kaldes ITS-båndet (frekvensen 5915-5935 MHz).

Som det fremgår af figuren nedenfor, bruger CBTC-systemet på S-banen i dag et andet frekvensområde til signalstyring end området, hvor ITS-båndet ligger. Banedanmark fik i 2011 tildelt licens af Energistyrelsen til at bruge dette område frem til 2025.



Sideløbende med beslutningen om at harmonisere bybanesystemernes frekvensområde til ITS-båndet, er det i EU også blevet besluttet at udrulle et nyt fælleseuropæisk 6 GHz WiFi-frekvensbånd. Udrulningen af dette vil betyde, at den øverste del af CBTC-systemets nuværende frekvensområde vil blive udsat for interferens, hvilket kan resultere i driftsforstyrrelser på S-banen. De forskellige frekvensområder og deres overlap er illustreret i figuren ovenfor.

Omstillingen af CBTC-systemets frekvensområde er en både økonomisk og driftsmæssigt omfattende opgave, der yderligere kompliceres af, at CBTC-systemet stadig er under udrulning frem til

16. | Status for anlægs- og byggeprojekter

udgangen af 2022, hvor den sidste del af S-banen overgår til CBTC-systemet. Derfor har Banedanmark brug for en længere overgangsperiode i forbindelse med omstillingen til ITS-båndet end det ene år fra vedtagelsen af ITS, som er angivet i ITS-afgørelsen.

En forlænget overgangsperiode betyder imidlertid, at der vil være et overlap mellem det nye 6GHz WiFi-frekvensbånd og CBTC-systemets frekvensbånd og dermed risiko for driftsforstyrrelser på S-banen.

Banedanmark og Energistyrelsen forhandler i øjeblikket om en løsning på problematikken.

Fjernbanen – Østdanmark (øst for Lillebælt)

Den 15. december 2019 blev Roskilde-Køge den første strækning, der overgik til det nye signalsystem i Østdanmark. I juni 2020 blev der implementeret en række fejlrettelser på strækningen. Inden implementeringen af fejlrettelserne blev der observeret enkelte driftsudfordringer. Som forventet er der sket forbedringer for driften efter implementeringen, og der arbejdes på at gøre forbedringen stabil.

Der er i april 2020 indgået en aftale med leverandøren, hvor leverandøren på baggrund af en detaljeret planlægning bekræfter, at den sydlige del af Early Deployment-strækningen, Køge-Næstved, kan tages i brug til juni 2021, Mogenstrup-Nykøbing Falster til ultimo 2021 og København-Ringsted til ultimo 2022. Leverandøren har imidlertid i august 2020 varslet en forsinkelse af den næste strækning, Køge-Næstved. Det er Banedanmarks forventning, at store dele af forsinkelsen vil kunne håndteres, så den samlede forsinkelse nedbringes. Forsinkelsen skyldes, at nogle af leverandørens medarbejdere, som står for systemudvikling, pga. COVID-19 har været hjemsendt for at undgå smittespredning. Der pågår fortsat et arbejde med at genbesøge den samlede plan for udrulning i Østdanmark, men der er enighed om en rækkefølge i den resterende udrulning. Der er også fortsat drøftelser om en mindre del af de avancerede funktionaliteter i trafikstyringssystemet. En aftale forventes på plads i løbet af 2021, da Banedanmark ønsker at se en mere solid fremdrift i projektet før den kommercielle forhandling afsluttes.

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

Roskilde-Holbæk-Kalundborg skal ifølge Anlægsplanen ibrugtages ultimo 2024. Ibrugtagningstidspunktet blev fremrykket efter beslutning om ikke at immunisere Roskilde-Holbæk, således at kørestrømsanlægget kan ibrugtages ultimo 2024.

Der arbejdes desuden frem imod ibrugtagning af det nye signalsystem på den ny bane København-Ringsted i december 2022.

Fjernbanen – Vestdanmark (vest for Lillebælt)

To strækninger i Vestdanmark er i drift med det nye signalsystem. Den næste strækning, (Langå)-Struer-(Holstebro), er aftalt ibrugtaget i 1. halvår 2021. Strækningen vil blive ibrugtaget efter den samme fasemodel som strækningen Struer-Thisted (Thybanen), og omfatter ibrugtagning af Struer Station.

Banedanmark er i samarbejde med leverandøren fortsat i gang med at genbesøge udrulningsplanen for de resterende strækninger. Når ibrugtagning af Langå-Holstebro-Struer er gennemført, er den næste store milepæl implementeringen af en softwareopgradering på alle de tre strækninger, der på det tidspunkt forventes i drift. Softwareopgraderingen skal implementeres før ibrugtagningen af strækningen (Vejle)-Holstebro-Herning-(Skanderborg).

Ombordudstyr

Alle togtyper undtagen Lokaltogs IC2 forventes klar til det tidspunkt, hvor de skal bruges. Aftalen om den nye udrustningsplan (som følge af opdateret plangrundlag) er i september 2020 formaliseret med en underskrevet ændringsanmodning.

Baseret på de seneste måneders fremdrift er det Banedanmarks vurdering, at de forbedringstiltag, som Alstom har implementeret for at styrke deres indkøbsproces, har virket. Det vil fortsat være et opmærksomhedspunkt for Banedanmark, men pt. er vurderingen, at det ikke udgør en trussel mod projektets fremdrift, idet problemet er isoleret til mere enkeltstående indkøb til togene.

Medio november 2020 var Banedanmarks leverandør konkret i gang med udrustningen af fire togtyper (inklusive IR4). Derudover pågår arbejdet med Banedanmarks egne arbejds køretøjer.

Transport- og Boligministeriets departement og Banedanmark har undersøgt mulige alternative løsninger til udrustningen af Lokaltogs IC2. Baggrunden er, at togene ikke vil kunne udrustes i tide til ibrugtagning af Nykøbing F. Station, som overgår til det nye signalsystem i december 2021. På baggrund af dialog med Lokaltog og Region Sjælland er udrustningen af IC2-togene nu sat i gang. Banedanmark og Lokaltog er i dialog om, hvorledes trafikken bedst afvikles i overgangsperioden, indtil nok IC2 er udrustede.

Udrustningen af DSB's IC3-tog fortsætter, og medio november var i alt 29 tog udrustet og godkendt til drift. Hvad angår Indusi-togene er forventningen, at de vil være udrustet og godkendt i marts 2024, men der er stor usikkerhed forbundet med godkendelsesprocessen og risikoen for, at de først er godkendt senere, er derfor høj. Usikkerheden skyldes, at togene skal godkendes direkte af det europæiske jernbaneagentur (ERA) og ikke som vanligt af Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen, da det er en grænsekrydsende flåde.

De første 29 af Arrivas Lint41 var, som forudsat, udrustet i juni 2019, og dermed i god tid inden de skulle bruges ved ibrugtagning af (Struer)-Thisted, hvor den sidste etape af strækningen blev ibrugtaget i april 2020. Udrustningen af den anden serie på de resterende 14 tog, som skal være klar til ibrugtagning af (Langå)-Struer-(Holstebro) i 1. kvartal 2021, er planmæssigt afsluttet i oktober 2020.

Udrustningen af den anden serie af DSB's Desiro-tog (MQ) på i alt otte tog blev afsluttet i november 2020, og dermed i tide til overdragelsen til Arriva i december 2020.

Udrustningen af Lokaltogs første 12 Lint41 blev afsluttet i november 2020, og dermed i tide til trafikoverdragelsen af strækningen Roskilde-Køge til Region Sjælland ved køreplansskiftet i december 2020.

Udrustningen af DSB's dobbeltdækkertog (ABs) fortsætter, men på baggrund af arbejdet i departementets Trafikplansgruppe med DSB og Banedanmark er der ikke længere vurderet et trafikalt behov for 10 udrustede ABs'er med udgangen af 2020, hvorfor dette mål ikke længere er aktuelt. De første 12 tog, der som minimum skal være klar til ibrugtagning af den ny bane København-Ringsted, forventes udrustede og godkendt i marts 2021. Den samlede flåde på 25 tog forventes fortsat udrustede og godkendt i november 2022. Fremdriften har været udfordret af, at serieudrustningen pga. COVID-19 kom senere i gang end planlagt. Udrustningen følger planen.

Som led i at skabe yderligere robusthed i trafikafviklingen til gavn for passagererne har DSB ønsket at få installeret ombordudstyr til ERTMS i deres IR4. Banedanmark besluttede derfor i juni 2019 at igangsætte installationsarbejdet af First of Class (FoC) for IR4-togene. De 24 IR4-tog, der ifølge Trafikplanen er nødvendig for idriftsættelse af København-Ringsted, forventes udrustede i tide til ibrugtagning af København-Ringsted i december 2022.

Økonomi

Bevilling

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

Med fortroligt akt. J af 10. maj 2011 og fortroligt akt. E af 30. november 2011 fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og fjernbane-projektets projektafslutning. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,9 mia. kr. (2012-priser). Besparelserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet. På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen.

Overholdelse af bevilling

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

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

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

Elektrificering af Køge Nord-Næstved

Baggrund

Formål

I Aftale om finansloven for 2013 blev der truffet beslutning om elektrificering af strækningen Køge Nord-Næstved. Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 blev der desuden truffet beslutning om en opgradering af hastigheden mellem Køge og Næstved til 160 km/t.

Den fulde realisering af den gennemførte hastighedsopgradering vil ske i forbindelse med Signalprogrammets udrulning på strækningen (planlagt til medio 2021), hvor hastigheden kan hæves fra 120 km/t til 160 km/t.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2013 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2013

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er stort set afsluttet. Test til 160 km/t afventer implementering af det nye signalsystem (ERTMS) medio 2021. Immunisering af en strækning af S-banen (Ølsemagle-Køge) og en strækning af Lokalbansen mod Faxe ved Køge Station pågår og forventes afsluttet i 2020. Test af kørestrømsanlægget udføres inden strækningen benyttes af eltog ifm. K23.

Projektet forventes regnskabsmæssigt afsluttet ved udgangen af 2020 med et restbudget til mindre færdiggørelsesarbejder og til test af kørsel med 160 km/t. Der er desuden reserveret midler til evt. ekspropriation af ejendomme i forbindelse med vibrationer som følge af hastighedsforøgelsen.

Økonomi

Bevilling

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

Projektet blev i 2019 tilført 72,9 mio. kr. (2019-priser) fra den centrale reserve.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Elektrificering af Roskilde – Kalundborg

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2021
- Seneste Anlægsstatus: Roskilde-Holbæk udførelse ultimo 2021/Ibrugtagning 2024. Holbæk-Kalundborg 2027
- Aktuell status: Roskilde-Holbæk udførelse ultimo 2021/Ibrugtagning 2024. Holbæk-Kalundborg ibrugtagning 2027

Bemærkninger

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

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

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

Spor- og broombygningerne, dvs. de forberedende arbejder forud for selve elektrificeringen, af strækningen Roskilde-Holbæk udføres i perioden 2019-2021, og for strækningen Holbæk-Kalundborg i perioden 2022-2026. Sporsænkningen på Holbæk-Kalundborg afsluttes i 2022, mens de resterende forberedende arbejder på strækningen vil fortsætte frem til 2026. Projektering af de forberedende arbejder Holbæk-Kalundborg er startet op i 2. halvår 2020.

Hvad selve elektrificeringen angår, er projektering for etappen Roskilde-Holbæk afsluttet. Anlægsarbejdet er igangsat i 2. halvår 2020 og forventes udført ultimo 2021 og ibrugtagningen forventes i 2024, da ibrugtagningen er afhængig af Signalprogrammets udrulning i 2024.

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

Økonomi

Bevilling

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

Projektet blev i 2018 tilført i alt 112,7 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af udgifter til immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk i lyset af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan. Forligskredsen har dog i juni 2020 besluttet, at strækningen ikke immuniseres.

Overholdelse af bevilling

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

Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)

Baggrund

Formål

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

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

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

Hjemmelsgrundlag

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2025
- Aktuel status: 2025 (udførelse)/2026 (ibrugtagning)

Bemærkninger

På delstrækningen mellem Langå og Hobro udføres de forberedende arbejder til elektrificeringen i perioden 2018-2022 samtidig med strækningens fornyelsesaktiviteter. For de øvrige delstrækninger mellem Aarhus H og Lindholm gennemføres de forberedende arbejder for elektrificeringen i 2020 til 2024. Broerne er opdelt i ni bropakker, der udføres i perioden 2018 til 2024.

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

Selve elektrificeringen af strækningen er planlagt til udførelse i 2025 efter udrulning af det nye signalprogram på strækningen, idet ibrugtagning af elektrificeringen først sker ultimo 2026 sammen med elektrificeringen af strækningen Fredericia-Aarhus.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 2.420,8 mio. kr.
- Totaludgift: 2.826,4 mio. kr.

- Central reserve: 405,6 mio. kr.

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Elektrificering af Fredericia – Aarhus

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

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

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

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

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

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

Selve elektrificeringen af strækningen mellem Fredericia og Aarhus forventes at blive opdelt i 2 etaper. Arbejder på Aarhus H er en integreret del af Aarhus H-projektet, mens de øvrige arbejder forventes udført med henblik på ibrugtagning ultimo 2026.

Økonomi

Bevilling

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

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Modernisering af kørestrøm

Baggrund

Formål

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

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

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

Hjemmelsgrundlag

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

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

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

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Tidsplanen indebærer, at de første fordelingsstationer (Sydhavnen og Gelsted) ibrugtages ultimo 2021/primo 2022. Tidsplanen understøtter den løbende udrulning af DSB's nye el-tog og -lokomotiver i de kommende år. Ibrugtagning af de opgraderede fordelingsstationer i hhv. Fredericia og Roskilde forventes at finde sted i 2021. VVM-screening af fordelingsstation Gelsted er gennemført.

Fordelingsstationerne Sydhavnen, Marslev, Slagelse og Gelsted er udbudt i en totalentreprise, og der blev indgået kontrakt med vindende entreprenør i oktober 2020.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Ny station i Jerne

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Finanslov for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er i udførelsesfasen, og tidsplanen overholdes. Perroner er monteret, og opbygning af elevatortårne er igangsat. Stationen blev åbnet den 13. december 2020.

Økonomi

Bevilling

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

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes ikke overholdt. Der arbejdes på en konsolidering af projektets økonomi med henblik på anmodning om træk fra den centrale anlægsreserve.

Projektet er blevet dyrere end forudsat pga. øget behov for projektstyring, flere rådgiveromkostninger og meromkostninger som følge af fejl i projekteringen.

Hastighedsopgradering Aarhus-Langå

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er i projekteringsfasen. Entreprenørudbud for strækningen mellem Aarhus og Langå forventes udsendt forår 2021.

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

Økonomi

Bevilling

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

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 51 af 12. oktober 2017

Akt. 6 af 11. oktober 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægsarbejderne ved Lindholm er gennemført, og jernbanen er taget i brug den 21. september 2020. Projektet ved Lindholm er udført samtidig med og i samme entrepriser som den nye bane til Aalborg Lufthavn. Grundet Signalprogrammets reviderede udrulningsstrategi er det sket med eksisterende sikringsteknologi og med senere udrulning af det nye signalsystem (ERTMS).

Dobbeltsporet ved Hjørring planlægges anlagt i 2024 med det nye signalsystem (ERTMS). Det var oprindeligt forudsat, at dobbeltsporet ved Hjørring skulle anlægges i 2020 samtidig med dobbeltsporet ved Lindholm. Detailprojektering, ekspropriation og ledningsomlægning forventes gennemført i 2021 – 2023.

Økonomi

Bevilling

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

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Anlæg af Stilling Station

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 88 af 28. februar 2019.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

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

Økonomi

Bevilling

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

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Ny bane til Aalborg Lufthavn

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 1542 af 13. december 2016.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Banen blev åbnet den 13. december 2020 med eksisterende sikringsteknologi og med senere udrulning af det nye signalsystem (ERTMS).

Ibrugtagning af klargøringsanlæg og det ene perronspor (spor 2) ved Aalborg Lufthavn station udskydes fra 2020 til 2024, hvor Signalprogrammet udrulles på strækningen. Dette skyldes det generelle forbud mod oplåsning af ikke-centralsikrede sporskifter. Sporskifterne centralsikres i 2024. I mellemtiden bliver der ilagt en sporrække, så spor 1 kan benyttes, og den planlagte drift kan opretholdes frem til udrulningen af signalprogrammet.

Økonomi

Bevilling

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

Projektet er tilført 51,1 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale reserve, primært som følge af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

Baggrund

Formål

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

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 141 af 16. maj 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er under opstart, og der er indgået kontrakt med rådgiver for strækningen mellem Odense og Nyborg. Planlægning af rådgiverudbud for hastighedsopgradering på Sjællandsdelen er igangsat og forventes gennemført 1. kvartal 2021. Efter gennemført detailprojektering forventes anlægsarbejderne udbudt og kontraheret i 2022-2023, og anlægsarbejderne forventes udført i 2023-2025. Projektet er i forhold til de oprindelige forudsætninger udskudt med ét år på baggrund af en

samlet koordinering af anlægsprojekter på hovedstrækningen, for at undgå flaskehals på godskorridoren samt færdiggørelse af fornyelsesprojekter inden Ny Bane København-Ringsted ibrugtages i ERTMS-teknologi ultimo 2022. Projektet udføres samtidigt med kommende sporfornyelsesprojekter på de enkelte delstrækninger.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Ny station i Vinge

Baggrund

Formål

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 blev der reserveret 55 mio. kr. (2014-priser) til en ny S-togsstation i Vinge og afsat 5,1 mio. kr. (2017-priser) i 2015 til et statsligt bidrag til forberedelse af projektet. Forligskredsen har i aftale af 10. oktober 2018 og med finansloven for 2019 besluttet at igangsætte etablering af S-togsstationen.

Hjemmelsgrundlag

Finanslov for 2019 og finansloven for 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Alle spæringskrævende arbejder blev overstået som planlagt i 2020, og stationen åbnede den 13. december 2020.

Økonomi

Bevilling

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

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Internet i tog

Baggrund

Formål

Med et politisk mål om at passagerer på hele statens jernbanenet skal kunne anvende toget som arbejdsplads senest med udgangen af 2019, er det overordnede projekt, Internet i Tog, igangsat i 2016. Følgende parter indgår i det etablerede samarbejde: DSB, Arriva, Hi3G, Telia, Telenor, TDC og Banedanmark. Det overordnede projekt består af tre hovedelementer, der er indbyrdes afhængige: 1) indbygning af signalforstærkere fra mobiloperatørerne i DSB's tog, 2) indbygning af wi-fi-system for datatransmission i DSB's tog, samt 3) forbedret radiodækning langs Banedanmarks jernbanenet.

Hvad sidstnævnte angår, er der med akt. 9 af 13. oktober 2016 afsat en statslig totaludgift på 105,7 mio. kr. (2020-priser) med henblik på at sikre de størst mulige forbedringer af brugeroplevelsen ved internet i tog via investeringer i radiomaster langs jernbanenettet samt fibernet til transmission og teknikhytter. Midlerne er øremærket til den infrastrukturudbygning, som Banedanmark skal gennemføre, mens mobiloperatørerne afholder udgifterne til radioudstyr og driften heraf.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 9 af 13. oktober 2016

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Arbejdet er igangsat i 2016 og skulle oprindeligt være afsluttet med udgangen af 2019. Der er efter første halvår 2020 etableret master på 40 sites (lokationer), og yderligere seks sites vil blive gennemført inden årsskiftet 2020/2021 inden for budgettet. De sidstnævnte sites har krævet en længere sagsbehandlingstid, og herunder er tre sager afgjort ved Planklagenævnet, alle tre med positivt udfald. For tre sites har der været planlagt ekspropriationer i 2020, men kun for ét site blev det nødvendigt at gennemføre ekspropriationsforretningen. Der har ligeledes været vanskeligheder med at kunne gennemføre etablering rent byggeteknisk bl.a. på grund af skrånende terræn og jordbundsforhold, men der er fundet løsninger på flere af disse.

På ca. to-tredjedele af alle sites i projektet har der skullet tilkøbes jord og/eller indgås aftaler om vejret. Forhandlinger herom samt klagebehandling har vist sig langvarige og har presset tidsplanen for projektets udførelsesfase.

46 masteplaceringer er i alt fordelt indbyrdes mellem mobiloperatørerne, og Banedanmark forventer at have gennemført etablering af alle 46 mastesites inden årsskiftet 2020/2021. 46 masteplaceringer er i alt fordelt indbyrdes mellem mobiloperatørerne, og 45 af disse masteplaceringer er gennemført ved årsskiftet 2020/2021. Den resterende masteplacering forventes gennemført i januar 2021

Økonomi

36. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Bevilling

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

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Ny bane over Vestfyn (udføres af Vejdirektoratet)

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov L 1424 af 17. december 2019

Akt 227 af 18. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- Forventet 2023

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægsprojektet er forudsat med opstart 2023.

Økonomi

Bevilling

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

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg

Baggrund

Formål

Baggrunden for projektet er et ønske om at forkorte rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg.

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

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020 (færdiggørelse), 2020 (hastighedsforøgelse)
- Seneste Anlægsstatus: 2020 (færdiggørelse), 2024 (hastighedsforøgelse)
- Aktuel status: 2020 (færdiggørelse), 2024 (hastighedsforøgelse)

Bemærkninger

Udførelse sker sammen med fornyelsesprojektet, der udføres på samme strækning.

Arbejdet på hastighedsopgraderingen er opstartet 1. kvartal 2020, og arbejderne blev afsluttet den 19. september 2020. Hastigheden bliver dog ikke øget på strækningen før Signalprogrammet rulles ud på strækningen, hvilket er planlagt til at ske ultimo 2024 jf. Anlægsplan 2030.

Økonomi

Bevilling

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

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

2.2. Fornyelser på baneområdet

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

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

Tablet 2.2 | Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2020-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.20	Åbningsår
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020				
Sporfornyelse Ringsted-Nykøbing F. inkl. Nykøbing F. Station	189,3	Ja	80,5	2022
Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fienneslev og Forlev	634,3	Ja	310,7	2021
Fornyelse af perroner ved Slagelse st.	62,8	Ja	13,0	2021
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	844,1	Ja	352,6	2022
FTN Tracé Skjern-Holstebro	71,5	Ja	7,3	2021
FTN Tracé Næstved-Nykøbing F.	60,7	Ja	56,6	2020
Sporfornyelse København-Høje Taastrup	515,1	Ja	49,8	2022
Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder				
Sporfornyelse af Vejle st.	70,4	Ja	63,0	2020

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

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

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 42 af 7. december 2017

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

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

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 189,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften forventes overholdt.

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

Baggrund

Formål

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

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 15 af 8. november 2018

Akt 206 af 18. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Arbejderne mellem Fjenneslev og Forlev er gennemført i 2019. Der var efterfølgende behov for hastighedsnedsættelser på en strækning ved Forlev på grund af sætninger i sporet hen over den nyopbyggede dæmning. Sætningerne er stoppet, hvorefter strækningshastigheden i juni 2020 blev forøget igen.

Arbejderne på Slagelse station blev genudbudt i sommeren 2020 grundet forsinkelser af den sikringstekniske projektering, og entreprenørkontrakter blev indgået i august 2020. De forberedende arbejder gennemføres frem til årsskiftet 2020/2021. Hovedarbejderne opdelt i tre stadier opstartes i juli 2021 og fortsætter frem til årsskiftet 2021/2022.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 634,3 mio. kr.

Udskydelsen af projektets arbejder på Slagelse station og den forlængede udførelsesperiode medfører en række meromkostninger i sporfornyelsesprojektet. Samtidig er der en række øvrige, allerede konstaterede merudgifter i projektet, som samlet indebar behov for at forhøje den bevilgede totaludgift til 634,3 mio. kr. (2020-priser), jf. akt 206 af 18. juni 2020.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Perroner ved Slagelse Station

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 43 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Perronfornyelsesprojektet er udbudt sammen med sporfornyelsen på stationen (jf. Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev ovenfor), og der er indgået kontrakt med entreprenør august 2020. Perronarbejderne udføres i en række planlagte spærringer hen over sommeren og efteråret 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 62,8 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse København – Høje Taastrup

Baggrund

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporfornyelse af fjernbanestrækningen mellem København og Høje Taastrup. Arbejderne udføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen omfatter bl.a. fornyelse af sporkasse, ballastrensning, skinneudveksling, drænarbejder, samt afledte sikrings-, kørestrøms og stærkstrømsarbejder. Hertil udveksling af en række sporskifter på hhv. København, Hvidovre Fjern, Glostrup og Høje Taastrup Station.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 82 af 10. december 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Seneste Anlægsstatus: Nyt projekt
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Projektet blev udbudt i en hovedentreprise september 2020 med forventet kontraktindgåelse februar 2021. Arbejderne udføres i en række sporspærringer henover forår, sommer og efterår i både 2021 og 2022.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 515,1 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse af strækningen Hobro-Aalborg

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 92 af 30. januar 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2020/2022
- Aktuel status: 2020/2024

Bemærkninger

Hoveddelen af udførelsen sker sammen med hastighedsopgraderingen af samme strækning, jf. Hastighedsopgradering af Hobro-Aalborg i kapitel 2.1. Arbejdet på hoveddelen af fornyelsesprojektet blev opstartet i 1. kvartal 2020, og afsluttet den 19. september, hvor strækningen blev ibrugtaget.

Som oplyst i Transport- og Boligministeriets 'Serviceeftersyn af jernbanen' er sporombygningen på Aalborg St. udskudt på grund af mangel på sikringstekniske valideringsressourcer. Senest har det vist sig nødvendigt at udskyde ombygningen fra 2022 til forventeligt 2024. Dette skal ses i sammenhæng med, at 2022 i forvejen har et meget omfattende produktionsomfang, samt at der også planlægges med meget omfattende spærringer mellem Aarhus og Langå. Således vil en udskydelse af Aalborg station både udligne Banedanmarks samlede aktivitetstryk over de kommende år samt være en fordel i forhold til trafikafviklingen på strækningen Aarhus – Aalborg strækningen.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 844,1 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

FTN fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro

Baggrund

Formål

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

Projektet omfatter etablering af fiberkabelinfrastruktur (primært nedgravning af kabelrør) samt etablering af tilhørende betjeningsbrønde og passager på strækningen Skjern-Holstebro, i alt ca. 73 km. Efter færdiggørelse af fiberkabelanlægget vil der blive ibløst fiber i de nye rør.

Hjemmelsgrundlag

Akt 208 af 18. juni 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår

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

Bemærkninger

Projektet udføres i en hovedentreprise.

Kontrakten på hovedentreprisen er indgået i juli 2020, og udførelsen er igangsat. Anlægsarbejderne forventes at være afsluttede i sommeren 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 71,5 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften forventes overholdt.

FTN fiberkabelinfrastruktur Næstved-Nykøbing Falster

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt 229 af 17. juni 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår

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

Bemærkninger

Udførelsen på delstrækningen Næstved-Nykøbing Falster blev igangsat i oktober 2019 af hensyn til koordinering med en hastighedsopgradering og elektrificering af strækningen (begge i regi af Femern Landanlæg) samt en sporfornyelse af strækningen, jf. akt. 42 af 7. december 2017 om sporfornyelse af Ringsted-Nykøbing Falster. Anlægsarbejderne forventes afsluttet ved årsskiftet 2020/2021, dog ikke arbejderne på Nørre Alslev station, Tingstedet og Nykøbing F. station, hvor de endelige anlægsarbejder er udsat til 2021 af hensyn til koordineringen med Femern Landanlægs anlægsarbejder.

.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 60,7 mio. kr.

Projektet blev oprindeligt igangsat uden forelæggelse for Finansudvalget, idet budgettet på igangsættelsestidspunktet var under 60 mio. kr., der udgør forelæggelsesgrænsen for Banedanmark. Jf. orienterende akt 229 af 25. juni 2020 indebar forskellige realiserede og forventede merudgifter, at projektets budget senere steg til 60,7 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften forventes overholdt.

2.3. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

Sporfornyelse af Vejle Station

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen har Banedanmark gennemført en sporombygning af Vejle St. Sporombygningen blev ibrugtaget den 22. august 2020. Restarbejder/slutjustering pågår indtil ultimo 2020.

2.4. Fornyelse og vedligehold af jernbanenet

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

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

(mio. kr. løbende priser)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Bevilling (netto)	2.254,2	2.107,3	1.869,9	2.556,1	2.649,3	2.525,8	13.962,6
Forbrug / Prognose	2.342,0	2.139,5	2.311,1	2.540,7	2.023,7	2.155,5	13.512,5
Merforbrug	87,8	32,2	441,2	-15,4	-625,6	-370,3	-450,1

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

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

Status

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

I 2019 og 2020 er udgifterne derfor væsentligt lavere end årets bevilling. Dette skyldes især, at det tidligere har været nødvendigt at udskyde en række større, planlagte aktiviteter i forbindelse med bevillingsreduktionen som følge af tilbageførsel af midler til den centrale reserve (jf. "Den budgetmæssige situation"). Herudover er der udskudt aktiviteter grundet de begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering.

I perioden frem mod 2023 er der planlagt følgende større fornyelsesarbejder:

48. | Status for anlægs- og byggeprojekter

- Mellem Ringsted og Nykøbing Falster udføres sporfornyelse i 2019-2021 som en del af opgraderingen af banen i forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt.
- I 2020 er der gennemført sporombygning på Vejle Station, der gennemføres sporfornyelse på dele af strækningen Hobro-Aalborg, og der etableres FTN fiberkabelanlæg på strækningen Næstved-Nykøbing Falster.
- I 2021 udføres sporfornyelse på Slagelse Station, og dele af strækningen København-Høje Taastrup. Dertil kommer perronfornyelse af Slagelse Station og etablering af FTN fiberkabelanlæg på strækningen Skjern-Holstebro.
- I 2022 gennemføres den resterende del af København-Høje Taastrup, sporfornyelsen mellem Roskilde-Ringsted, Slagelse-Korsør, Aarhus-Langå og Struer Station. Dertil kommer deludførelse på kørestrømsfornyelse Svanemøllen-Holte.
- I 2023 udføres bl.a. sporfornyelse Nyborg-Odense, Fredericia station, og dele af den frie strækning mellem Fredericia-Aarhus (Fredericia-Vejle). Dertil udføres den resterende del af kørestrømsfornyelse Svanemøllen-Holte.

Den ændrede strategi for udrulning af Signalprogrammet, den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering samt bevilling til fornyelsen har medført væsentlige ændringer i den tidligere plan for fornyelsesprojekter. Senest er sporfornyelsen af Aalborg Station udskudt fra 2022 til forventeligt 2024, spor- og perronfornyelse af Slagelse Station er udskudt fra 2020 til 2021, og Aarhus-Langå er udskudt fra 2021 til 2022.

Udskydelsen af fornyelsesprojekterne medfører en forøgelse af Banedanmarks omkostninger til ekstraordinært vedligehold på de strækninger, der skulle have været fornyet. Herudover er der i perioden ibrugtaget en række nye anlæg, bl.a. København-Ringsted, hvilket ikke var forudsat i den oprindelige bevilling.

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

Den budgetmæssige situation

Samlet for perioden 2015-2020 forventer Banedanmark et mindreforbrug i forhold til bevillingen på ca. 450 mio. kr. Det var tidligere forventningen, at der ville være et merforbrug i perioden svarende til opsparingen på Banedanmarks finanslovskonto for fornyelse og vedligehold primo 2015 (540,1 mio. kr.), og at der derfor ikke ville være nogen tilbageværende opsparing ved udgangen af 2020. Især den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering har dog medført, at visse aktiviteter er udskudt til efter 2020.

De fremtidige økonomiske rammer for Banedanmarks fornyelse og vedligeholdelsesaktiviteter forventes fastlagt i forbindelse med en kommende *Grøn mobilitetsplan*.

3. Veje

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

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

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

Boks 4 | Markedssituationen på vejområdet

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

Boks 5 | Særligt om covid-19 situationens påvirkning på Vejdirektoratets vejprojekter – status pr. 10. november 2020

Størstedelen af Vejdirektoratets projekter på vejområdet er i større eller mindre omfang påvirket af coronasituationen. Overordnet forårsager situationen, at det er vanskeligt at skaffe den nødvendige bemanning samt materiale og materiel, hvilket påvirker projekternes økonomi og fremdrift.

På Storstrømsbroen er der i den halvårige periode konstateret smitteudbud ad flere bølger blandt entreprenørens funktionærstab. De skærpede indrejserestriktioner skaber desuden fortsat vanskeligheder med at skaffe tilstrækkelig bemanning på byggepladsen ift. entreprenørens udenlandske medarbejdere. COVID-19 situationen har haft væsentlig indflydelse på projektets overordnede produktion og fremdrift. Som følge heraf er der risiko for en længere udførelsesperiode. Vejdirektoratets vedligeholdelsesprojekter påvirkes også, herunder særligt renoveringen af Salling-sundbroen.

Den særligt indskærpede situation på tværs af en længere række nordjyske kommuner bidrager yderligere til at skabe ekstraordinære udfordringer for Vejdirektoratets anlægsprojekter. Restriktionerne har påvirket projekternes økonomi og fremdrift. Udvidelsen af E20 Fynske Motorvej har været særligt udfordret, i og med at entreprenørernes medarbejdere fra Nordjylland ikke kunne tilgå arbejdspladsen. Det samme var tilfældet for en underentreprenør på udvidelsen af Rute 11 i Ribe. Det er dog endnu for tidligt at vurdere de fulde implikationer af dette.

3.1 Projekter under gennemførelse

Tabel 3.1 | Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2020-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projekt-bevilling	Overholdelse af projekt-bevilling	Forbrug pr. 30.05.20	Disponeret projektreserve	Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Infrastrukturfonden								
Storstrømsbroen	4.566,7	Ja	3864,1	Nej	1.228,1	61%	Vejforbindelse: 2023 Baneforbindelse: 2024	Vejdirektoratet
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)	201,0	Ja	170,1	Ja	106,7	0%	2023	Vejdirektoratet
Finansloven								
Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Udense V	2.608,5	Ja	2.207,2	Ja	346,0	0%	2027	Vejdirektoratet
Anlægsprojekter ejet af tredjepart								
Nordhavntunnel ¹⁾	3.645,0	Ja	3.064,0	Ja	29,9	0%	2027	Vejdirektoratet

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

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

Storstrømsbroen

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 737 af 1. juni 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektets forventede åbningstidspunkt blev ved sidste anlægsstatus udsat fra ultimo 2022 til 1. halvår 2023 for vejforbindelsen, og fra 2023 til 2024 for jernbaneforbindelsen. Årsagerne til forsin-

kelserne er primært, at entreprenørens projektering, mobilisering og anlæg af byggepladsen til elementproduktionen har taget væsentligt længere tid end forventet, og at situationen vedrørende covid-19 har bidraget yderligere til forsinkelsen.

Vejdirektoratet og totalentreprenøren har indgået aftale om entreprenørens krav til tidsfristforlængelse som følge af coronasituationen samt bygherrens forhold. Samlet er der indgået aftale om en udskydelse af færdiggørelsesfristen på 6 mdr. Der pågår fortsat drøftelser mellem Vejdirektoratet og entreprenøren om mulige tidsoptimerende tiltag. Potentialet i en eventuel tidsmæssig optimering af elementproduktionen, f.eks. ved indførelse af 2- eller 3-holdsskift, kan først vurderes mere præcist når produktion og montage af brodragererlementer er kommet op på fuld produktion, hvilket forventes at ske i efteråret 2021.

Anlæg af produktionspladsen på Masnedø inklusive udskibningshavnen er færdiggjort og den store flydende montagekran er færdigsamlet og færdigtestet. Produktionslinjen for præfabrikation af fundamenter er færdig, og produktion af fundamenter er i gang. Ligeledes er produktionslinjen for pilleskaftelementer færdig, og produktion af disse elementer er også i gang.

Produktionslinjen for brodragererlementerne er under færdiggørelse og produktion af den første brodrager forventes at kunne påbegyndes i første kvartal 2021. Det første præfabrikerede fundament er udskibet og sænket på plads i Storstrømmen d. 17. december 2020.

Vejdirektoratet er fortsat ikke tilfreds med entreprenørens produktionskadence, og følger fortsat op på dette i tæt dialog med entreprenøren.

Økonomi

Bevilling

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

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektet har på finansloven for 2020 en projektbevilling på 3.864,1 mio. kr., som vurderes stram, hvilket delvist skyldes påvirkningen fra coronasituationen. Det vurderes meget sandsynligt, at der kan blive behov for at trække på projektets centrale reserve. Da projektet endnu ikke er så fremskredent, at det kan siges med sikkerhed, om der er behov for tilførsel af central reserve, afventer beslutningen herom. Vejdirektoratet følger nøje udviklingen i risikobilledet for projektet. Transportministeren har i brev af 3. november 2020 orienteret forligskredsen bag ”En Grøn Transportpolitik” om den økonomiske situation. Projektets totaludgift forventes overholdt.

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

Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)

Baggrund

Formål

Projektet skal afhjælpe fremkommelighedsproblemer på den mest belastede strækning på rute 11 gennem Ribe by. Projektet indebærer en udbygning af en strækning på den eksisterende rute 11 til to spor i hver retning. Endvidere omfatter projektet etablering af støjskærme på østsiden af en strækning på rute 11, ombygning af signalregulerede kryds, anlæg af stitunnel under rute 11 syd for det sydligste af de signalregulerede kryds og etablering af to shunts på rundkørslen ved Plantagevej. I projektet indgår en undersøgelse af tilstanden af den eksisterende bro over Ribe Å. Beslutning om gennemførelse af bygning af klapbro over Ribe Å er henlagt til de kommende forhandlinger om en grøn infrastrukturplan.

Hjemmelsgrundlag

Aktstykke nr. 24 af 1. december 2016.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Sidste anlægsstatus: 2023
- Aktuel Status: 2020 for vejudvidelsen/2023 for klapbroen

Bemærkninger

Udbygningsarbejdet for både den østlige og vestlige side, samt jernbanekrydsningen er færdiggjort, således at strækningen åbnede d. 10. december.

Forligskredsen bag en grøn transportpolitik har besluttet, at spørgsmålet om finansiering af klapbroen, som tidligere var en del af projektet, er henvist til de kommende forhandlinger om en grøn mobilitetsplan, da klapbroen kræver, at projektet bliver tilført en merbevilling. Transport- og Boligministeriet har bedt om en undersøgelse af den eksisterende broes tilstand. Undersøgelsen forventes færdiggjort ved årsskiftet.

Økonomi

Bevilling

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

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektet forventes med dets nuværende formål gennemført inden for projektbevillingen.

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

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov nr. 524 af 27 maj 2010

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Strækningen Odense Vest til Gribsvad åbnede for trafik d. 16. december. Slidlag og støjskærme udføres i 2021-2022.

For etappen fra Gribsvad til Nørre Aaby er forlægningen af Møllebækken afsluttet. Ekspropriationerne foregik fra september til november 2020. Bygværksentreprisen, der omfatter forlængelse af fem vejunderføringer, er påbegyndt i oktober 2020 og forventes afsluttet først på sommeren 2021. Storentreprisen, der omfatter den egentlige udbygning af motorvejen, er udbudt i begyndelsen af oktober 2020. Denne entreprise forventes påbegyndt i april 2021. Entreprisen forventes afsluttet i 2022, dog forventes slidlagsarbejderne først at være afsluttet i 2023.

Økonomi

Bevilling

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

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning. Projektet tilbagefører på FFL21 40,0 mio. kr. i sikre besparelser

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Nordhavnstunnel (udføres for Københavns Kommune)

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov L 57 af 19. december 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektering af tunnel og erstatningshavn er påbegyndt. Der er kontraheret og igangsat diverse forundersøgelser, såsom geotekniske undersøgelser og forureningsundersøgelser, som udføres i løbet af efteråret og vinteren 2020/2021. Arkæologiske forundersøgelser er også igangsat.

Økonomi

Ramme

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

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

Overholdelse af ramme

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

3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

Table 3.2 | Økonomioversigt over større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2020-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.20	Afslutningsår	Bevillingsansvarlig
Infrastrukturfonden / Finansloven					
Forstærkning af Langelandsbroen	65,6	Ja	1,6	2022	Vejdirektoratet
Renovering af Sallingsundbroen	147,8	Ja	20,4	2023	Vejdirektoratet
Vedligehold af Skovdiget Østbro	80,5	Ja	0,8	2022	Vejdirektoratet

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

Forstærkning af Langelandsbroen

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er forstærkning af Langelandsbroen. I forbindelse med andet vedligeholdelsesarbejde på broen, blev der i efteråret 2019 fundet et brudt forspændingskabel i broens bundplade. Arbejdet er nødvendigt, da en begyndende nedbrydning af armeringen i brodækket har reduceret broens bæreevne, og ved fortsat nedbrydning kan bæreevnen med tiden blive kritisk lav.

Projektet består i at etablere ekstra bæreevne i form af ekstern forspænding, hvor stålliner gøres fast i hver ende af de enkelte brofag med betonkonsoller og spændes op. Forstærkningen anordnes inde i de hulrum, som brodækket er opbygget med. Arbejderne vil på den måde kunne gennemføres stort set uden at påvirke trafikken på broen.

Hjemmelsgrundlag

Fortroligt Akt. Ø af 26. maj 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet afslutningsår:

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

Bemærkninger

Der er afholdt licitation i september 2020 og der er indgået kontrakt med lavest bydende. Entreprenøren har påbegyndt entreprisen og følger tidsplanen. Arbejdet forventes afsluttet i maj 2022.

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 65,6 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling er uændret.

Overholdelse af bevilling

Aktstykkebevillingen forventes overholdt.

Renovering af Sallingsundbroen

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Fortroligt Akt. J af 13. november 2019, fortrolighed ophævet ved Akt 266 af 1. juli 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet afslutningsår:

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

Bemærkninger

Brodækket har vist sig være betydelig mere ujævnt end forudsat i udbuddet. Der udføres derfor et profileringslag på ca. 50 mm tykkelse på hele bropladen. Det pågældende tillægsarbejde forventes afholdt inden for aktstykkebevillingen, men entreprisens færdiggørelse kan blive forsinket 1/2 - 1 år – deraf det nye afslutningsår. Gennem hele projektperioden er broen åben for trafik med ét kørespor i hver retning og fartbegrænsning på 50 km/t. Brede køretøjer skal dog bestille overkørsel inden for to daglige tidsvinduer.

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 141,4 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Aktstykkebevillingen forventes overholdt.

Renovering af Skovdiget Østbro, Hillerødmotorvejen

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er primært omisolering af Skovdiget Østbro, der fører Hillerødmotorvejen over jernbanen ved Skovbrynet station. Projektet omfatter ny fugtisolering og ny belægning på bropladen, nye dilatationsfuger og nye kantbjælker. Udskiftning af belægning og fugtisolering vil indebære, at beton og armering i brodækket vurderes at være effektivt beskyttet de kommende 50-60 år. For at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling under udførelse af arbejderne på broen, udføres der forstærkning af nødspor på en ca. 2 km lang strækning nord for broen. Det forstærkede nødspor skal anvendes som et ekstra kørespor.

Hjemmelsgrundlag

Fortroligt Akt. AC af 3. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet afslutningsår:

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

Bemærkninger

Der er i juli 2020 indgået kontrakt med entreprenøren om udførelse af broarbejderne. I 2020 foretages kun planlægning og myndighedsbehandling i forhold til Banedanmark. Selve arbejderne på broen igangsættes først marts 2021.

Forberedende arbejder for forstærkning af nødspor er igangsat og forløber planmæssigt.

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 80,5 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling er uændret.

Overholdelse af bevilling

Aktstykkebevillingen forventes overholdt.

3.3 Åbnede større anlægs- og vedligeholdelsesprojekter

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

(mio. kr. 2020-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projekt-bevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 30.09.20	Disponeret projektreserve	Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Infrastrukturfonden								
Haderup omfartsvej	310,9	Ja	263,1	Ja	172,1	63%	2020	Vejdirektoratet
Udbygning af Kalundborgmotorvejen	463,6	Ja	392,3	Ja	339,6	0%	2019	Vejdirektoratet
Udbygning af E45 Aarhus S-Skanderborg S	502,3	Ja	425,0	Ja	314,1	0%	2019	Vejdirektoratet
Anlægsprojekter udført for tredjepart								
Fjordforbindelsen Frederikssund	2104,5 ¹⁾	Ja	655,4	Ja	647,2	0%	2019	Vejdirektoratet
Større vedligeholdelsesprojekter								
Spunsvæggen på Lyngbyvejen	98,1	Ja	98,1	Ja	47,5	0%	2020	Vejdirektoratet

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

¹⁾ Totaludgiften for Fjordforbindelsen Frederikssund er opgjort som ankerbudgettet, hvilket inkluderer projektets samlede anlægsoverslag samt etablering af betalingsanlægget. Projektet er på FL20 bevilget 655,4 mio. kr. i statsligt bidrag til selve anlægsprojektet, hvoraf den resterende udgift til projektet finansieres af den selvstændige offentlige virksomhed 'Fjordforbindelsen Frederikssund' gennem låneoptag. Projektets forbrug er i tabellen opgjort ift. det statslige bidrag. Det samlede forbrug var pr. 30.09.2020 1.610,8 mio. kr.

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

Haderup Omfartsvej

Omfartsvejen er åbnet for trafik 2. oktober 2020. Der udføres afsluttende arbejder på de vejstykker som skal omklassificeres til kommunevej, da det er fordelagtigt at gennemføre disse arbejder efter at trafikken er flyttet til omfartsvejen. Ligeledes udføres vildthejn på en ca. 1000 meter strækning ved landskabsbroen over Røjebæk Å. Beplantningsarbejde gøres klar til udførelse i starten af 2021. Arbejde med færdiggørelse af slutregning pågår og vil være afsluttet umiddelbart inden jul. Aftaler om omklassificering til Herning Kommune og til Holstebro Kommune pågår. Der er i forbindelse med udgiftsopfølgning for 3. kvartal afleveret sikre besparelser på 30 mio. kr., hvorfor projektbevillingen reelt er 233,1 mio. kr.

Udbygning af Kalundborgmotorvejen

Støjskærmen ud for Sdr. Jernløse er blevet forlænget med 100 meter til begge sider. Udskudte arbejder relateret til totalentreprisen er udført. Aftale vedr. omklassificering er indgået med Holbæk Kommune. Der er i oktober udført asfaltarbejder på Skovvejen i krydset ved Dramstrup, som skaber et sammenhængende vej- og cykelstiforløb forbi krydset. Der er i forbindelse med udgiftsopfølgning for 3. kvartal afleveret sikre besparelser på 20 mio. kr., hvorfor projektbevillingen reelt er 372,3 mio. kr.

Udbygning af E45 Aarhus S-Skanderborg S

De eneste større arbejder, som på nuværende tidspunkt udestår, er støjdæmpende foranstaltninger. Opsætning af støjskærme på to lokaliteter ved Vrold og Skanderborg Vest blev godkendt af den forligskredsen i september 2020. Udførsel af støjskærmene forventes i 2021/2022. Støjrante husejere tilbydes desuden facadeisolering.

Fjordforbindelsen Frederikssund

Der pågår en række mindre færdiggørelsesarbejder. Derudover afhænder projektet en del sommerhuse og en række arealer over de næste par år. Der er udført mindre trafikforanstaltninger på J.F. Willumsens Vej i 2020. Der er efter åbning indgivet et stort antal klager til Ekspropriationskommissionen vedr. gener fra støj, nærhed og dominans.

Spunsvæggen på Lyngbyvejen

Projektet er afsluttet. De sidste arbejder er udført og entreprisen blev afleveret rettidigt den 4. juni 2020 af entreprenøren. Der udestår mindre mangler, som udføres i sidste kvartal af 2020.

3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance for kapitalbevarende vedligeholdelse

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

Vedligeholdelsesmæssig balance mv.

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

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

Prognoserne for den kapitalbevarende vedligeholdelse viser, at det totaløkonomiske optimale behov overstiger forventede finanslovsbevillinger. Dette betyder, at der igen vil blive opbygget efterslæb, hvis ikke finanslovsbevillingerne forøges. Når vejnettet ikke længere er i vedligeholdelsesmæssig balance, vil efterslæbet medføre meromkostninger for staten, da det vil være nødvendigt at udskyde arbejder, hvilket medfører meromkostninger i forhold til at udføre vedligeholdelsen rettidigt. Vejdirektoratet vil prioritere vedligeholdelsesarbejderne inden for de bevillingsmæssige rammer med henblik på at minimere meromkostningerne ved udskydelse af arbejder, og at der dermed ikke opbygges unødigt efterslæb.

Prognose for optimal vedligeholdelse i 2020 og frem

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

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

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

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

4. Letbaner

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

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

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

(mio. kr. 2019-priser)	Totaludgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 30.09.2020	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling ³⁾ 30.09.19	Åbningsår/afslutning
Aarhus Letbane (inkl. elektrificering af Grenaa-banen)	2144,4 ⁴⁾	Ja	2.144,4	1.077,5	1.070,1	2020
Odense Letbane	2842,7 ⁵⁾	Ja	2.316,1	1.196,4	931,6	2021
Letbane i Ring 3	5.937,9	Ja	1.668,5	1.989,4	1.303,3	2025

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

2) "Statsligt bidrag" inkluderer indskud/tilskud, centrale reserver afsat af staten samt visse bidrag til foregående undersøgelser. 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.

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

4) Den oprindelige bevilling på 2062,7 mio. kr. fodyres. Anlægsprojektet forventes samlet at koste 2.142,8 mio. kr. Fordyrelsen finansieres af Aarhus Kommune.

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

4.1 Aarhus Letbane

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Lov 432 af 16. maj 2012

Aftale af 12. juni 2014

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2012

Forventet åbningsår:

- Sidste strækning er åbnet i 2019

Bemærkninger

Banedanmark, der ejer Grenaabanen, har i 2. halvår 2019 afsluttet anlægsprojektet med at hastighedsopgradere banen. Det er sket ved opgradering af visse sikrede overkørsler (alle sikrede overkørsler på Grenaabanen er nu med bomanlæg), nedlæggelse af andre sikrede overkørsler samt nedlæggelse af alle de usikrede overkørsler. Sikkerhedsgodkendelsen er færdig og de fysiske forudsætninger for at hæve hastigheden fra 75 til 100 km/t er dermed på plads, men for at rejsetiden kan nedbringes og der kan tilbydes halvtimesdrift mellem Aarhus og Grenaa, skal krydsningssporet i Trustrup etableres.

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

Hovedprojektet er tilvejebragt, men der pågår fortsat en række mindre anlægsopgaver udenom hovedprojektet.

Økonomi

Bevilling

- Statsligt bidrag: 1.077,5 mio. kr.
- Totaludgift: 2.144,4 mio. kr.
- Central reserve: 0 mio. kr.

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

Overholdelse af bevilling

Det samlede anlægsprojekt, som medfinansieres af staten, blev bevilliget 2.062,7 mio. kroner. Den nyeste forventning til de for projektet er 2.144,4 mio. kr. Fordyrelsen på 81,7 mio. kr. finansieres af selskabets interessenter, dvs. Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

4.2 Odense Letbane

Baggrund

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

Hjemmelsgrundlag

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår

- 2015

Forventet åbningsår

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

Bemærkninger

Selve anlæggelsen af den kommende letbane i Odense følger de lagte planer. Alle de forberedende arbejder er udført og fokus er nu på de afsluttende arbejder vedrørende anlæggelse af infrastruktur, samt gennemførelse af et omfattende testprogram med integration af mange tekniske systemer frem mod forventet idriftsættelse af letbanen i september 2021.

Økonomi

Bevilling

- Statsligt bidrag: 1.196,4 mio. kr.
- Totaludgift: 2.842,7 mio. kr. (inkl. tilkøb og merudgift til senere idriftsættelse)
- Central reserve: 61,7 mio. kr. (her af 35,4 mio. kr. vedrørende Odense Kommune)

I 2017 er der disponeret over hele den statslige projektreserve og en delmængde af den statslige centrale anlægsreserve (123,3 mio. kr. 2018-priser). Der er i 2020 tilført yderligere central reserve på i alt 70 mio. kr. (2020-priser), heraf 34,6 mio. kr. fra den statslige centrale anlægsreserve til projektet. Denne tilførsel fra den centrale reserve skal dække merudgifter, der opstået pga. covid-19-krisen. Krisen har medført, at kritisk personale fra udlandet har manglet i projekttilblivelsen. Med tilførslen kan projektets færdiggørelsesdato fastholdes, hvilket vurderes billigere end en forsinkelse. Der resterer herefter 26,3 mio.kr. af den statslige centrale anlægsreserve (2020-priser).

Overholdelse af bevilling

Den samlede totaludgift udgør 2.842,7 mio. kr. inklusive merudgifter ifm. senere idriftsættelse på 182,4, der betales af Odense Kommune, tilkøbene fra Odense Kommune (for 140,4 mio.) og de resterende reserver på 61,7 mio. kr. Totaludgiften forventes overholdt, således at der i den oprindelige samlede bevilling fortsat vil være en ikke disponeret reserve på 61,7 mio. kr.

4.3 Letbane på Ring 3

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 165 af 26/02/2014.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- Ultimo 2018 (indgåelse af kontrakter)

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Letbaneprojektet i gang med en række anlægsarbejder og ledningsomlægninger, som skal klargøre trækningen til det egentlige anlæg af letbanen. Der er lokale forsinkelser på ledningsomlægningerne. Disse medfører, at det er nødvendigt med flere parallelle arbejder end tidligere forudsat. Karakteren af anlægsarbejdet er bl.a. ombygning af vejkryds, anlæggelse af veje, tunneler og fortove mv.

På nuværende tidspunkt er designet af letbanestrækningerne i vid udstrækning godkendt af de kommunale myndigheder. Kun enkelte udeståender mangler. Derudover mangler Vejdirektoratet at godkende deres del af projektet, dvs. motorvejsramper og -broer.

Af anlægsarbejder kan særligt nævnes en stitunnel samt en letbanetunnel i Lyngby, og i Glostrup muliggøres en krydsning af Banedanmarks anlæg. Derudover er etableringen af Kontrol- og Vedligeholdelsescenteret (CMC) i Glostrup i gang og forløber som forventet.

De fleste af letbanens arbejder er gennemført uden større påvirkninger af COVID-19, men der forventes mindre påvirkninger og udskydelser af enkelte specialarbejder, der skal udføres af udenlandske firmaer. Selskabet har modtaget en række meddelelser om, at entreprenørerne pga. COVID-19 vil rejse krav, men entreprenørerne har ikke anmeldt egentlige krav endnu.

Økonomi

- Statsligt bidrag: 1.989,4 mio. kr.
- Totaludgift: 5.937,9 mio. kr.
- Central reserve: 304,8 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften på 5.937,9 mio. kr. forventes overholdt. Det statslige bidrag på 1.989,4 mio. kr. er inkl. 30 pct., som indskydes som reserver – heraf 304,8 mio. kr. i central reserve.

5. Femern Bælt

5.1. Kyst til kyst-forbindelsen

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 575 af 4. maj 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

- Status for iværksættelse af anlægsfasen

Entreprenørkonsortiet Fehmarn Belt Contractors' (FBC) byggeri af den nye arbejdshavn øst for Rødbyhavn på Lolland forløber planmæssigt. Siden sommeren 2020 har FBC lagt flere hundredetusinde tons sten ud for Lollands sydkyst ved Rødbyhavn. Dermed begynder arbejdshavnen at tage form. Arbejdshavnen forventes færdigbygget inden udgangen af 2021. Konsekvenserne af COVID-19 vurderes løbende.

Næste fase af tunnelbyggeriet begynder 1. januar 2021, hvor det fulde byggeprogram i anlægskontrakterne med entreprenørkonsortiet Femern Link Contractors (FLC) sættes i gang, jf. politisk aftale i forligskredsen bag Femern Bælt-projektet af 23. april 2020 om igangsætning af anlægskontrakterne med FLC.

Igangsættelsen af FLC-kontrakterne betyder, at FLC starter arbejderne på dansk side ved Rødbyhavn primo 2021 med etablering af tunnelementfabrikken, tunnelportalen på Lolland og bolig- og administrationsfaciliteter. Femern A/S og FLC samarbejder tæt om forberedelserne af opstart af anlægskontrakterne 1. januar 2021.

- Status for den tyske domstolsproces

Domstolsprocessen vedrørende myndighedsgodkendelsen af Femern Bælt-forbindelsen i Tyskland er afsluttet. Den 3. november 2020 afsagde Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig dom i klage-

sagerne mod den tyske myndighedsgodkendelse af Femern Bælt-projektet. Forbundsforvaltningsdomstolen afviste samtlige klager mod myndighedsgodkendelsen. Dermed er den tyske myndighedsgodkendelse retsgyldig og anlægsarbejderne på tysk side kan sættes i gang inden for de rammer, som fastlægges i myndighedsgodkendelsen, herunder eksempelvis den tyske godkendelsesmyndigheds kommende høring vedrørende visse stenrev ved Puttgarden.

- Europa-Kommissionens statsstøttegodkendelse af Femern Bælt-finansieringen

Femern A/S har i samarbejde med Kammeradvokaten og selskabets finansielle rådgivere implementeret betingelserne i EU-Kommissionens statsstøttegodkendelse af 20. marts 2020 i en opdatering af den finansielle analyse af Femern Bælt-forbindelsen, inkl. udgifter til de danske landanlæg. De finansielle beregninger dokumenterer, at projektøkonomien fortsat er robust.

Økonomi

Bevilling (2015-prisniveau)

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

Bemærkninger

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

Femern A/S opstillede i 2016 på baggrund af endelige tilbud fra entreprenørerne på projektets fire store tunnelkontrakter et anlægsbudget for kyst til kyst-forbindelsen på 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau). Budgettet indeholder reserver på 7,3 mia. kr. i overensstemmelse med anbefalingerne fra EY's eksterne kvalitetssikring af projektets risici og reserver. Dertil kommer en ekstra reserve på 2,5 mia. kr. indeholdt i den samlede økonomiske ramme på 55,1 mia. kr.

Tilbagebetalingstiden for Femern Bælt-projektet inklusive de danske landanlæg er senest beregnet til 28 år i henhold til opdateringen af den finansielle analyse, jf. ovenfor.

Overholdelse af bevilling

Fra 1. april 2009 til 30. september 2020 var bruttoomkostningerne 6,4 mia. kr. Anlægsbudgettet på 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau) forventes overholdt.

5.2. Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Baggrund

Formål

Det danske jernbanelandanlæg strækker sig fra Ringsted til syd for Holeby på Lolland (grænsefladen til kyst til kyst-forbindelsen). For at sikre den ønskede kapacitet i fremtiden udbygges strækningen til en dobbeltsporet jernbane, som opgraderes til 200 km/t, elektrificeres og udstyres med nyt signalsystem. Projektet er opdelt i to faser, hvor fase 1, som omhandler strækningen fra Ringsted til Nykøbing Falster, forventes færdig i 2021 med undtagelse af elektrificeringen. Fase 2, som omhandler strækningen fra Nykøbing Falster til syd for Holeby, forventes at være klar inden åbningen af kyst til kyst-forbindelsen medio 2029.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 97 af 20. marts 2013

Lov nr. 575 af 4. maj 2015

Bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2021/2024 (fase 1/fase 1 elektrificering)/ 2028 (fase 2)
- Seneste anlægsstatus: 2021/2023 (fase 1/fase 1 elektrificering)/ 2028 (fase 2)
- Aktuell status: 2021/2024 (fase 1/fase 1 elektrificering)/ 2029 (fase 2)

Bemærkninger

Sporspærringen mellem Ringsted og Næstved er afsluttet som planlagt, hvormed der igen er åbnet for togtrafik den 30. november 2020. Åbningen er dog sket med reduceret funktionalitet, idet ændringer af sikringsanlæg på Næstved Station, immunisering og tilslutning af linjeblok mod hhv. Ringsted og Holme Olstrup, er udskudt til foråret 2021.

De sidste 7 broer i *bropakke 2-4* er afleveret og ibrugtaget, og der udestår udelukkende mangelf-hjælpning. For *Anlægsplan 1-2*, som omhandler jord- og afvandingsarbejder på Sjælland og Falster, er de planlagte arbejder i den nuværende sporspærring afsluttet, herunder blødbundsudskiftninger og dæmningsarbejder samt opsætning af støjskærme. Der pågår i øjeblikket oprydning, re-etablering og tilbagelevering af arealer til lodsejere. På *Sporentreprisen* mellem Ringsted og Nykøbing F. pågår der mangelarbejde på strækningen mellem Ringsted og Næstved, og ombygning af spor på Nykøbing Falster er igangsat primo september 2020. På *Stationsentreprisen* er Glumsø Station afleveret pr. 1. oktober 2020. Boligejere langs Ringsted-Femern Banen, hvor den kommende togstøj overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, tilbydes fuld refusion af udgifter til håndværker i forbindelse med facadeisolering. I facadeisoleringens første cyklus (Lolland og Falster) har 89

pct. af de inviterede boligejere tilmeldt sig ordningen, og arbejdet med selve facadeisolering er i gang. For cyklus 2 og 3 (Sjælland) har 80 pct. tilmeldt sig ordningen. Det er lavere end forventet og skyldes formentlig COVID-19.

De planlagte arbejder med udrulning af de nye signaler i regi af *Signalprogrammet* er igangsat, og elektrificeringen i regi af *Elektrificeringsprogrammet* er i gang på strækningen mellem Ringsted og Næstved, mens elektrificering af strækningen mellem Næstved og Nykøbing Falster forudsætter, at jernbaneforbindelsen på den nye Storstrømsbro er etableret. Vejdirektoratet har varslet en forsinkelse af broen, hvormed elektrificeringen først sker i 2024.

Der udestår en politisk beslutning om tidspunkt for igangsætning af anlægsarbejdet på projektets fase 2. Der er dog givet en godkendelse af detailprojektering af fase 2 samt udførelse af blødbundsarbejder ved Nykøbing Falster Vest, sidstnævnte sker i sporspærringen i 2021. Arbejdet med detailprojektering af blødbundsarbejder og de resterende arbejder i fase 2 er påbegyndt.

Økonomi

Bevilling

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

Projektet er tildelt EU-støtte, jf. bilag 2. Projektet er i efteråret 2020 blevet tildelt en supplerende EU-støtte til detailprojektering af fase 2 på op til EUR 3,9 mio. (svarende til ca. 29 mio. kr.).

Overholdelse af bevilling

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

6. Metroen

Metroselskabet varetager anlæg og drift af metro og indgår i planlægning af yderligere udbygning af metronettet i hovedstaden. Metroselskabet er i gang med anlægget af M4 Sydhavn, som bliver en forlængelse af linjen fra Nordhavn via Cityringen til Ny Ellebjerg Station. Metroselskabet er herudover bl.a. involveret i arbejdet omkring metrobetjening af Lynetteholmen.

6.1. M4 Sydhavn

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

LOV nr. 156 af 18. februar 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018 (indgåelse af kontrakt)

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektets to tunnelboremaskiner er begge i gang med at bore tunnelerne til M4 Sydhavn. Primo november 2020 havde den første tunnelboremaskine tunnelgennembrud på Ny Ellebjerg Station. Den anden tunnelmaskine forventes at følge efter i begyndelsen af december 2020. Begge tunnelboremaskiner skal herefter flyttes tilbage til Enghave Brygge for at fortsætte borearbejdet i modsat retning. Der pågår betonarbejder på samtlige pladser. Det drejer sig primært om etablering af bundplader, indvendige vægge samt mellem- og topdæk.

COVID-19-krise og konsekvenser for M4 Sydhavn

COVID-19 situationen har påvirket projektets fremdrift. Det skyldes i stor udstrækning, at en væsentlig del af projektets arbejdere er udlændinge, der jævnligt rejser mellem deres hjemlande og Danmark. I samarbejde med entreprenøren er der derfor taget en række initiativer med henblik på at begrænse konsekvenserne heraf. F.eks. har selskabet etableret egen testfacilitet, så resultatet af en COVID-19-test af indrejsende medarbejdere foreligger inden for et døgn efter ankomst til Danmark, ligesom der er introduceret løbende test af medarbejderne på byggepladserne for at forebygge smittespredning.

Selskabet har på nuværende tidspunkt, via en aftale med entreprenøren, håndteret den påvirkning af projektet, som var udløst af restriktioner mv. i 1. halvår 2020. Det er på nuværende tidspunkt selskabets vurdering, at der, i lyset af den nye smittebølge og restriktioner i hele Europa, er høj ri-

siko for, at projektet fordyres/forsinkes pga. COVID-19. Især hvis epidemien viser sig at være længerevarende. Selskabet vil frem mod næste anlægsstatus søge at kvalificere omfanget af forsinkelsen/fordyrelsen samt søge at imødegå disse i samarbejde med entreprenøren.

Selskabet forventer i denne forbindelse, at der vil blive rejst en række krav fra entreprenøren som følge af COVID-19.

Økonomi

Anlægsbudget

- Anlægsbudget: 9,4 mia. kr. (inkl. 30 pct. korrektionsreserve)
- Forbrug pr. 1. september 2020: 3,121 mia.

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

7. Puljeprojekter på transportområdet

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

7.1. Puljeprojekter finansieret af Aftaler om en grøn transportpolitik

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

(mio. kr. 2020-priser)	Total udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.20	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til stationsmoderniseringer					
Anlæg af ny station i Favholm (syd for Hillerød)	62,7	Ja	17,6	2023	Banedanmark
Gødstrup station (Sygehus)	16,2 ¹⁾	Ja	8,9	2021	Banedanmark
Fornyelse af perroner Sønderborg station	2,0	Ja	0,1	(bero)	Banedanmark
Nordhavn station	65,2	Ja	15,0	(bero)	Banedanmark
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til bedre trafiksikkerhed (2009-2014)					
Simulator til lokoføreruddannelsen	12,7	Ja	0,5	(afklaring)	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
eCall	10,3	Ja	5,3	(afklaring)	Færdselsstyrelsen
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)					
Delvis finansiering af signalløsning for godstog	57,3	Ja	0,0	2025	Banedanmark
§ 28.11.71. Generelle puljer					
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)					
Istandsættelse af busstoppesteder	15,0	Ja	13,5	-	Vejdirektoratet
Øvrige puljer og mindre projekter					
Modulvognforsøget	221,0	Ja	199,5	(afklaring)	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Bjæverskov	43,5	Ja	38,2	2020	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Tapsøre	9,4	Ja	4,9	2021	Vejdirektoratet

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

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

Nedenstående oplister projekter i tabel 7.1, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af Anlægsstatus:

- Gødstrup station åbner (ibrugtages) i 2021 og ikke som tidligere forudsat 2020. Anlægget færdiggøres i 2020 som forudsat, men et grænsefladeprojekt, som ibrugtagning af stationen er af-

hængig af, er udsat til 1. kvartal 2021 på grund af manglen på sikringstekniske valideringsressourcer. Stationen vil fortsat være klar til brug inden åbning af det nye sygehus i Gødstrup, idet åbning af sygehuset senest er udsat fra ultimo 2020 til sommeren 2021.

- For projektet ”Delvis finansiering af signalløsning for godstog” er støtteordningen vedr. ERTMS-udrustning af godstog forlænget til 2025, og ordningens absolutte beløbsgrænse pr. lokomotiv er ophævet. Sidstnævnte indebærer alt andet lige, at færre lokomotiver kan udrustes med ERTMS inden for de nuværende bevillingsmæssige rammer. I tabellen ovenfor er afslutningsår ændret fra 2021 til 2025.
- Modulvogntogsforsøget: Modulvogntogsforsøget omkring Fredensborg er stadig under afklaring.
- Simulator til lokoføreruddannelsen: Med input fra branchen igangsatte TBST en afdækning af efterspørgslen og mulighederne for at anvende midlerne. Denne har vist at aktørerne ikke efterspørger en centraliseret simulator, som der lægges op til i aftaleteksten. Derfor undersøges hvorvidt bevillingen kan konverteres til en pulje som aktører kan søge.

Ingen puljeprosjekter i tabel 7.1 er åbne eller afsluttede siden forrige.

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

(mio. kr.)	Periode for tilskuds-ordningen	Udmøntet i alt pr. 30.09.20	Resterende pulje (2020-priser)	Bevillingsansvarlig
Udmøntes til projekter varetaget af Transport- og Boligministeriet				
Nordvendt TSA ved Bodumvej, shunt TSA70	2017-2019	22,4	0,0	Vejdirektoratet
Medfinansieringspuljen	-	151,6	0,0	Vejdirektoratet
Udmøntes til projekter udført af eksterne parter				
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	-	73,3	210,5	Vejdirektoratet
Udbygning af Tranholmvej	-	26,8	11,7	Vejdirektoratet
Øget hastighedsgrænse for lastbiler, lettere og tunge vogntog	2019-2020	7,2	22,5	Vejdirektoratet

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

- Nordvendt TSA ved Bodumvej, shunt TSA70
- Medfinansieringspuljen
- Øget hastighedsgrænse for lastbiler, lettere og tunge vogntog

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

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

(mio. kr. 2020-priser)	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 30.09.20	Bevillingsansvarlig
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	54,6	Ja	4,7	Banedanmark
Supercykelstier og fremme af cyklisme	100,0	Ja	100,0	Vejdirektoratet
Pulje til medfinansiering af kommunale cykelprojekter fordelt over hele landet	104,5	Ja	104,5	Vejdirektoratet

Anm.: "Overholdelse af bevilling" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. For enkelte af projekterne er der tale om tilsagnsordninger, og forbruget angiver afgivne tilsagn. Dertil kan komme udgifter til administration af puljerne.

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

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

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

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

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

- Supercykelstier og fremme af cyklisme
- Puljer til medfinansiering af kommunale cykelprojekter fordelt over hele landet

7.3. Puljeprojekter og medfinansieringsprojekter finansieret af finanslovsaftaler

Tabel 7.4 | Puljeprojekter på transportområdet, aftaler om finansloven

(mio. kr. 2019-priser)	Hjemmel	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.2020	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Finanslov 2018						
90 km/t på landeveje	Aftale om finansloven for 2018	53,6	Ja	50,4	2020	Vejdirektoratet
130 km/t på eksisterende motorvejsstrækninger	Aftale om finansloven for 2018	45,6	Ja	2,8	2021	Vejdirektoratet
Finanslov 2019						
Udbredelse af ladestandere	Aftale om finansloven for 2019	49,4	Ja	0,0	2024	Vejdirektoratet
Omstilling af erhvervstransport	Aftale om finansloven for 2019	23,8	Ja	0,0	2024	Vejdirektoratet
Finanslov 2020						
Ombygning af rundkørsel til signalanlæg ved Frederikssundsvej i Kregme	Akt 109 af 4/4-19	22,7	Ja	4,0	2020	Vejdirektoratet
Anlæg af busterminal i København ¹⁾	Akt 199 af 11/6-20	80,2	Ja	0,1	2023	Vejdirektoratet
Pulje til fremme af cykelparkering i kombination med kollektiv trafik ²⁾	Politisk aftale om anvendelse af cykelpuljens midler fra finanslovsaftalen	50,0	Ja	0,0	2020	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Pulje til fremme af grønne busser ³⁾	Politisk aftale om grønne busser og klimasamarbejdsaftaler af 22. april	75,0	Ja	0,0	2020	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

1) Ud af totaludgiften på 80,2 mio. kr. udgår statens medfinansiering af projektet 20 mio. kr. De resterende 60,2 mio. kr. finansieres af Københavns Kommune og optages som en indtægts/udgifts-bevilling.

2) Ansøgningsfrist 17. august 2020. Der er p.t. udmøntet 26,3 mio. kr.

3) Der er ansøgt om tilskud for 134 mio.kr. Styrelsen forventer at kunne give besked til ansøgerne om udmøntning af puljen inden udgangen af året..

Nedenstående oplister projekter i tabel 7.4, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af Anlægsstatus:

- Hastighedsopgradering fra 110 til 130 km/t: To ganske korte strækninger omkring Randers (2,4 km og 700 meter) er på nuværende tidspunkt sat i bero, på baggrund af den igangværende VVM-analyse for udbygningen af E45 mellem Aarhus N og Randers N. Udbygningen indebærer, at der i fremtiden vil være kortere afstand ml. ramperne, hvilket har betydning for fastsættelse af hastighedsgrænsen. De resterende hastighedsopgraderinger forventes færdiggjort i 2021.

7.4. Pulje til overkørsler

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev parterne enige om at forlænge den eksisterende pulje vedrørende jernbaneoverskæringer fra 2014 til 2020 og afsætte 36 mio. kr. pr. år til indsatsen med at nedlægge og sikre jernbaneoverskæringer på Banedanmarks net. Med Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af oktober 2009 blev udmøntningen af puljen fremrykket, så midlerne i 2019-2020 udmøntes i perioden 2014-2018. Med finansloven for 2020 og bevillingsafregningen for 2020 tilføres puljen i alt 41,7 mio. kr. (2020-priser) fra bevillingen til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet til dækning af merudgifter.

Fra 2009 til og med 2020 er der blevet opgraderet og nedlagt usikrede overkørsler på det statslige net. Hhv. to overkørsler på strækningen Struer-Thisted er nedlagt i 3. kvartal 2020, og 3 overkørsler på strækningen Skanderborg-Skjern er nedlagt i 4. kvartal 2020., hvilket har reduceret antallet af tilbageværende, usikrede overkørsler på det statslige net fra 12 til 7. De resterende overkørsler udestår på følgende strækninger, og disse forventes senest håndteret i forbindelse med signalprogrammets udrulning på strækningerne:

- To overkørsler på Bramming-Tønder.
- Fire overkørsler på Skanderborg-Skjern
- En overkørsel på Esbjerg-Struer

Nedlæggelserne og opgraderingerne finansieres af de resterende midler i Pulje til overkørsler. Der vurderes at være tilstrækkeligt med resterende midler til at dække de resterende overkørsler. Fremover vil rapporteringen af puljen inkluderes i afsnit 4.1. Puljeprojekter finansieret af Aftaler om en grøn transportpolitik.

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

7.5. Pulje til øget tilgængelighed på stationer

Med Aftale om finansloven for 2017 blev den daværende Venstre-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti enige om at afsætte 50 mio. kr. (2017-priser) til en pulje til øget tilgængelighed på stationer for personer med handicap. Aftaleparterne har i foråret 2017 besluttet, at nedenstående liste over tilgængelighedsfremmende tiltag skal prioriteres for midlerne.

Tabel 7.5 | Stationer

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

Som meddelt i seneste Anlægsstatus har flere af projekterne været sat i bero, da de ved detailprojekteringen har vist sig at være mere komplekse end forudsat ved den politiske aftaleindgåelse. Blandt andet vurderer Banedanmark og Dansk Blindesamfund, at nogle ledelinjeprojekter ikke er hensigtsmæssige at udføre, før der på disse stationer etableres niveaufri adgang. Desuden er der øgede omkostninger specielt til elevatorprojekterne, da projekterne også omfatter perronombygning mv. ud over etablering af elevatorer. Med forligskredsens beslutning i august 2020 om at aflyse elevatorprojektet på Bjerringbro station og omdisponere midlerne er flere af de øvrige berossatte projekter nu genoptaget.

Status for projekterne er som følger:

- Ledelinjeprojekter på Regstrup, Mørkov, Svebølle, Borris og Ulfborg station er sat i bero grundet manglende niveaufri adgang på stationerne.
- Ledelinjeprojekter på København, Roskilde og Østerport station har været sat i bero grundet revideret prognose, der angiver en potentiel øget omkostning til projektet, men er i efteråret 2020 nu igangsat.
- Ledelinjeprojekter på Odense, Fredericia og Kolding station er udført.
- Elevatorprojekt på Østerport har været sat i bero grundet revideret prognose, der angiver en potentiel øget omkostning til projektet, men genoptages nu.
- Elevatorprojekt på Bjerringbro station er aflyst da den nuværende perronovergang er en bydelsforbindelse, og gennemførelse af det planlagte tilgængelighedsprojekt vil betyde nedlæggelse af bydelsforbindelse og give trængte pladsforhold på Ø-perronen og et dårligt passagerflow.
- Elevatorprojektet på Valby station er i gang med henblik på at koordinere udførsel samtidig med DSB's ombygning af stationsbygningen i 2021. Elevatorprojektet forventes afsluttet i 2021.
- Elevatorprojektet på Fredericia station samt ledelinjeprojektet samme sted er i gang. Ledelinjeprojektet blev færdiggjort i 2020 med mindre mangelarbejder, hvorimod elevatorprojektet forventes færdiggjort i 2022.

8. Bilag

Bilag 1: Politiske aftaler på transport-og bygningsområdet

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

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om en grøn transportpolitik	29. januar 2009	Grøn transportpolitik ¹
Aftale om en moderne jernbane	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om tillæg til aftale om nye initiativer som led i udmøntningen af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om visse vejprojekter	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012	5. november 2009	Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre
Aftale om finansloven for 2010	12. november 2009	Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti
Aftale om bedre veje mv.	2. december 2009	Grøn transportpolitik, dog uden Radikale Venstre
Aftale om fremrykning af indsatsen i 2010 for mere cykeltrafik og om 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	Dato	Forligskreds
Aftale om kollektiv trafik i yderområderne	25. juni 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafikikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om finansloven for 2014	26. november 2013	Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK	14. januar 2014	Togfonden DK ³⁾
Aftale om fremme af veteranogskørsel	28. januar 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om klare rammer for byggeriet af Metrocityringen	21. februar 2014	Forligskredsen bag Lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007), dog uden Det Konservative Folkeparti ⁴⁾
Aftale om ungdomskort og fjernbusser	26. februar 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om opgradering til supercykelsti på Ring 4 og etablering af en cykelstunnel ved Kildedal Station	13. marts 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om indkøb af dobbeltdækkere	1. april 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK	28. maj 2014	Togfonden DK
Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler	12. juni 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Trafikaftale 2014 – Udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden	24. juni 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af pulje til cykelstier og cykelparkering	10. december 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder	22. maj 2015	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om udmøntning af pulje til fremme af cykling	26. maj 2015	Grøn transportpolitik
Aftale om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen	4. marts 2016	Femern-forligskreds ⁵⁾
Aftale om udmøntning af midler til vejprojekter ved Haderup og Ribe mv.	26. august 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om finansloven for 2017	18. november 2016	Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti
Aftale om udmøntning af midler til undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv.	13. december 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af midler i 2016 til nationale cykelruter	16. december 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik	10. februar 2017	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om linjeføring af motorvej mellem Næstved og Syd motorvejen (Rønnede)	19. april 2017	Grøn transportpolitik

78. | Status for anlægs- og byggeprojekter

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

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

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

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

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

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

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

Bilag 2: EU-støtte

Statslige anlægsprojekter kan få tildelt økonomisk støtte fra EU, hvilket typisk sker gennem EU's infrastrukturfond, Connecting Europe Facility (CEF).

Tabel 9.2 | EU-støtte til igangværende infrastrukturprojekter

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt – Kyst-til-kyst, projektering og forberedende anlægsarbejder*	1.526	1.351
Femern Bælt – Kyst-til-kyst, anlægsfasen	4.389	222
Femern Bælt – Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering, fase 1*	271	266
Femern Bælt – Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), anlægsfasen, fase 1	875	363
Femern Bælt – Danske jernbaneanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering, fase 2	29	8,5
Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,8	0
Signalprogrammet	95	70
København – Ringsted, projektering*	227,8	190,7

* Er slutaftalt med Europa-Kommissionen.

Femern Bælt

I december 2015 blev der indgået en støtteaftale imellem Europa-Kommissionen, Danmark og Tyskland, hvorefter Femern Bælt-projektet (kyst-til-kyst) blev tildelt støtte på 4,4 mia. kr. til projektets anlægsfase for perioden 2017-2019. Støtteperioden er siden blev forlænget til udgangen af 2020. Transport- og Boligministeriet sendte den 30. september 2020 en officiel anmodning om forlængelse af støtteperioden indtil den 31. december 2023 til Europa-Kommissionen. Anmodningen om forlængelse af støtteaftalen begrundes med forsinkelserne i den tyske proces for myndighedsgodkendelse samt udbruddet af COVID-19. Med en forlængelse af støtteperioden indtil den 31. december 2023 vil støttetilsagnet på 4,4 mia. kr. kunne udnyttes fuldt ud. Der pågår en dialog mellem Europa-Kommissionen, Transport- og Boligministeriet og Femern A/S om en revideret støtteaftale, så den kan underskrives inden årets udgang.

Europa-Kommissionen og A/S Femern Landanlæg indgik den 5. april 2018 en støtteaftale, som betyder, at der tildeles EU-støtte på 875 mio. kr. til anlægsarbejdet på strækningen Ringsted-Nykøbing Falster samt ni broer på Lolland. Af de 875 mio. kr. er 363 mio. kr. udbetalt. Yderligere ca. 128 mio. kr. forventes udbetalt inden udgangen af 2020.

En aftale om støtte til fase 2 af de danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen) er indgået den 21. oktober 2020 mellem Europa-Kommissionen og Banedanmark. Der er tildelt i alt 29 mio. kr. i støtte til detailprojektering og forberedelse af udbud på Lolland, herunder til en ny jernbanebro over Guldborg Sund, sporarbejder, jord- og afvandingsarbejder samt en ny station ved Holeby. Af de 29 mio. kr. er 8,5 mio. kr. udbetalt. Støtteperioden er fra den 1. april 2020 til den 31. marts 2023.

Det forventes, at der under EU's flerårige finansielle ramme (MFF) 2021-2027 kan søges om yderligere EU-støtte til Femern Bælt-projektet, herunder til anlægsfasen af Femern Bælt-forbindelsen og til Ringsted-Femern Banen Fase 2.

Ny Storstrømsbro

Medio 2020 blev der tildelt EU-støtte til anlægsfasen af den nye Storstrømsbro. Den tildelte støtte er på 317 mio. kr., og støtteperioden er fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2024. Støtten relaterer sig kun til jernbanedelen og udgør 30 pct. af de samlede omkostninger til jernbanedelen i støtteperioden. Støtteaftalen mellem Europa-Kommissionen og Vejdirektoratet blev formelt indgået i november 2020.

Signalprogrammet

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

Støtteaftalen vedr. ETCS-udrustning af togsæt blev i marts 2019 forlænget til udgangen af december 2019 pga. tekniske udfordringer med udrustningen. Typerne samt antallet af togsæt i støtteaftalen blev revideret, så støtteaftalen i dag beror på udrustning af 59 togsæt. EU-støtten tildeles pr. udrustet togsæt svarende til sammenlagt 37 mio. kr. i støtte. Banedanmark afleverer slutrapport for støtteaftalen i december 2020.

Støtteaftalen vedr. udrulning af ERTMS på Ny bane København-Ringsted blev i januar 2019 forlænget til december 2020 for at muliggøre test med materiel med ombordudstyr fra mindst to leverandører som en del af godkendelseskravene udformet af det Europæiske Jernbaneagentur. Disse tests blev planmæssigt gennemført i april 2020. Banedanmark udfærdiger slutrapport for støtteaftalen i 2021.

Ny bane København-Ringsted

Den samlede udbetalte EU-støtte til projektet er 190,7 mio. kr. Projektet er slutfregnet med Europa-Kommissionen.

Bilag 3: Status på Infrastrukturfonden

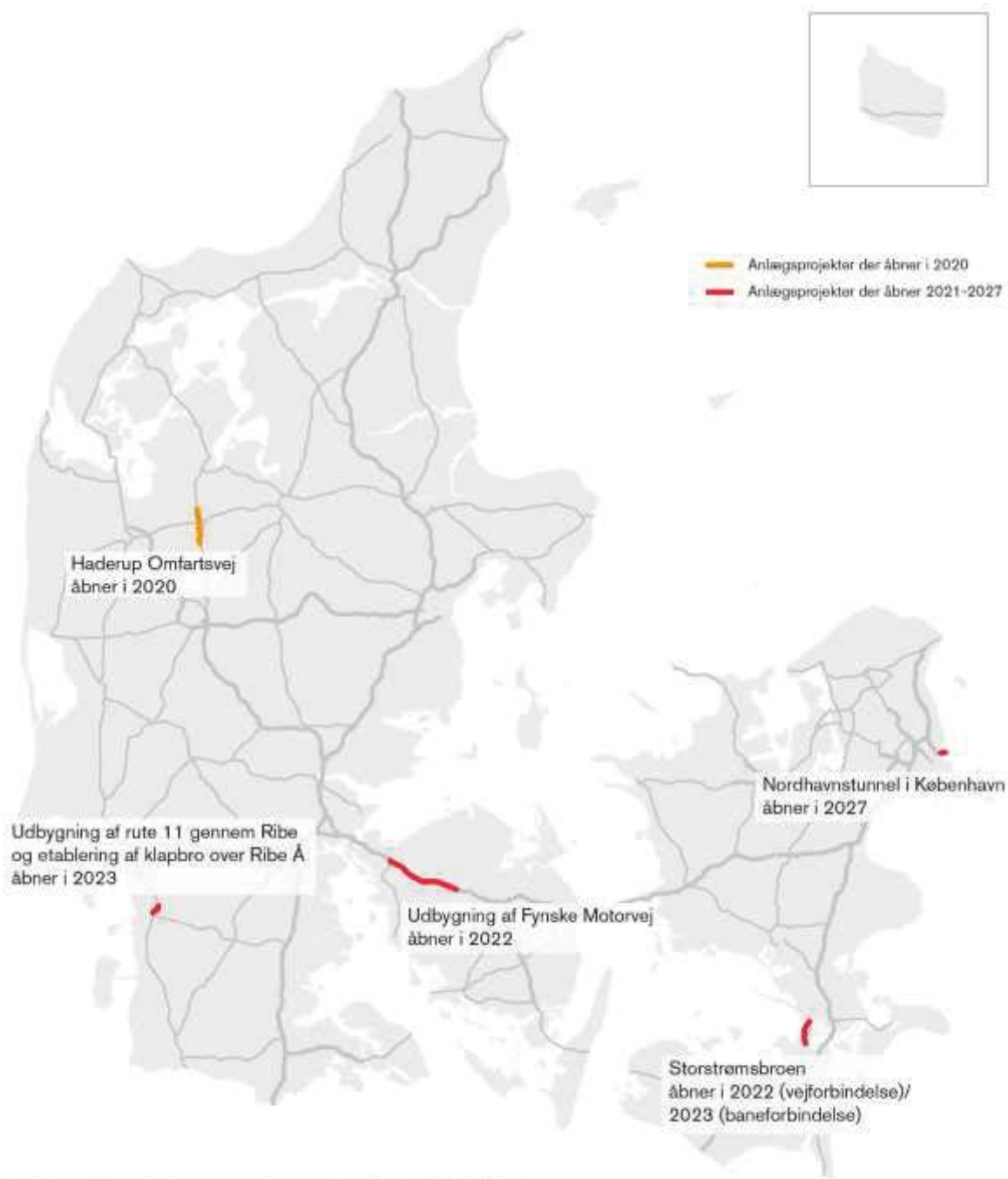
Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der oprettet en Infrastrukturfond til finansiering af infrastrukturprojekter frem til og med 2020. Følgende tabel viser status for Infrastrukturfonden ultimo 2020:

Tabel 8.3 | Status for Infrastrukturfonden ultimo 2020

Projekter	Mio.kr. (2020-pl)
Status for Infrastrukturfonden, ved bevillingsafregningen 2019	176,6
<i>Heraf som følge af bortfald af reservation, Havnerelateret infrastruktur ("Havnepakke III")</i>	112,9

I forbindelse med udgiftsopfølgning for 3. kvartal 2020 meldte Vejdirektoratet om sikre besparelser på Haderup Omfartsvej på 30 mio. kr. (2020-priser) af projektbevillingen, og tilsvarende for Syd om Regstrup, Udbygning af Kalundborg på 20 mio. kr. (2020-priser). Disse midler vil formelt bortfalde og tilbageføres Infrastrukturfonden på bevillingsafregningen for 2020.

Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



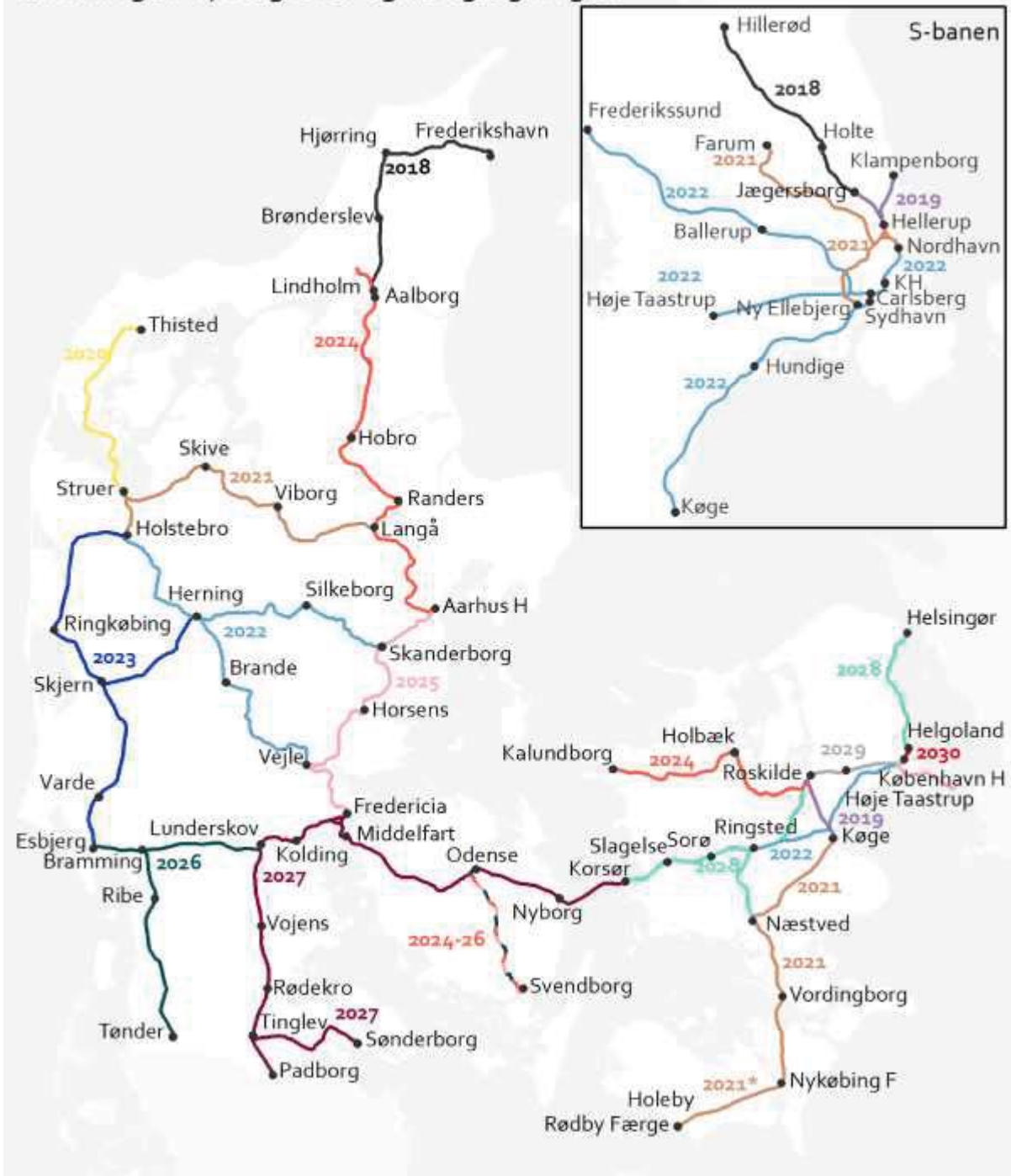
Bilag 5: Igangværende projekter på baneområdet



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

Bilag 6: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen

Udrulning af nye signaler og ibrugtagningsår



Bilag 7: Undersøgelser på bane- og vejområdet

Tabel 8.4 | Gennemførte undersøgelser på baneområdet

Gennemførte forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet ¹
VVM-analyse af Hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus (2017) ²
VVM-analyse af Hastighedsopgradering Langå-Hobro (2017) ²
VVM-analyse af Ny bane Hovedgård-Hasselager (2019) ³
VVM-analyse af Ny bane på tværs af Vejle Fjord (2016) ²
VVM-analyse af anlæg Ny bane til Billund (2018) ²
Beslutningsgrundlag for Ombygning af Aarhus H – Elektrificering, kapacitetsudvidelse mv. (2017) ⁴
Beslutningsgrundlag for Laurbjerg Station (2018) ⁵
Beslutningsgrundlag for Udbygning af Glostrup Station, 2 eller 4 perronspor (Ring Syd) (2017) ⁶
Beslutningsgrundlag for Udvidelse af Ørestad Station (Ring Syd) (2017) ⁶
Beslutningsgrundlag for Flytning af Herlev Station (2017) ⁶
Beslutningsgrundlag for Hastighedsopgraderinger og kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen (2017) ⁶
Beslutningsgrundlag for Vendespor ved Carlsberg Station (tidl. Enghave Station) (2017) ⁶
Forundersøgelse af Overhalingsspor ved Kalvebod (Ring Syd) (2017) ⁶
Forundersøgelse af S-tog til Roskilde (2019)
Forundersøgelse af Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg, enkelt- eller dobbeltspor (2016)
Forundersøgelse af Perronforlængelser Ølby-Næstved (Lille Syd)
Forundersøgelse af Opgradering af overkørsel i Silkeborg (2016) ⁵
Forundersøgelse af Ombygning af Nordhavn Station (2014) ⁷
Forundersøgelse af Elektrificering Vejle-Struer (2013) ⁸
Forundersøgelse af Elektrificering Lindholm-Frederikshavn (2013) ⁸
Screening af Dobbeltspor Køge-Køge Nord (2015)
Screening af Dobbeltspor Tinglev-Padborg (2013) ⁷
Screening af Ekstra spor ved Gødstrup Station (2013) ⁸
Screening af Øget kapacitet Herning-Holstebro (2013) ⁸
Screening af Esbjerg Nærbane (2017) ⁶
Screening af Stationskapacitet ved København H

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

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

3) Togfonden DK, Aftale af 14. januar 2014

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

5) Bedre og billigere kollektiv trafik

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

7) Aftale om en grøn transportpolitik af 2009

8) Togfonden DK

Tabel 8.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

Igangværende forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet
Beslutningsgrundlag for Perroner mv. til Øresundstrafikken på Ny Ellebjerg ¹
Beslutningsgrundlag for Regionale hastighedsopgraderinger ²
Beslutningsgrundlag for Perronforlængelser Horsens Station ¹
Beslutningsgrundlag for Ombygning af Hillerød Station ³
Beslutningsgrundlag for Perronforlængelse på Haslev Station ³
Beslutningsgrundlag for Koordineret ombygning af Aarhus H (Helhedsløsningen)
Forundersøgelse/screening af Yderligere kapacitet ved Ringsted

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

Tabel 8.6 | Gennemførte undersøgelser på vejområdet

Gennemførte forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet
VVM-undersøgelse for udbygning af E20/E45, Kolding-Fredericia ¹
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 26, Viborg-Rødkærsbro ²
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 26, Søbyvad-Aarhus ²
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 54, Næstved-Rønnede ³
VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød ⁵
Forundersøgelse af ny midtjysk motorvej, Hobro-Viborg-Rute 15-Give ⁶
VVM-undersøgelse af ny midtjysk motorvej, Give-Billund-E20-Haderslev ⁶
Forundersøgelse af en Østlig Ringvej (havnetunnel) i København ⁷
VVM-undersøgelse for opgradering af E55, Nykøbing F-Sydmotorvejen ⁸

- 1) Jf. aftale af 5. november 2003 2) Jf. aftale af om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 3) Jf. Trafikaftale af 24. juni 2014 4) Jf. LOV nr. 156 af 18. februar 2015. Der er 13. november 2019 fremsat forslag til anlægslov (L 57) 5) Jf. Trafikaftale af 13. december 2016 6) Jf. Trafikaftale af 13. december 2016 7) Jf. aftale om Finansloven 2017 & Aftale om Lynetteholmen af 5. oktober 2018 8) Jf. aftale om Finansloven 2019.

Tabel 8.7 | Igangværende undersøgelser på vejområdet

Igangværende forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Vejle-Skanderborg S ¹
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Aarhus N-Randers N ¹
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Aarhus S-Aarhus N ¹
VVM-undersøgelse af ny vejforbindelse til Stevns ²
Forundersøgelse for udbygning af kryds ved rute 11 og 26 mod Thisted ²
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 15, Herning-Ringkøbing ²
VVM-undersøgelse af 2+1 forbindelse mellem Ålbæk og Skagen ²
Opdatering af VVM-undersøgelse for en tredje Limfjordsforbindelse ²
Forundersøgelse af kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen ²

Opdatering af VVM-undersøgelse for Frederikssundmotorvejen, 3. etape ²⁾
Forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse ²⁾
Strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg ²⁾
Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5-korridor, Frederikssundvej-Helsingørmotorvejen ³⁾
Forundersøgelse af sydlig Ring 5, Frederikssundvej-Køge ⁴⁾
Konsolidering af undersøgelse af øget kapacitet på Motorring 3 ⁵⁾
Forundersøgelse for udbygning af Hillerødmotorvejen, Motorring 3-Ring 4 ⁵⁾

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

Bilag 8: Status for træk på den centrale anlægsreserve

Det følger af Budgetvejledningen 2016, punkt 2.8.3.1, at Transport- og Boligministeriet i Anlægsstatus giver en status for udmøntningen af den centrale anlægsreserve. I tabellen nedenfor gives et overblik over udmøntningen af den centrale reserve for så vidt angår igangværende projekter. Ved nye ændringer siden forrige Anlægsstatus redegøres konkret for baggrunden for udmøntningen. Dette gøres under afsnit 3.1 nedenfor.

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

(mio. kr.) Projekt	Oprindelig reserve	Tidligere udmøntet reserve	Udmøntning siden sidste Anlægsstatus (2020-priser)	Resterende reserve (2020-priser)	Bevillingsansvarlig
Elektrificering Køge Nord-Næstved	106,6	72,9	0,0	34,7	Banedanmark
Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg	57,3	129,3	0,0	0,0	Banedanmark
Signalprogrammet	3.049,7	3.049,7	0,0	0,0	Banedanmark
Odense Letbane	182,2	123,3	34,6	26,3	Odense Letbane
Ny bane Aalborg Lufthavn	45,3	51,1	0,0	0,0	Banedanmark
Ny bane København-Ringsted	1.974,4	623,1	0,0	1.359,9	Banedanmark
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg	63,6	34,4	0,0	30,1	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	389,3	4,0	0,0	405,6	Banedanmark
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	414,8	9,1	0,0	402,0	Banedanmark
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Li	14,3	34,2	0,0	0,0	Banedanmark
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	112,7	0,0	68,1	Banedanmark
Ny station til Kalundborg Øst	3,4	3,4	0,0	0,0	Banedanmark
Intemet i Tog	15,9	16,5	0,0	0,0	Banedanmark

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

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

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

Boligministeriets departement og Finansministeriet efter nærmere fastsatte regler. Projektets totaludgift er således basisoverslaget tillagt 10 og 20 pct.-reserverne.

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

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

Der er afsat 1,4 mia. kr. (2013-priser) til en styrket vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet fra 2014-2017, jf. Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013. Derudover er der med finansloven for 2014 afsat 0,6 mia. kr. (2013-priser) til en styrket vejvedligeholdelse i 2018-2020. Udgiften finansieres af uforbrugte midler fra anlægsprojekternes centrale reserver. Endvidere er der afsat 4,1 mia. kr. (2013-priser) på finansloven for 2014 til en styrket vedligeholdelse af banenettet i 2015-2020, der på samme måde finansieres af projekternes centrale anlægsreserver. Midlerne overføres i takt med, at de centrale reserver frigives, idet indsatsen reduceres, hvis der ikke kan frigives tilstrækkelige midler. På finansloven for 2017 er midlerne til vedligeholdelse af banenettet blevet reduceret med 278,7 mio. kr. (2017-priser) som følge af Signalprogrammets træk på den centrale anlægsreserve, og flere træk – især i projektet Ny bane København-Ringsted – medfører yderligere reduktioner på 338,4 mio. kr. (2019-priser), som er indarbejdet på finansloven 2019.

Træk på den centrale reserve siden sidste Anlægsstatus

Odense Letbane har senest fået tilført 34,6 mio. kr. (2020-priser) fra statens centrale reserve (Odense Kommune bidrager samtidig med 35,4 mio. kr.). Tilførslen skal sikre betaling af forceeringsomkostninger, der er nødvendige for at fastholde færdiggørelsesdatoen efter forsinkelser i 2020 som følge af covid-19. Merudgiften ved en alternativ forsinkelse vurderes større end forceeringsomkostningerne, hvorfor denne løsning er valgt.

Boligområdet

1. Indledning

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

Anlægsstatus er opdelt i hhv. Transport- og Boligområdet. Boligområdet starter her. Orienteringen for 1. halvår 2020 blev fremsendt til Folketinget d. 6. juli

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

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

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

Som det har været tilfældet med andre sektorer, har bygge-og anlægsbranchen været påvirket af COVID-19 situationen herunder flere projekter under Transport- og Boligministeriet.

Udfordringerne ved COVID-19 situationen relaterer sig i høj grad til, at det har været svært at få tilført udenlandsk arbejdskraft til projektudførelserne. Det har ofte været forbundet med lange isolationsforløb for medarbejderne, når arbejdskraft har skullet krydse grænser. Dette gjorde sig også gældende for regionale grænser, da Nordjylland var lukket. Denne type restriktioner samt forskellig grad af grænselukning har i visse tilfælde og på visse tidspunkter umuliggjort tilførslen af udenlandsk arbejdskraft. Derudover kan der også være udfordringer forbundet med materialelevering, da produktionslandene har været lukket ned. De steder, hvor tilførslen af udenlandske specialister og arbejdskraft eller materialer har været kritisk for byggeriets fremdrift, har COVID-19 derfor haft omfattende negativ indvirkning.

Derudover har der været tilfælde af smitteudbrud på byggepladserne, der har medført længere isolationsforløb for medarbejderne og deraf følgende stop af byggeriet. Dette gør sig dog kun gældende for et fåtal af byggerierne.

Sidst er der anmeldte overordnede eller uspecificerede claims fra entreprenører, der skal behandles nærmere.

Der er ikke på nuværende tidspunkt et komplet overblik over indvirkningerne af COVID-19. Derfor bliver der til stadighed taget højde for COVID-19 i de enkelte risikovurderingerne for projekterne. COVID-19 kan derfor have indvirkning på størrelsen på projekternes afsatte reserver. Indvirkningen synes dog ikke at være så omfattende, som man kunne frygte. Nogle bygge- og anlægsprojekter har oplevet væsentlige udfordringer, men mange projekter har i det store hele kunnet opretholde arbejde og fremdrift uden de store indvirkninger. Under de enkelte kapitler kan der læses mere om den nuværende viden om COVID-19's indvirkning på specifikke projekter.

2. Bygninger

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

Bygningsstyrelsen har i 2020 fortsat arbejdet med styrket projektgennemførelse blandt andet ved udbud af en strategisk rammeaftale for entreprenørydelser, der skal sikre, at byggerier fremover leveres til aftalt tid, pris og kvalitet. Udbudsprocessen med de tre prækvalificerede ansøgere pågår, hvorefter den strategiske rammeaftale forventes indgået med den vindende entreprenør primo januar 2021.

Ny Anlægsbudgettering

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

Følgende anlægsprojekter er omfattet af konceptet:

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

Følgende tiltag er implementeret:

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

92. | Status for anlægs- og byggeprojekter

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

Boks 2 - Markedssituationen på bygningsområdet

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

Bygningsstyrelsen er i udbud med en 4-årig strategisk rammeaftale for entreprenørydelser med forventelig kontraktindgåelse primo januar 2021. Målet med Den Strategiske Rammeaftale er, via gentagende samarbejde med én aftalepart, bl.a. at opbygge et tæt og løbende samarbejde om byggeprojekterne med fokus på optimering af tid, budget og kvalitet. Med rammeaftalen gør Bygningsstyrelsen sig mindre sårbar ift. markedsudsving og vil herudover hurtigere kunne igangsætte og gennemføre byggeprojekter.

Boks 3 - Særligt om COVID-19-situationen

I de tilfælde, hvor den generelle fremdrift af byggeriet afhænger af de fraværende entreprenører og specialister samt udenlandsk arbejdskraft, er der en markant risiko for forsinkelser af byggerierne.

Vejdirektoratet er i udførelsen af Niels Bohr Bygningen, udfordret af COVID-19, pga. entreprenører og specialister som har hhv. standset arbejder og/eller sygemeldt sig og er svære at erstatte.

Bygningsstyrelsen oplever, at der været problemer med leverancer på et enkelt projekt (Politistationen i Torshavn), da det har været en udfordring for entreprenøren at få arbejdskraft til Færøerne, grundet indrejserestriktioner mv. Det har ført til en mindre forsinkelse for projektet.

2.1. Større igangværende byggeprojekter

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

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

mio. kr. i 2020-priser	Kunde	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Forbrug pr. 30.09.20	Ibrugtagningsår	Bevillingsansvarlig
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	299,9	Ja	201,3*	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Bartholin	Aarhus Universitet	416,3	Ja	43,4	2023	Bygningsstyrelsen
Ny Politistation i Torshavn	Rigspolitiet	140,3	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	101	2021	Bygningsstyrelsen
Politiets Uddannelsescenter Vest	Rigspolitiet	552,0	Ja	371,7*	2020	Bygningsstyrelsen
Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)	Arkitektskolen i Aarhus	338,0	Ja	179,9*	2021	Bygningsstyrelsen
Samlokalisering, SDU Esbjerg	Syddansk Universitet	164,1	Ja	113,7	2020	Bygningsstyrelsen
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	126,2	Nej	23	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Holbæk Østre Skole	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution, Danida Fellowship Centre	127,7	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	91,7	2022	Bygningsstyrelsen
AAU, Science and Innovation Hub	Aalborg Universitet	251,1	Ja	39,4	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Aarhus	Administration- og Servicestyrelsen	112,4	Ja	26,5	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Administration- og Servicestyrelsen	103,4	Ja	106,9	2024	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Strandgade 29	Finanstilsynet	141,1	Ja	13,8	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut	252,4	Ja	29,4	2022	Bygningsstyrelsen
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen	Fortroligt	Ja	7,8	2024	Bygningsstyrelsen
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	3.662,6	Nej	-	2020	Vejdirektoratet
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	1.201,3	Ja	406,0	2023	Vejdirektoratet
SDU SUND	Syddansk Universitet	1624,3	Ja	352,0	2022	Vejdirektoratet
AAU SUND	Aalborg Universitet	705,4	Ja	89,9	2022	Vejdirektoratet

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

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

Igangværende projekter, som Bygningsstyrelsen har ansvaret for, fremgår af afsnit 2.1.1, projekter under lukning fremgår af afsnit 2.1.2, mens projekter, som Vejdirektoratet har ansvaret for, fremgår af afsnit 2.1.3.

2.1.1. Projekter ved Bygningsstyrelsen

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

Baggrund

Formål

Formålet med renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø er at styrke fremtidssikrede forskningsfaciliteter og understøtte forskning i bl.a. fremtidens energisystemer inden for el, gas og fjernvarme, og planteforskning.

Hjemmelsgrundlag

Akt 38 af 4. december 2014

Akt. 135 af 23. juni 2016

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019 (etape 4)

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Seneste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Etape 1-3 er afsluttet mens arbejdet med etape 4 pågår. Etape 4 udføres i totalentreprise. Arbejdet med Etape 4, der indeholder opførelse af nye laboratorie-, test- og værkstedsfaciliteter samt renovering af eksisterende lokaler, udføres i totalentreprise. Den første del af etape 4 blev afleveret til Bygningsstyrelsen 1. maj 2020 og blev ibrugtaget af DTU 1. juni.

Den sidste del af etape 4 blev igangsat 1. juni 2020.

Projektet forløber planmæssigt. Igangsætningen af de planlagte etaper 5 og 6 opstarter i 2021.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 299,9 mio. kr. (løbende priser)
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 299,9 mio. kr. forventes overholdt

Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 102 af 12 marts 2020

Status for udførelse på Bartholin-komplekset

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste Anlægsstatus: 2022
- Aktuel status: 2023

Bemærkninger

Der er i oktober 2019 indgået fastprisaftale med Aarhus Universitet om genopretningen af Bartholin-komplekset. Finansudvalget tiltrådte i marts et særskilt aktstykke for Bartholin. Der er i maj 2020 indgået kontrakt med hovedentreprenøren og projektet er igangsat.

Der er i den fælles granskning og projektafklaring med hovedentreprenøren konstateret projektmæssige udfordringer. Det har derfor været nødvendigt for at kunne undgå forsinkelser og stop i udførelsen at afklare og bearbejde udførelsesprojektet samt at udskyde dele af udførelsen. Det har medført at AU's ibrugtagningen er rykket til 2023.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

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

Ny politistation i Torshavn

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 12 af 25. oktober 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet er udfordret på færdiggørelsen, idet COVID-19 indrejserestriktioner på Færøerne har medført en mangel på håndværkere for entreprenøren. Ibrugtagning forventes i første kvartal 2021. Dette betyder også, at lejeaftalen i politiets eksisterende lejemål er blevet forlænget til august 2021.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 140,3 mio. forventes overskredet, dog inden for forelæggelsesgrænsen.

Politiets Uddannelsescenter Vest

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 131 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet er overdraget til Rigspolitiet d. 30. september 2020 som aftalt. Projektet blev overdraget med et mindre forbrug end rammen givet ved licitationsbudgettet og hjemtages med et overskud, og byggesagen starter regnskabsmæssig nedlukning, som planlagt.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

Den godkendte samlede byggeudgift på 488,0 mio. kr. overholdes Budgettet ligger væsentligt under det godkendte totalbudget fra aktstykket, idet licitationen gav et gunstigere licitationsbudget end budgettet ved projektforslaget, der lå til grund for aktstykket. Differencen tages som en gevinst for Bygningsstyrelsen til at dække eventuelle merudgifter ved andre projekter. Erfaringerne fra projektet indgår i Bygningsstyrelsens fortsatte bestræbelser på at forbedre den indledende budgettering af byggeprojekternes totaludgift. Udover samlede byggeudgifter og korrektionstillæg er der også i totaludgiften foretaget et grundkøb på 50,5 mio. kr.

Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 132 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet skrider planmæssigt frem. Råhus og facade er færdig. Installationer og aptering pågår.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

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

Samlokalisering med UC-Syd, Syddansk Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 135 af 25. april 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet er i sin afsluttende fase og forløber planmæssigt.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

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

Ombygning af Østre Skole i Holbæk

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 150 af 12. juli 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Totalentreprenørens arbejde pågår i et fornuftigt flow på alle 9 bygninger. Der dukker til stadighed nye bygningsmæssige defekter op, men i et langt mindre omfang end hidtil, da alle områder af bygningerne nu er gennemgået i kraft det fremskredne stade på bygningsarbejderne. Bygningsstyrelsen prioriterer fortsat hvad der er nødvendigt at udføre nu og hvad der kan afvente i et længere vedligeholdelsesperspektiv. De bygningsdefekter der må nedprioriteres log-føres med henblik på senere prioritering som vedligeholdelsesarbejder. Dette skal medvirke til, at projektets totaludgift ikke overskrides. Som følge af udfordringerne med de eksisterende bygningsmæssige forhold er overdragelse til lejerne udskudt med 3 måneder til d. 1. juli 2021.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 127,7 mio. kr. forventes overskredet, dog inden for forelæggelsesgrænsen.

Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

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

Akt. 5 af 24. oktober 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet af den Særligt Sikrede retsbygning er i udførelsen udfordret på en række hovedområder, som har medført en øget totaludgift samt en forsinkelse af ibrugtagningsåret. Byggeriets totaludgift godkendt med akt. 5 af 24. oktober 2019 overskrider med mere end 10 pct. Dette skyldes problemer med en række hovedområder, bl.a. ledningsomlægning, forurening i jorden, samt ændret spunsløsning, da den valgte metode ikke kunne udføres grundet jordbundsforholdene.

En ny totaludgift og revideret tidsplan for byggeriet er under udarbejdelse.

Domstolsstyrelsen samt Kriminalforsorgen er orienteret om den forventede forsinkelse og ny forventet ibrugtagningsdato er aftalt.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 126,2 mio. kr. kan ikke overholdes. Hvis forelæggelsesgrænsen overskrider forelægges et fortroligt aktstykke for Finansudvalget primo 2021.

Skatteforvaltningen i Aarhus

Baggrund

Formål

Projektet vedrører en modernisering af skatteforvaltningen i Aarhus' eksisterende lejemål på Ly-seng Allé 1 i Højbjerg. Bygningen åbnes op og der indrettes storrumskontorer for at skabe tidssvarende arbejdspladser.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 57 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Bygningsstyrelsen indgik kontrakt med totalentreprenøren efter tiltrådt aktstykke den 5. december 2019. Udførelsen er påbegyndt marts 2020. Der er udført nedbrydningsarbejder. De bygningsmæssige arbejder er i gang og forløber planmæssigt.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

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

Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 55 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

På baggrund af det udarbejdede byggeprogram forventes ombygningen igangsat i 2021 efter, at Bygningsstyrelsens kommende rammeaftale for totalentreprise er indgået. Når der foreligger en forventet pris for ombygningen, vil Folketingets Finansudvalget få forlagt et søgende aktstykke om byggeomkostningerne ved ombygningen.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

Aktstykkets totaludgift er for køb af bygning. Den godkendte totaludgift på 103,4 mio. kr. forventes overholdt.

Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet

Baggrund

Formål

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

Bygningen skal bl.a. bestå af innovationslaboratorier, digitale værksteder, faciliteter til virksomhedssamarbejde, et inkubatormiljø, kontormiljøer, auditorium og kantine.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 38 af 28. november 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Projektet forløber planmæssigt. Det er færdigprojekteret og der er opnået byggetilladelse. Jordarbejder, pæle og spuns er færdiggjort. Opførelse af råhus pågår.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

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

Strandgade 29, København

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt.223 18. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Seneste anlægsstatus: 2022
- Aktuel Status: 2022

Bemærkninger:

Totalentreprenørens projekteringen samt opstart på udførelsen forløber planmæssigt.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

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

Ombygning af Sankt Kelds Gård, København

Baggrund

Formål

Sankt Kjelds Gård skal gennemgå en større ombygning, som led i regeringens beslutning om tilpasning af statens lokaleforbrug. Inden ombygningen etableres serverfaciliteter til brug for Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), som flytter til Skt. Kjelds Gård, Æbeløgade 1 i København, hvor Kriminalforsorgens Områdekantor, Kriminalforsorgen i Frihed og Danmarks Statistik allerede har til huse.

Hjemmelsgrundlag

Akt.111 af 21. december 2020.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Aktuel Status: 2022

Bemærkninger:

Totalentreprenøren projekterer pba. et byggeprogram med tilhørende tegningsmateriale. Myndighedsprojektet er færdiggjort og fremsendt i november til Københavns Kommune. Tidsplanen forudsætter, at Københavns Kommunes byggesagsbehandling gennemføres i henhold til de opstillede servicemål.

Etableringen af DMI's serverfaciliteter pågår og forventes færdigt inden igangsættelsen af ombygningsprojektet.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: forventet 204 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 204 mio. kr. forventes overholdt.

Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense

Baggrund

Formål

I forlængelse af "Bedre Balance II - Statslige arbejdspladser tættere på borger og virksomheder" udbydes et nyt kontorknudepunkt i Odense. Knudepunktet er udbudt med krav om, at husets bærende konstruktioner udføres i træ. Kontorbygningen skal indrettes til omkring 1600 arbejdspladser fra 8 statsinstitutioner.

Hjemmelsgrundlag

Fortroligt Akt. AK af 25. juni 2020

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2024
- Aktuel Status: 2024

Bemærkninger:

Projektet er på nuværende tidspunkt i udbud. Udbudsprocessen forventes afsluttet i 2. kvartal 2021, hvorefter der vil skulle udarbejdes et søgende aktstykke om kontraktindgåelse med den vindende totalentreprenør.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: Fortroligt
- Korrektionstillæg: Ja

Overholdelse af bevilling

-

2.1.2. Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

Tabel 2.2 | Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

(mio. kr. i 2020-priser)	Kunde	Aktstykke / hjemmel	Godkendt budget	Forbrug pr. 30-09-20	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtag-ningsår	Bevillingsansvarlig
Laboratoriegenopretning på Panum	Københavns Universitet	Akt. 140 af 28. maj 2015	260,7	274,2	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	2019	Bygningsstyrelsen
KUA3 - inkl. nyt Universitetstov	Københavns Universitet	Akt. 98 af 7. juni 2012 Akt. 55 af 23. feb. 2017	1.127,2*	1.206,6	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	KUA3: 2016 Torvet: 2019	Bygningsstyrelsen

*) Aktstykkeramme i 2017-priser

Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet

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

KUA3 inkl. nyt universitetstov, Københavns Universitet

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

2.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 109 af 30. maj 2013

Akt. G af 14. december 2017

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. Z af 12. juli 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2014

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2017
- Sidste Anlægsstatus: 2020
- Aktuel Status: 2021

Bemærkninger

Alle fysiske arbejder, der er en forudsætning for indregulering af bygningen, blev færdiggjort per 26. november 2020. Herefter udestår indregulering af de tekniske anlæg, sikring af idriftsættelse (commissioning) og mangeludbedring. Det vil sige at bygningens fysiske rammer og bestanddele aktuelt fremstår som forudsat ift. den forestående kundeoverdragelse. Enkelte fysiske færdiggørelsesarbejder gennemføres parallelt med indreguleringen.

Den afsluttende indregulering mv. fortsætter over årsskiftet, og forventeligt indtil marts 2021. Denne proces er kompliceret sammenlignet med andre byggeprojekter, idet der er tale om en højteknologisk bygning med mange teknisk avancerede installationer. På nuværende tidspunkt forventes bygningen klar til samlet overdragelse i april 2021. Der foreligger dog aktuelt ikke et fastlagt overdragelsestidspunkt med Københavns Universitet.

Det forventede overdragelsestidspunkt er senere end angivet ved sidste anlægsstatus. Byggeriet har været påvirket af manglende fremdrift hos en række entreprenører på projektets kritiske sti, og samtidig har COVID-19 situationen gjort det vanskeligt at skaffe de nødvendige udenlandske eksperter til Danmark.

Rigsrevisionen afsluttede i oktober 2020 sin undersøgelse af byggeriets forløb. Der verserer fortsat voldgiftssager mod en række af projektets entreprenører.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 3.662,6 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 3.662,6 mio. kr.

Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013 med en bevilget økonomisk ramme på 1.824,1 mio. kr. (2020-priser). Med fortroligt akt G af 14. december 2017 blev projektets økonomiske ramme forøget til 2.973,0 mio. kr. (2020-priser) og med fortroligt akt. Z af 12. juli 2019 blev rammen forøget til 3.662,6 mio. kr. (2020-priser).

Overholdelse af bevilling

Projektets økonomi har overskredet den bevilgede totaludgift i akt Z af den 12. juli 2019, herunder skyldes en væsentlig del af de seneste fordyrelser konsekvenser af COVID-19.

Den nuværende forventede udgift er 4.178,0 mio. kr., hvilket er 149,1 mio. kr. over forlæggelsesgrænsen i forhold til akt Z. Her er der dog ikke taget højde for værdien af de modkrav, der er rejst mod en række entreprenører på projektet, og som forventes at kunne bidrage til at reducere den endelige udgift.

Grundet projektets fremskredne stadie har det været Transport- og Boligministeriets vurdering, at der ikke var noget reelt alternativ til at færdiggøre byggeriet i henhold til den aktuelle plan. En bestillelse af arbejdet, indtil tilslutningen til et aktstykke forelå, ville have ført til yderligere forsinkelse og dermed fordyrelse af projektet.

Der er sendt særskilte fortrolige orienteringer til Finansudvalget senest den 11. september 2020 og 21. december 2020 om økonomien og færdiggørelsen af de fysiske arbejder samt processen frem mod overdragelsen. Orienteringerne er fortrolige af hensyn til de verserende voldgiftssager med entreprenører.

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. E af 8. december 2016

Anlægslov 381 af 26. april 2017

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. 165 af 14. marts 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggegruben for bygning 10, hvor de underjordiske udstillingsfaciliteterne skal opbygges, har nået den endelige en dybde på godt 12 m og etablering af de sidste vægankre er afsluttet. Støbning af bundpladen med etablering af opdriftsankre pågår, mens udgravning for den resterende del af bygningen nærmer sig afslutningen. Mere end 150 personer arbejder nu på pladsen hvor renovering af de eksisterende bygninger pågår. Efter færdigstøbning af bundpladen i Oceansalen pågår støbning af betonvægge, mens entreprenøren er startet på produktion af stål og glas til salen.

Økonomi

Bevilling

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

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

Overholdelse af bevilling

De samlede byggeudgifter forventes overholdt.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. 85 af 12. april 2018

Akt. 136 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Udgravning og støbning af byggeriets to kældre er færdiggjort, og montage af tekniske installationer i den ene kælder er påbegyndt. Råhusdelen af den første af byggeriets seks bygninger forventes færdiggjort i november 2020.

Økonomi

Bevilling

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

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

De samlede byggeudgifter forventes overholdt.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 68 af 22. marts 2018

Akt. 135 af 1. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet forløber planmæssigt. I forbindelse med opførelsen af koblingszonen, som skal forbinde SUND med NAU, varetager Region Nordjylland bygherrefunktionen. Arbejderne på koblingszonen er ca. 4 måneder efter tidsplanen, hvilket gør at der ikke længere er et ophold i opførelsestakten mellem råhus og aptering - dog forventes den overordnede tidsplan overholdt. Aflevering af koblingszonen er planlagt til august 2022, mens aflevering af SUND-delen er planlagt til oktober 2022.

Økonomi

Bevilling

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

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

De samlede byggeudgifter forventes overholdt.

2.2. Status på UNILAB-midlerne

Formål

I Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 blev der afsat 3 mia. kr. til teknologisk løft af laboratorierne, hvilket inkluderer opgradering af ventilation, klima- og CTS-anlæg samt tilhørende styringssystemer til moderne forskningsstandarder.

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 130 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.524,6 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 107 projekter er afsluttet, jf. nedenstående tabel. Herudover er der afsat midler til endnu ikke-igangsatte genopretningsprojekter på de enkelte universiteter, som skal igangsættes i de kommende år.

Nedskrivning af tilsagn til laboratoriegenopretningsprojekter i forhold til sidste anlægsstatus skyldes primært, at Københavns Universitet har stoppet 3 projekter (i planlægningsfasen). Tilsagnene på projekterne er derfor nedskrevet med ikke forbrugte midler og indgår efterfølgende i KU's andel af laboratoriebevillingen.

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

Arbejdet vedrørende laboratorieerstatningslokaler er godt i gang, og der er afgivet tilsagn til en værdi af 2.651,4 mio. kr. til i alt 21 projekter, jf. nedenstående tabel.

Tabel 2.3 | Laboratoriemoderniseringer pr. november 2020, løbende priser

	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler, (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i mio. kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	130	2.524,60	421	2.945,60	107
Erstatningslokaler	21	2.697,90	85,7	2783,6	13
I alt	151	5.236,40	492,8	5.729,20	120

Den budgetmæssige situation

I henhold til Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 6 mia. kr. (løbende priser), hvoraf der er blevet brugt 5,2 mia. kr. og yderligere afsat 0,5 mia. kr. til endnu ikke-igangsatte projekter.

2.3. OPP-projekter

Tabel 2.4 viser Bygningsstyrelsens igangværende OPP-projekter.

Tabel 2.4 | Oversigt over igangværende OPP-projekter under Bygningsstyrelsen

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

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

Projekterne for Udlændingestyrelsen i Næstved og Banedanmark i Ringsted, som er en del af Bedre Balance I, er godkendt ved aktstykker i maj 2018.

Projektet i Næstved er færdiggjort og åbnet den 18 juni 2020.

Bygningsstyrelsen har ibrugtaget bygningen i Ringsted til Banedanmark d. 15 november 2020. Ibrugtagning var aftalt til 01/03-2020. OPP-leverandøren modtager som konsekvens heraf husleje for 7,5 måned mindre, fordi kontraktens løbetid fastholdes.

Kontraktindgåelsen for Ny Østre Landsret blev godkendt ved aktstykke i april 2019, hvorefter byggeriet er igangsat. Der blev afholdt rejsegilde medio oktober 2020.

2.4. Christiania

Finansudvalget tiltrådte i akt. 89 af 25. juni 2012 Aftale for Christianiaområdet af juni 2011. Aftalen skabte grundlag for, at bygninger og arealer på Christianiaområdet blev overdraget til en fond, Fonden Fristaden Christiania, pr. 1. juli 2012. Fonden har købt området beliggende uden for det fredede voldanlæg og lejer bygninger og arealer på voldanlægget af staten. Købssummen udgør 85,4 mio. kr., og der blev betalt 51,8 mio. kr. ved overdragelsen. De resterende 33,6 mio. kr. forfaldt i tre rater mellem 2014-2018.

Det er en del af aftalen, at fonden er ansvarlig for genopretning og vedligeholdelse af voldanlægget og de statsbygninger, der fortsat er i statens eje. Fondens udgifter til de med staten aftalte genopretningsprojekter kan modregnes i de betalte købsrater.

Hundehuset udgår af tabellen fordi det er færdigt. Christiania-Fondet har udført projektet og afleveret til Bygningsstyrelsen i juni 2020.

Ulriks Bastion er udgået af tabellen, fordi projektet skiftede karakter og ikke længere er et genopretningsprojekt, og derfor ikke afrapporteres i anlægsstatus.

Bygningsstyrelsen er jf. tabel 2.5 i dialog med fonden om to projekter, som forventes afsluttet i 2021.

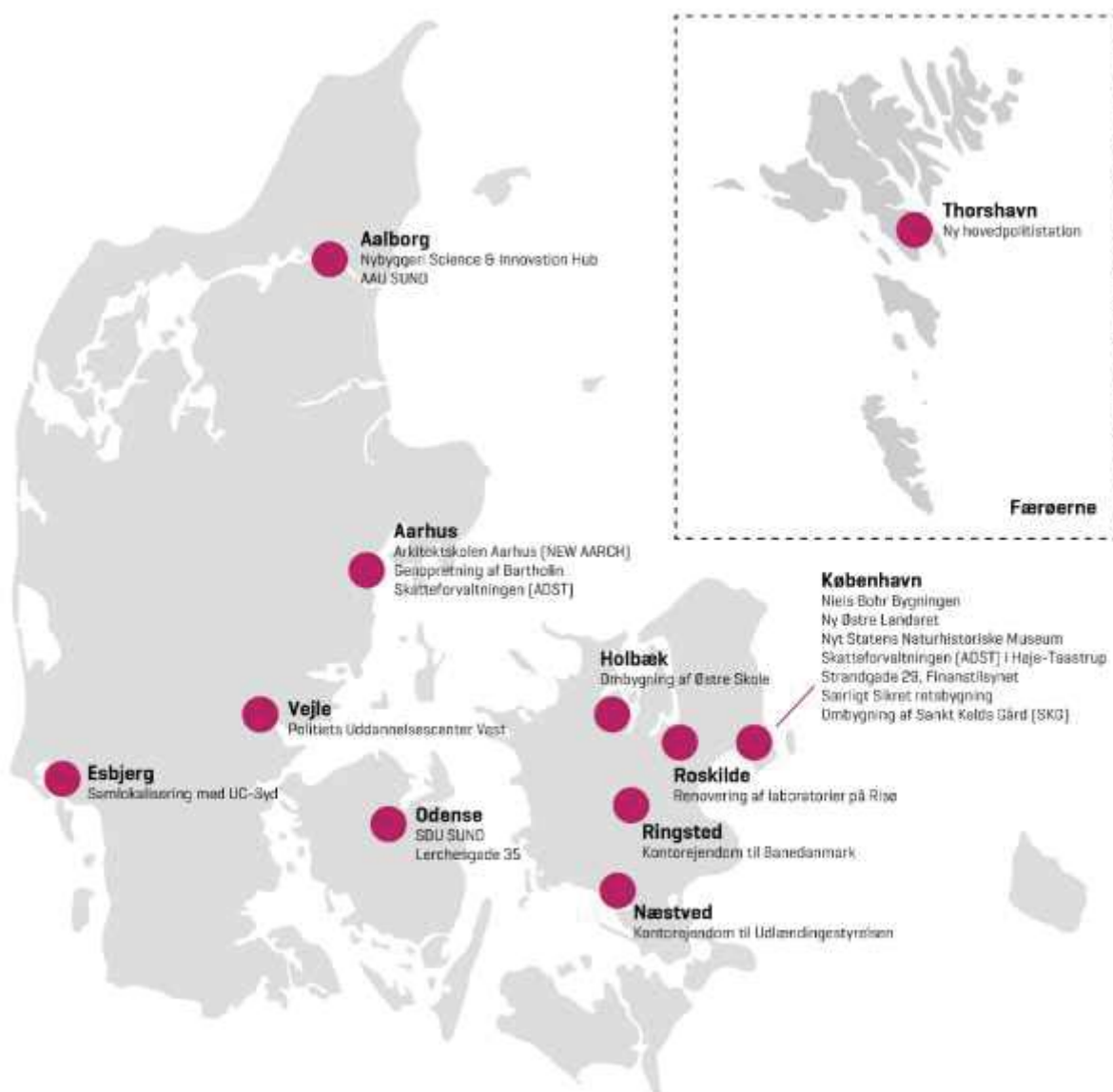
Tabel 2.5 | Igangværende og planlagte projekter

(mio. kr.)	Forventet modregning i købesum, år	Forventet modregning i købesum, kr.
Stenhuset	2020	3.140.000,00
Fakirskolen	2021	3.100.000,00

Note: Modregningen for Fakirskolen er et estimat

3. Bilag

Bilag 1: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Tabel 3.1 | Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
Aarhus	Genopretning af Bartolin-komplekset	Aarhus Universitet
	Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)	Arkitektskolen
	Skatteforvaltningen (ADST)	Skatteforvaltningen
Aalborg	Nyggeri Science & Innovation Hub	Aalborg Universitet
	AAU SUND	Aalborg Universitet
Esbjerg	Samlokalisering med UC-Syd	Syddansk Universitet
Holbæk	Ombygning af Østre Skole i Holbæk	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution og Danida Fellow Ship Centre
København	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
	Modernisering af Strandgade 29	Finanstilsynet
	Særligt Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen
	Ny Østre Landsret	Domstolsstyrelsen
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet
	Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Skatteforvaltningen
	Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut
Næstved	Kontorejendom til Udlændingestyrelsen	Udlændingestyrelsen
Odense	SDU SUND	Syddansk Universitet
	Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen
Ringsted	Kontorejendom til Banedanmark	Banedanmark
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet
Torshavn	Ny hovedpolitistation i Torshavn	Rigspolitiet
Vejle	Politiets Uddannelsescenter Vest	Rigspolitiet