



Transportministeriet

Status for anlægs- og byggeprojekter – 1. 2023



Brodrager på Storstrømsbroen
kilde: Vejdirektoratet

Status for anlægs- og byggeprojekter

1. 2023 Status for anlægs- og byggeprojekter – 1. 2023

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet

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

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Indhold

1.	Indledning	9
1.1	Læsevejledning.....	9
2.	Jernbaner.....	11
2.1	Større jernbaneprojekter	12
	Signalprogrammet	13
	Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	14
	Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	15
	Elektrificering af Fredericia-Aarhus	16
	Elektrificering af Roskilde-Kalundborg	17
	Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring)	18
	Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	19
	Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)	20
	Stilling Station.....	20
	Fremtidssikring af Aarhus H	21
	Flytning af Herlev Station	21
	Vendespor ved Carlsberg Station	22
	Opgradering af Hillerød Station.....	22
	6 GHz-frekvensbånd på S-banen	23
	Hastighedsopgradering af S-banen.....	23
2.1.1	Anlægsprojekter på baneområdet udført af Vejdirektoratet	24
	Ny bane over Vestfyn	24
2.1.2	Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber	25
	Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	25
	Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station.....	26
	Forskønnelse af Nørreport Station	26
	Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade.....	27
2.2	Større fornyelsesprojekter	28
	Sporfornyelse Slagelse-Korsør	29
	Sporfornyelse Roskilde-Ringsted.....	29
	Sporfornyelse Hobro-Aalborg	30
	FTN Fibernetainfrastruktur Skjern-Holstebro	30
	Sporfornyelse Nyborg-Odense	31
	Ballastfornyelse Fredericia-Vejle	32
	Sporfornyelse Fredericia Station.....	32
	Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	33
2.3	Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus ..	34
2.4	Fornyelse og vedligehold	35
2.5	Igangværende undersøgelser på baneområdet.....	36
3.	Veje.....	37
3.1	Større vejprojekter under gennemførelse	38
	Storstrømsbroen	39
	Udbygning af Rute 11 gennem Ribe	39
	Nordhavnstunnel	40

Kalundborgmotorvejens 3. etape	40
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	41
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	41
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N.....	42
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N.....	42
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	43
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen.....	43
3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet	44
Renovering af Sallingsundbroen	44
3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus	45
3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse.....	45
3.5 Igangværende undersøgelser på vejområdet	46
4. Letbaner	48
Odense Letbane	48
Letbane på Ring 3.....	49
5. Femern Bælt	50
Kyst til kyst-forbindelse	50
Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	51
6. Metroen.....	52
M4 Sydhavnsmetroen	52
7. DSB	53
7.1 Indkøb af materiel.....	53
Indkøb af nye eltog	53
Indkøb af nye vogne.....	53
7.2 Anlæg af værksteder	54
Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København	54
Anlæg af værksted ved Årslev, Århus.....	54
Anlæg af værksted ved Næstved.....	55
8. Puljeprojekter på transportområdet.....	56
8.1 Status for puljer	56
8.2 Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet.....	58
8.3 Status for større puljeprojekter	59
9. Bygninger.....	60
9.1 Større igangværende byggeprojekter	62
9.1.1 Projekter ved Bygningsstyrelsen	64
Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet	64
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	65
Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet	65
Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup	66

Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København	66
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense	67
SDU Mærsk Mc-Kinney Møller Institut (MMMI) –	
Udvidelse af det eksisterende MMMI	67
Modernisering af Amagerfælledvej 56, Domstolsstyrelsen	68
9.1.2 Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister	69
Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet	69
Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet	69
Ombygning af Østre Skole i Holbæk	69
9.1.3 Projekter ved vejdirektoratet	70
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet	70
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet	71
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet	71
9.1.4 Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus.....	72
9.2 Status på UNILAB-midlerne	73
10. Bilag	74
10.1 Bilag 1: EU-støtte	74
10.2 Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	76
10.3 Bilag 3: Igangværende projekter på baneområdet	77
10.4 Bilag 4: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	78
10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter	79
10.6 Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve.....	81

1. Indledning

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

Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort per 1. januar 2023 medmindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter er ligeledes opdateret per 1. marts 2023, medmindre andet er angivet. De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er på forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets formål og status. Som en del af status indgår en gennemgang af den aktuelle økonomiske situation i 2023-priser, medmindre andet er angivet. Orienteringen for seneste Anlægsstatus – 2. halvår 2022 – blev fremsendt til Folketinget den 30. januar 2023.

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

1.1 Læsevejledning

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

Tabeller med projektbeskrivelser indeholder følgende oplysninger:

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

Godkendt totalbudget (Central reserve): Det første tal anført angiver projektets politisk godkendte totaludgift i mio. kr. og 2023-priser. Tallet i parentes angiver den ikke-disponerede centrale anlægsreserve. Den centrale anlægsreserve kan disponeres efter aftale med Finansministeriet og udgør 20% af basisoverslaget for baneprojekter samt større bro- og tunnelprojekter og 5% for vejprojekter. Projektreserven kan derimod disponeres af anlægsmyndigheden, og udgør altid 10% af projektet.

Forbrug per 1/1 2023: Projektets forbrug per 1. januar 2023 opgøres i mio. kr. i løbende priser.

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

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

Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus: I cellen angives der med Ja/Nej, om der er sket væsentlige tidsmæssige eller økonomiske ændringer siden seneste Anlægsstatus. I de tilfælde, hvor der er tale om et nyt projekt, er dette også angivet. Fordyrelser, som fører til overskridelse af forelæggelsesgrænsen, træk på den centrale anlægsreserve, forsinkelser med ændring af åbningsåret til følge og/eller ændringer af projektets overordnede formål, betragtes som væsentlige ændringer.

Væsentlige ændringer uddybes under Økonomi / Aktuel status for projektet. De steder, hvor der forventes en væsentlig ændring i fremtiden, men hvor økonomi og/eller tidsplan fortsat er under konsolidering, angives der et 'Nej' i cellen. Først når konsolideringen har materialiseret sig i en væsentlig ændring, angives der et 'Ja' i cellen.

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

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

Som følge af krigen i Ukraine samt den økonomiske situation er prisstigningerne og leveranceproblemerne i Bygge- og anlægsbranchen blevet betragteligt forværret. Dette rammer Transportministeriets bygge- og anlægsprojekter. I forlængelse heraf er byggeriet endvidere udfordret af stor efterspørgsel på teknisk rådgivning og bistand hvilket i nogle tilfælde giver kvalitetsudfordringer.

Flere anlægsmyndigheder har som følge af krigen i Ukraine modtaget varslinger fra entreprenører angående leverance-svigt og ekstraordinære prisstigninger. Det afspejler sig ydermere i, at enhedspriserne i de bud, der kommer, er markant over de erfaringsbaserede budgetter, ligesom der generelt ses færre bydere.

Transportministeriet er opmærksom på markedssituationen og vil - sammen med anlægsmyndighederne og selskaberne - monitorere udviklingen tæt, ligesom transportministeren løbende vil inddrage forligskredsen bag aftalen om Infra-strukturplan 2035 med henblik på at orientere om markedssituationen og betydningen for de aftalte projekter.

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

2. Jernbaner

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

I afsnit 2.1 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit 2.2 gives en status for de større fornyelsesprojekter under gennemførelse og i afsnit 2.3 gives en status for åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus. I afsnit 2.4 gives en samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet og af afsnit 2.5 gives en status på igangværende undersøgelser på baneområdet. Af kapitel 5 fremgår status for det danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen. For oversigter over puljeprojekter se kapitel 8.

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.

Boks 2 | Markedssituationen på baneområdet

Banedanmark oplevede allerede inden krigen i Ukraine en markant stigning i enhedspriserne på jernbaneprojekter. Dette skal dels ses i sammenhæng med de generelle prisstigninger på materialer, dels en meget stor efterspørgsel på jernbaneydelser i Danmark og i Nordeuropa. Følgevirkninger af krigen i Ukraine på priser og tilgængelighed har øget udfordringen markant. Således oplever Banedanmark markante udfordringer med leverancer samt pres for kompensation for prisstigninger ud over det kontraktuelt fastsatte. Det er fortsat en udfordring for Banedanmark, at der kun modtages få eller ingen tilbud, der lever op til betingelserne i Banedanmarks udbud, hvilket har resulteret i en række genudbud af projekter. Endvidere har manglende bud resulteret i, at Banedanmark, senest i forbindelse med sporentreprisen for Roskilde-Ringsted, har ændret udbudsstrategi til udbud i fagentrepriser, som afviger fra det oprindelige udbudsmateriale. Banedanmark vil afsøge, hvorvidt udenlandske bydere kan tiltrækkes, fx via udførselstidspunkter afvigende fra de vanlige sommerperioder, samt gennem udarbejdelse af udbudsmateriale på engelsk. Førstnævnte kræver imidlertid ændrede spærringsmønstre og dialog med jernbanevirksomhederne herom, eftersom totalspærringer evt. vil skulle ligge uden for de gængse sommerferieperioder.

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

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

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

2.1 Større jernbaneprojekter

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

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ³⁾	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Signalprogrammet ¹⁾	20.774,4	Ja	20.774,4	Ja	Nej	100%	2022/2030
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	542,5	Ja	458,4	Ja	Nej	100%	2027/2029
Elektrificering af Aarhus - Aalborg (Lindholm) ¹⁾	2.857,8	Ja	2.435,4	Nej	Nej	100%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.558,1	Ja	2.166,5	Nej	Nej	100%	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.240,3	Ja	1.166,4	Ja	Nej	100%	2024/2027
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring) ¹⁾	125,7	Ja	125,7	Ja	Ja	100%	2020/2025
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå ¹⁾	606,3	Ja	544,9	Ja	Nej	100%	2022 ²⁾
Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm) ¹⁾	850,6	Ja	752,9	Ja	Nej	0%	2023
Stilling Station	20,8	Ja	17,0	Nej	Nej	0%	2025
Fremtidssikring af Aarhus H	1.045,7	Ja	927,1	Ja	Nej	8%	2026/2027
Flytning af Herlev Station	200,2	Ja	169,4	Ja	Nej	0%	2026
Vendespor ved Carlsberg	178,4	Ja	151,7	Ja	Nej	0%	2028
Opgradering af Hillerød Station	361,5	Ja	305,9	Ja	Nej	0%	2027
6 GHz-frekvensbånd på S-banen	108,3	Nej	108,3	Nej	Nej	0%	under afklaring
Hastighedsopgradering af S-banen	357,1	Ja	302,3	Ja	(nyt projekt)	0%	2035
Ny bane over Vestfyn	5.227,8	Ja	4.407,2	Ja	Nej	81% ⁴⁾	2028

Anm: "Totaludgift" angiver den samlede bevilling til projektet inklusive central anlægsreserve samt modtaget TEN-støtte. "Projektbevilling" svarer til den afsatte bevilling på Banedanmarks egen konto (dermed inklusive projektreserve men eksklusiv central anlægsreserve). "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over. Det er beregnet med udgangspunkt i projekternes oprindelige projektreserve. "Åbningsår" er som hovedregel året for ibrugtagning af den nye infrastruktur/funktionalitet og ikke nødvendigvis året for arbejdernes færdiggørelse.

1) Projektet har et træk på den centrale reserve, jf. tabel 10.6.

2) Dog udføres hastighedsopgraderingen på Langå Station i 2024.

3) Kolonnen vedrørende om der har været Væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. På side 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med væsentlige ændringer.

4) Omkostninger er endnu ikke afholdt, men er reserveret på projektreserverne for at kunne realisere det samlede overslag for projektet.

Signalprogrammet

Signalprogrammets formål er at etablere et nyt signalsystem på både fjernbanen og S-banen. På fjernbanen forventes dette at ske inden udgangen af 2030, mens det på S-banen blev planmæssigt ibrugtaget i 2022.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 194 af 27. marts 2008 Akt. 154 af 18. juni 2009 Akt. 95 af 11. februar 2010 Akt. 69 af 3. juni 2010 Akt. 148 af 19. maj 2011 Akt. 147 af 8. december 2011 Finansloven for 2019	20.774,4 (0,0)	13.539,5	S-bane: Kontrakter indgået 2011 Fjernbane og Onboard: Kontrakter indgået 2012	S-bane: 2018/2022 Fjernbane: 2021/2030	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Med akt. 148 af 10. maj 2011 (tidligere fortrolig akt. J) og akt. 147 af 30. november 2011 (tidligere fortrolige akt. E) fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og Fjernbane-projektets projektafslutning. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,9 mia. kr. (2012-priser) i forhold til det oprindelige ankerbudget fra 2009. Besparelserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer (jf. to førstnævnte aktstykker) samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet. På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen.</p> <p>Programmets fulde projektbevilling forventes anvendt. Det vurderes fortsat muligt at gennemføre programmet inden for den eksisterende projektbevilling. Det skal dog bemærkes, at reserven er markant lavere end det normale niveau for programmer i en tilsvarende fase.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>I Signalprogrammet er fokus på følgende store milepæle i 2023: Ibrugtagning af (København)-(Ringsted) i april samt strækningen (Esbjerg)-(Holstebro)-Skjern-(Herning) i maj/juni. Derudover leveres de sidste leverancer på S-banen i maj, og Communication Based Train Control (CBTC) udrulningsprojektet forventes nedlukket ved udgangen af året.</p> <p>Signalprogrammet følger det forudsatte i Anlægs- og Trafikplanen, men udrulningen i Østdanmark er udfordret, hvorfor en genplanlægning pågår. Tilsvarende har den lange proces for opnåelse af godkendelser af tog betydet, at fremdriften med ombordudrustning af tog har været udfordret, hvorfor udrustningsplanen er blevet genbesøgt med henblik på at understøtte udrulningen af Signalprogrammet samt de behov, der er fremsat i Trafikplanen.</p>					

Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

Med en opgradering af den maksimale hastighed til 200 km/t kan rejsetiden for lyntogene mellem Ringsted og Odense reduceres med ca. 5 minutter. Projektet udføres samtidig med sporfornyelsesprojekter på de to delstrækninger. Der rapporteres særskilt på sporfornyelsesprojekterne vedrørende Nyborg-Odense og Ringsted-Slagelse under afsnit 2.2.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 141 af 16. maj 2019	542,5 (84,1)	62,7	2019	Nyborg-Odense: 2024/2027 Ringsted Korsør: 2024/2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p> <p>Projektet har behov for at trække på central reserve blandt andet som følge af projektændringer i løbet af detailprojekteringen. Det præcise behov er under konsolidering. Da der er tale om en fælles entrepris med Sporfornyelse af Nyborg-Odense, jf. afsnit 2.2., gør samme forhold omkring merudgifter sig gældende for dette projekt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Åbningsårene oven for angiver, hvornår hastigheden kan sættes op til 200 km/t i forbindelse med udrulningen af de nye signaler på delstrækningerne.</p> <p>De forberedende arbejder for projektet er gået i gang og er planlagt til at forløbe over hele foråret og sommeren i 2023.</p>					

Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af 30. november 2018 (tidligere fortrolig akt. X af 29. juni 2017) Lov om tillægsbevilling for 2022	2.857,8 (422,5)	1.103,8	2017	2025/2026	Nej*

Økonomi:

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.

Banedanmark har anmodet om yderligere træk på den centrale reserve, men anmodningen er endnu ikke færdigbehandlet. Anmodningen skyldes merudgifter til forberedende arbejder og elektrificeringsentreprisen som følge af blandt andet ændrede tidsplaner og ændrede udførelsesforhold, hvortil kommer forøgede udgifter til projektorganisation samt stigende råvarepriser og priser generelt. Dertil kommer forøgede udgifter til projektorganisation. Endelig er der opstået nye udgifter til støjkompensation.

I forlængelse af anlægsloven for ombygning af Aarhus H, jf. dette projekts beskrivelse nedenfor, er der foretaget en overførsel af bevilling for 105,4 mio. kr. (heraf 16,2 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H som følge af overførsel af aktiviteter mellem de to projekter.

Aktuel status for projekt:

Design af kørestrømsanlægget på strækningen pågår og forventes afsluttet i 2. halvår 2023. Prøvesugninger ift. mastepacering startede i februar 2023.

Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor 10 bropakker blandt andet skal udføres. Af disse er to bropakker i projekteringsfasen, nul er i udførelsesfase, mens otte er i afslutningsfasen.

*Overførslen af bevilling til projektet Fremtidssikring Aarhus H er ikke defineret som en væsentlig ændring, da det ikke har betydning for gennemførslen af projektet.

Elektrificering af Fredericia-Aarhus

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	2.558,1 (391,5)	1.347,7	2018	2024/2026	Nej*

Økonomi:

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.

Banedanmark har anmodet om yderligere træk på den centrale reserve, men anmodningen er endnu ikke færdigbehandlet. Anmodningen skyldes blandt andet merudgifter til nødvendige ændringer i kontrakten med leverandøren på selve elektrificeringen grundet ændrede tidsplaner – herunder som følge af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan fra 2017, som blandt andet medfører behov for at omprojektere og flytte master med henblik på at sikre signalsynlighed. Hertil kommer markante prisstigninger, som medfører prisregulering for indkøb af jern- og betondele. For de forberedende arbejder, primært broarbejder, betyder prisudviklingen meromkostninger på dels indgåede kontrakter, dels at de senest udbudte bropakker er blevet markant dyrere end budgetteret. Dertil kommer forøgede udgifter til projektorganisation.

I forlængelse af anlægsloven for Fremtidssikring Aarhus H (jf. dette projekts beskrivelse nedenfor) er der foretaget en overførsel af bevilling for 268,8 mio. kr. (heraf 41,3 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H som følge af overførsel af aktiviteter mellem de to projekter.

Aktuel status for projekt:

Arbejdet med etablering af fundamenter, master og træk af køretråd startede i foråret 2022 og pågår frem til 2024.

Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor 18 broprækker blandt andet skal udføres. Af disse er to i projekteringsfasen, otte er i udførelsesfasen, og otte er i afslutningsfasen.

*Overførslen af bevilling til projektet Fremtidssikring Aarhus H er ikke defineret som en væsentlig ændring, da overførslen ikke har konsekvenser for gennemførslen af projektet.

Elektrificering af Roskilde-Kalundborg

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove	1.240,3 (73,9)	675,8	2018	Roskilde-Holbæk: 2021/2024 Holbæk-Kalundborg: 2021/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> 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. I juni 2020 besluttede forligskredsen, at strækningen ikke immuniseres. Det blev i 2022 godkendt, at de midler, der tidligere er blevet tilført fra den centrale reserve til immuniseringen, fastholdes i projektet til dækning af merudgifter som følge af etapeopdelingen af den fulde strækning Roskilde-Kalundborg i to udførelsesmæssigt separate delstrækninger (Roskilde-Holbæk og Holbæk-Kalundborg). Meromkostningerne vedrører aftale med entreprenør om en revideret udrulningsplan på kørestrømsentreprisen, replanlægning af de forberedende arbejder til elektrificeringen og tværgående styringsomkostninger. Desuden fastholdes de tidligere tilførte midler fra den centrale reserve til dækning af eventuelle yderligere merudgifter, der måtte opstå i projektet, så det i lighed med tilsvarende projekter har en passende projektreserve.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Ibrugtagning af el-tog på delstrækningen Roskilde-Holbæk afventer nu udrulning af Signalprogrammet, så der kan køre el-tog på strækningen til køreplanen for 2025. Banedanmark har konstateret, at der er en reel risiko for, at ibrugtagningen af et nyt signalsystem på strækningen Roskilde-Holbæk-Kalundborg i 2024 bliver forsinket. Banedanmark har derfor igangsat forberedelse (projektering og validering) til immunisering af strækningen, således at strækningen kan ibrugtages med el-drift ultimo 2024 som planlagt uafhængigt af, hvornår det nye signalsystem udrulles og ibrugtages. Banedanmark udarbejder frem mod efteråret 2023 et beslutningsoplæg om evt. at igangsætte udførelse af immuniseringen. De forberedende aktiviteter inden da finansieres af projektet Elektrificering Roskilde-Kalundborg.</p> <p>På den resterende del af strækningen fra Holbæk til Kalundborg er de hidtidige forberedende arbejder (sporsænkninger og broarbejder) gennemført som planlagt. Af de to bropakker, der er på strækningen, er den ene færdigudført med enkelte mangler, mens broerne i den resterende bropakke forventes udført i 2024.</p>					

Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring)

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 51 af 12. oktober 2017 Akt. 6 af 11. oktober 2018	125,7 (0,0)	50,7	2017	Lindholm: 2020/2020 Hjørring: 2020/2025	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Projektet fik med akt. 6 af 11. oktober 2018 tilført dets bidrag til den centrale anlægsreserve på 14,3 mio. kr. (2018-priser) samt tilført yderligere 19,9 mio. kr. (2018-priser) som følge af projektændringer i forlængelse af Signalprogrammets ændrede udrulningsstrategi.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejderne i Lindholm er afsluttet og taget i brug den 21. september 2020. For så vidt angår arbejderne i Hjørring sker der detailprojektering, ekspropriation og ledningsomlægning i 2022/2024. Hjørring er planlagt til udførelse i 2025 og ikke som tidligere planlagt 2024. Det skyldes hensynet til trafikbetjeningen af Nordjylland og kapaciteten på entreprenørmarkedet.</p>					

Hastighedsopgradering Aarhus-Langå

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	606,3 (61,4)	408,0	2018	2021/2022 Visse delaktiviteter er udskudt til 2024 (Langå Station)	Nej*

Økonomi:

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

I forlængelse af anlægsloven for Fremtidssikring Aarhus H (jf. dette projekts beskrivelse nedenfor) er der en overførsel af bevilling for 22,1 mio. kr. (heraf 5,1 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H, idet hastighedsopgraderingen på selve Aarhus H ikke længere er en del af projektet Hastighedsopgradering Aarhus-Langå, men i stedet gennemføres i regi af projektet Fremtidssikring Aarhus H.

Aktuel status for projekt:

Strækningen mellem Aarhus (ekskl. selve Aarhus H) og Langå blev udført planmæssigt fra april til september 2022, og efterfølgende vejbroer er nu også afsluttede.

Arbejderne i 2022 omfattede ikke selve Langå Station. Arbejdet på Langå Station er planlagt til udførelse sammen med Signalprogrammet i andet halvår 2024. Der er indgået rådgivningskontrakt vedrørende arbejderne på Langå Station. Hastigheden gennem Langå Station hæves til 160 km/t efter projektets afslutning. Ved strækningshastigheder over 160 km/t foretages der resonansmåling inden hastigheden kan hæves yderligere. I pågældende projekt med blød bund foretages denne 6-12 måneder efter projektets afslutning. Hastigheden hæves til 180 km/t, såfremt resonansmåling tillader dette.

*Overførslen af bevilling til projektet Fremtidssikring Aarhus H er ikke defineret som en væsentlig ændring, da overførslen ikke har konsekvenser for gennemførslen af projektet.

Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finanslovene for 2007, 2018 og 2020 Akt. 227 af 18. juni 2020	850,6 (97,7)	420,6	2018	2023/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Jf. akt. 227 af 18. juni 2020 er der overført 14,8 mio. kr. (2020-priser) fra projektets centrale anlægsreserve i forbindelse med projektudvidelsen med en fordelingsstation ved Gelsted.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Ny fordelingsstation i Gelsted er etableret og afventer ibrugtagning, der forventes i 1. halvår 2023. Arbejdet med at bygge nye fordelingsstationer i Marslev og Slagelse pågår, og fordelingsstationerne forventes ibrugtaget i hhv. 1. og 2. halvår 2023. Den fulde ibrugtagning af den opgraderede fordelingsstation i Fredericia forventes i 2. halvår 2023.</p>					

Stilling Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 88 af 28. februar 2019	20,8 (3,3)	6,0	2019	2022/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektets økonomi skal revideres i lyset af blandt andet den udskudte udførelse fra 2022 til tidligst 2025 (jf. "Aktuel status for projektet" nedenfor) og prisudviklingen i den nuværende markedssituation.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har været planlagt til udførelse i 2022 og blev sendt i udbud i 2021. Banedanmark modtog ikke bud fra entreprenører der overholdt konditionerne, hvorfor etablering af Stilling Station tidligst kan udføres i 2025.</p> <p>Banedanmark udarbejder et opdateret beslutningsgrundlag for projektet, der beskriver risici ved at åbne stationen i forbindelse med ibrugtagningen af nyt signalsystem i 2025 sammenlignet med at vente til efter, det nye signalsystem er udrullet på strækningen. Beslutningsgrundlaget vil endvidere forholde sig til følgende andre forhold:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En revurdering af enhedspriserne i lyset af markedsudviklingen i de seneste år. 2. Potentiale for øvrige optimeringer/omkostningsreduktioner i projektet. 					

Fremtidssikring af Aarhus H

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 565 af 10/05/2022 og Lov om tillægsbevilling for 2022	1.045,7 (118,6)	41,0	2022	2026/2027	Nej*
<p><i>Økonomi:</i> Projektet integrerer en række eksisterende og nye bevillinger, så der nu er ét samlet projekt for Aarhus H. Bevillingsændringerne er implementeret med tillægsbevillingsloven for 2022 og finansloven for 2023. Dette er sket i forlængelse af den vedtagne anlægslov for det samlede Aarhus H-projekt, jf. "Hjemmelsgrundlag" i tabellen ovenfor.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Aarhus H projektet er ved at udarbejde en programfaserapport, som forventes endeligt afsluttet snarest. De fleste kontrakter på forundersøgelser er indgået, og der gennemføres geotekniske borer, opmålinger og besigtigelser.</p>					

*Bevillingsændringerne er ikke defineret som en væsentlig ændring, da overførslen ikke har konsekvenser for gennemførelsen af projektet.

Flytning af Herlev Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	200,2 (30,8)	0,0	2022	2026/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er planlagt til udførsel i 2026. Projektet er pt. under opstart.</p>					

Vendespor ved Carlsberg Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	178,4 (26,7)	0,0	2022	2026/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forventes opstartet i løbet af 2. halvår 2023 eller i 2024.					

Opgradering af Hillerød Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	361,5 (55,6)	0,0	2022	2026/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er på nuværende tidspunkt i projekteringsfasen. Udbuddet på Hillerød Station blev annulleret, da Hillerød Kommune ikke kunne indsamle de nødvendige økonomiske midler til den cykel- og gangbro, som kommunen ønskede. Projektet er nu blevet genudbudt uden den udvidede cykel- og gangbro. Den mindskede kompleksitet i opgaven, ved unddragelsen af den udvidede cykelbro, gør, at projektet stadig følger den samme tidsplan med tilbudsfrist den 28.april og forventet kontraktindgåelse og opstart den 15. maj.					

6 GHz-frekvensbånd på S-banen

S-banens nye signalsystem benytter en del af 6 GHz-frekvensbåndet til signalstyring, men må som følge af ny EU-regulering flytte til et andet frekvensbånd. Projektet ændrer derfor CBTC-systemets frekvensbånd til ITS-bybanebåndet, så der ikke er overlap mellem de nye 6 GHz-WiFi-signaler og CBTC-systemet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	108,3 (0,0)	0,0	2022	2025/under afklaring	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022. Der blev i forbindelse med Infrastrukturplan 2035 afsat en ramme på 100 mio. kr. (2022-priser), som dog var estimeret med store forbehold, og som ikke indeholdt central reserve. Projektets samlede pris afhænger af den løsning, der vælges for projektet, jf. nedenfor.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er fortsat under afklaring. Der er identificeret flere mulige løsninger, som er ved at blive afdækket, både i samarbejde med leverandøren samt ekstern rådgiver. Dette kan betyde, at forbrugsafløbet forskydes.</p>					

Hastighedsopgradering af S-banen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	357,1 (54,8)	0,0	2022	2035/2035	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Udbedring af den første lokale knast ved Hellerup Station blev igangsat ultimo 2022. Delprojektet projekteres og udføres i sammenhæng med et kommende sporfornyelsesprojekt på strækningen Svanemøllen-Hillerød. Detailprojekteringen er i gang og forventes afsluttet i foråret 2024. Entreprenørbuddet forventes gennemført medio 2024. Udførsel er planlagt til primo-medio 2025. De øvrige knaster i projektet forventes udbedret i årene frem til 2035.</p>					

2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af Vejdirektoratet

Ny bane over Vestfyn

Vejdirektoratet skal i samarbejde med Banedanmark anlægge en ny elektrificeret dobbeltsporet højhastighedsjernbane over Vestfyn. Jernbaneforbindelsen bliver ca. 35 km lang og løber fra Odense V til Kauslunde øst for Middelfart.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 1424 af 17. december 2019 Akt. 227 af 18. juni 2020 Akt. 364 af 17. september 2021	5.227,8 (820,6)	72,3 ¹⁾	2021	2028/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 4.407,2 mio. kr. vurderes fortsat at være presset, hvilket primært kan henføres til markant højere udgifter til gasledningsomlægningen end forudsat. Desuden forventes de banetekniske installationer (primært elektrificerings- og signaldelene) at blive dyrere end forudsat. Modsat er der identificeret mulighed for billiggørelse af de anlægstekniske arbejder, men det vurderes fortsat, at det i fremtiden kan blive nødvendigt at trække på projektets bidrag til den centrale reserve. Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Før de banetekniske anlægsaktiviteter kan igangsættes, skal den eksisterende naturgastransmissionsledning på strækningen omlægges. Kontrakten for omlægningen blev tildelt i december 2022, og gasrørsleverancen blev modtaget i februar 2023. Omlægningen forestås af Energinet.</p>					

¹⁾ Vejdirektoratet har forud for projektets opstart forlodsøvertaget ejendomme på anlægsstrækningen for ca. 100 mio. kr.. Udgifterne hertil er ikke blevet overført til projektet i projektets første år på finansloven, men vil blive overført til projektet i 2023. Folketingets Finansudvalg er orienteret herom.

2.1.2 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber

Tabel 2.1.2 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber (mio. kr., 2023-priser)

Projekt	Totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug per 01.01.23	Disponeret projektreserve	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlig ændring ¹
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	649,7	550,8	Ja	103,5	9,7	2025/2026	Ja
Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station	454,71	369,2	Ja	55,2	0,0	2025/2025	Nej
Forskønnelse af Nørreport Station	25,2	25,2	Ja	0,3	0,0	2025/2025	Nej
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	216,8	216,8	Ja	0,0	0,0	2027/2027	Nej

Udvidelse af Københavns Lufthavns Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegynnelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund & Bælt Holding A/S	649,7 (98,9)	103,5	2019	2025/2026	Ja
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i gang med replanlægning af udførelsesfasen efter afslag på dispensation for støjende arbejder i Tårnby Kommune. Det forventede åbningsår er derfor udskudt til 2026.					

Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station

Jf. Aftale om Infrastrukturplan 2035 gennemføres der anlæg af Øresundsperroner og en gangtunnel på Ny Ellebjerg Station (kommende København Syd), som dermed bliver et stort knudepunkt for den kollektive transport i Hovedstaden. Projektet udføres af Metroselskabet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven 2022	454,7 (85,5)	55,2	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er udbudt, og der er skrevet kontrakt med tre entrepriser. Den sidste store entreprise forventes indgået maj 2023. De forberedende arbejder starter i påsken 2023.					

Forskønnelse af Nørreport Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	25,2 (0,0)	0,3	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Udførelsen af projektet forventes påbegyndt i 2023.					

Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Finansloven for 2022	216,8 (0,0)	0,0	2023	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Rådgivning med planlægning og detailprojektering er i gang. Entrepriseopgaven forventes udsendt i EU-udbud ultimo 2023 med prækvalifikation til entreprenører.					

2.2 Større fornyelsesprojekter

Tabel 2.2 Økonomioversigt over større fornyelsesprojekter på baneområdet (mio. kr., 2023-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug per 01.01.23	Væsentlige ændringer	Åbningsår
Sporfornyelse Slagelse-Korsør	[fortroligt]	Ja	40,9	Ja	2024
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	939,2	Ja	343,9	Ja	2024
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	904,5	Ja	351,6	Nej	2024
FTN Fibernetinfrastruktur Skjern-Holstebro	74,0	Nej	74,4	Nej	Berosat
Ny Svanemøllen omformerstation	93,9	Ja	35,2	Ja	2024
Sporfornyelse Nyborg-Odense	398,7	Ja	34,1	Nej	2023
Ballastfornyelse Fredericia-Vejle	106,1	Ja	12,8	Nej	2023
Sporfornyelse Fredericia station	127,9	Ja	23,5	Nej	2023
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	[fortroligt]	Ja	32,4	Nej	2026

Anm.: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inklusive reserve) på seneste finanslov. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. "Åbningsår" angiver, hvornår arbejderne i al væsentlighed er gennemført, og almindelig drift påbegyndt, idet der dog kan udestå mindre mangelarbejder.

Sporfornyelse Slagelse-Korsør

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 252 af 3. juni 2021 Akt. O af 23. februar 2023	(fortroligt)	40,9	2021	2022/2024	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Med fortroligt akt. O af 23. februar 2023 er projektets bevilgede totaludgift øget i lyset af især udbudsresultatet for projektets tre entrepriser. For den ene entreprise kom der ingen tilbud, og i lyset af markedssituationen holdes projektets nye bevilgede totaludgift fortroligt, indtil der er indgået kontrakt på denne sidste entreprise.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet var i efteråret 2022 i entreprenørudbud, hvor der for den ene af tre entrepriser ikke kom nogen bud. Banedanmark arbejder nu på en replanlægning af projektet, hvor der er indgået kontrakt med entreprenørerne for 2023-delene af projektet og udarbejdelse af nyt udbudsmateriale. Der er fornyet udbudsmateriale under udarbejdelse til udsendelse til entreprenører for 2024-delen af projektet.</p>					

Sporfornyelse Roskilde-Ringsted

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 253 af 3. juni 2021	939,2	343,9	2021	2023/2025	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Dele af arbejderne planlagt udført i sommeren 2022 blev indstillet grundet forsinkelser i projektet, som skyldtes manglende fremdrift fra entreprenørens side. Disse arbejder er udskudt til udførelse i hhv. 2023, for så vidt angår afvandingsarbejder samt sporskifter, og i 2024/25 for så vidt angår sporarbejderne. Der kommer en ny entreprenør på jord- og afvandingsarbejder, og disse arbejder bliver udført i 2023. Der er lavet en aftale for indbygning af seks sporskifter i sommeren 2023. Resten af sporombygningen er planlagt til udførsel i efteråret 2024 og påsken 2025. Merudgifter til de udskudte og re-planlagte arbejder og til forliget forventes at kunne holdes inden for den bevilgede udgift.</p>					

Sporfornyelse Hobro-Aalborg

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 92 af 30. januar 2020	904,5	351,6	2020	2020 og 2022/2020 og 2024*	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet har gennemført sporombygningen på den fri strækning mellem Hobro og Aalborg. Næste aktivitet vil være fornyelse af Aalborg station. Der udsendes entreprenørudbud vedrørende Aalborg station i 2023. Sporombygningen af Aalborg station udføres i 2024 i samme spæringer som en række øvrige grænsefladeprojekter (Vesterbro nord for stationen, Mundelstrup, Langå og Skørping stationer, samt en del brorenoveringer på strækningen Hobro-Aalborg). Åbningen efter afslutning af projektet i 2024 vil ske i ERTMS-teknologi fra Lindholm til stationsgrænsen i Aarhus.					

* Arbejderne i 2024 vedrører Aalborg station.

FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 208 af 18. juni 2020	74,0	74,4	2020	2021/2021	Nej
<i>Økonomi:</i> Banedanmark har – som redegjort for i Anlægsstatus for 1. halvår 2022 – været nødt til at sætte projektet i bero og installere midlertidig fiber grundet væsentlige merudgifter konstateret i løbet af sensommeren 2021. Den efterfølgende gennemgang af projektets økonomi har vist, at projektet ikke kan færdiggøres inden for den bevilgede totaludgift.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er åbnet/ibrugtaget i 2021, dog med anvendelsen af en midlertidig fiber på de udestående dele af strækningen. Der skulle som led i projektet etableres ca. 73 km fiberkabelinfrastruktur på strækningen Skjern-Holstebro, og der udestår etablering af fiberkabelinfrastruktur på ca. 21 km af strækningen. Det er under nærmere afklaring, hvordan den resterende fiberkabelinfrastruktur bedst etableres på strækningen i lyset af de konstaterede forsinkelser og merudgifter. Når dette er afklaret, vil en revideret plan for projektets udførelse, herunder totaludgiften, skulle forelægges Finansudvalget. Der arbejdes på at undersøge muligheden for at udføre de resterende arbejder sammen med sporfornyelsen i 2025.					

Ny Svanemøllen omformerstation

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 65 af 2. december 2021	93,9	35,2	2021	2023/2024	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Udførelsen af totalentreprisen er opstartet som planlagt i juni 2022. Fundament og nye fødemaster er etableret, og arbejdet med etablering af spuns langs banen og nyt kabelrørsanlæg er igangsat.</p> <p>Åbningsår er ændret til 2024, da der er opstået forsinkelser som følge af, at der ikke er tildelt byggetilladelse til byggeprojektet som forventet, samt at detaildesign og projektering af støttevæg skal henholdsvis redesignes og omprojekteres. Ændringen af åbningsåret har ikke betydning for projektets formål, da den eksisterende omformerstation kan håndtere driften, indtil den nye omformerstation er taget i brug i 2024.</p>					

Sporfornyelse Nyborg-Odense

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 191 af 3. februar 2022	398,7	34,1	2022	2023/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet forventes at overskride projektbevillingen som følge af bl.a. projektændringer i løbet af detailprojekteringen, hvilket vil blive forelagt Finansudvalget til godkendelse, såfremt overskridelsen overstiger 10 pct. Projektets økonomi er pt. under konsolidering. Da der er tale om en fælles entreprise med delstrækningen Nyborg-Odense under Hastighedsopgradering Ringsted-Odense, jf. afsnittet for dette projekt, gør samme forhold omkring merudgifter sig gældende for dette projekt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Detailprojekteringen blev afsluttet i september 2022 som planlagt, og projektet er planmæssigt skiftet til udførelsesfasen. Projektet har inddraget entreprenøren tidligt med henblik på at kunne indarbejde eventuelle forbedringsforslag fra entreprenøren tidligt. Banedanmark har forhandlet med entreprenøren om prisen på opgaven set i lyset af bl.a. projektændringer i løbet af detailprojekteringen og i forhold til prisregulering. De forberedende arbejder er igangsat og er planlagt til at forløbe hele foråret og sommeren i 2023 sammen med en hastighedsopgradering af strækningen som led i anlægsprojektet Hastighedsopgradering Ringsted-Odense.</p>					

Ballastfornyelse Fredericia-Vejle

Projektet omfatter fornyelse af ballasten i det ene spor på dele af strækningen Fredericia-Vejle (ekskl. begge stationer) med henblik på en levetidsforlængelse af anlægget, så behovet for fornyelse og vedligehold reduceres.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 269 af 2. juni 2022	106,1	12,8	2022	2023/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet var i genudbud i marts 2023, hvorefter der blev indgået kontrakt med hovedentreprenøren. Projektet ventes fortsat udført og ibrugtaget i 2023.</p>					

Sporfornyelse Fredericia Station

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 61 af 9. februar 2023	127,9	23,5	2023	2023 / 2023	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med aktstykke 61 af 9. februar 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Kontrakten med den vindende hovedentreprenør blev indgået den 28. februar, og selve sporfornyelsen forventes opstartet medio juli 2023. Den endelige ibrugtagning af Fredericia Station er planlagt til den 10. september 2023.</p>					

Sporfornyelse Ringsted-Slagelse

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. S af 13. april 2023.04.14	(fortroligt)	32,4	2023	2026 / 2026	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. S af 13. april 2023. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil efter kontraktindgåelse med entreprenør.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er i detailprojekteringsfase, og det forventes, at materiale fra rådgivere modtages d. 6. juni 2023, og at entreprenørudbud sendes d. 13. juni 2023.</p> <p>Det forventes, at kontraktindgåelse med entreprenøren sker ultimo 2023, og at mobilisering bliver igangsat primo 2024. Udførsel starter forventeligt i april 2024.</p>					

2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus

Tabel 2.3 Åbnede eller ibrugtagne projekter på baneområdet

Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse København-Høje Taastrup	2022	535,4	Ja
<i>Aktuel status for projektet:</i>			
Projektet har ibrugtaget fire etaper i første udførelsesår i 2021, mens de sidste fire etaper er gennemført i 2022. Status er p.t., at der kun udestår restarbejder.			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse af Slagelse Station og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	2022	636,7	Ja
<i>Aktuel status for projektet:</i>			
Sporinfrastrukturen på Slagelse Station er i anden halvdel af 2021 blevet fornyet og idriftsat som planlagt. Fuld sikringsteknisk ibrugtagning af Slagelse Station er sket d. 5. juni 2022 som planlagt.			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse ved Struer Station	2022	144,1	Ja
<i>Aktuel status for projektet:</i>			
Sporet er idriftsat som planlagt d. 8. august 2022.			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Brofornyelse København-Høje Taastrup	2022	72,9	Ja
<i>Aktuel status for projektet:</i>			
Broarbejderne er afsluttet, og der udestår enkelte restarbejder forud for aflevering af projektet, som forventes udført i 2023.			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Aarhus-Langå	2022	673,2	Ja
<i>Aktuel status for projektet:</i>			
Banedanmark udførte i 2022 sporfornyelse af den dobbeltsporede strækning Aarhus-Langå, eksklusiv begge disse stationer, på i alt ca. 42,7 km per spor. I alt blev der udskiftet ca. 171 km skinner (ca. 85,5 km spor), ca. 138.000 sveller, 11 sporskifter (samt fornyet og genindbygget fire sporskifter), ca. 85 km ballastrensning (heraf ca. 13,7 km med ny underballast), samt afvanding med ca. 10 km dræn og 25 km grøfter. Udførelsen forløb planmæssigt. Samtidigt med sporfornyelsen blev der udført hastighedsopgradering af Aarhus-Langå.			

2.4 Fornyelse og vedligehold

Tabel 2.4 Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen (mio. kr., løbende priser)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027- 2035	Total
Bevilling (netto)	3.127,5	3.191,1	3.436,0	4.048,5	3.702,0	34.585,1	52.342,0
Forbrug	3.175,2	-	-	-	-	-	-
Merforbrug	(47,6)	-	-	-	-	-	-

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

Der er med Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021 afsat yderligere 12,6 mia. kr. (2022-pl) i perioden 2022-2035 til en øget fornyelses- og vedligeholdelsesindsats. Denne merbevilling er afspejlet i finansloven for 2023, og nettobevillingen for 2023-2026 i ovenstående tabel viser bevillingsafløbet på § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet på finansloven for 2023.

2.5 Igangværende undersøgelser på baneområdet

Tabel 2.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

Undersøgelse	Hjemmelsgrundlag	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2021	2024
Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg og opgradering af overkørsel 56 i Silkeborg (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2022	2025
Forenkling af Københavns Hovedbanegård (ideoplæg)	FL22	2021	2023
Metrodrift på Kystbanen (strategisk analyse)	FL22	2021	2023
Ladeinfrastruktur til batteritog i Holstebro og Skjern (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2022	2023
Ladeinfrastruktur til batteritog på statslige baner (strategisk analyse)	FL22	2022	2023
Vigespor på Svendborgbanen (strategisk analyse)	FL22	2022	2023
Vendespor ved Københavns Lufthavn Station (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2022	2023
Overhalingsspor ved Kalvebod (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2022	2023

3. Veje

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

Boks 3 | Markedssituationen på vejområdet

Vejdirektoratet har i andet halvår 2022 gennemført 20 udbud, hvilket er over niveauet for de sidste 5 år. I dette halvår har den samlede tilbudssum for de 20 entrepriser udgjort 174,8 mio. kr. De vindende tilbudssummer på de tre største udbud, som alle var støjskærme, udgjorde tilsammen 35 pct. af den samlede volumen. Budinteressen på de 20 udbud lå på mellem 1 (3 projekter havde kun én bydende) og 13 tilbud, med et gennemsnit på 3,7 bydende på tværs af entreprisestørrelser. Dette svarer til gennemsnittet pr. halvår for de seneste 5 år. Budinteressen på de udbudte entrepriser vurderes derfor fortsat at være tilfredsstillende.

Til og med 2021 havde de vindende tilbudspriser i de 5 forgangne år gennemsnitligt ligget under Vejdirektoratets egne overslag. Det ændrede sig i 1. halvår 2022, hvor usikkerhederne i markedet og stigende materialepriser medførte, at en række tilbud lå væsentligt over Vejdirektoratets overslag, hvilket medførte flere annullerede udbud. Efter at Vejdirektoratet derefter blev nødt til at korrigere overslagene til et marked med højere materialepriser, blev kun 2 udbud annulleret i 2. halvår 2022 med henvisning til for høje tilbudspriser.

Det generelt forhøjede prisniveau vurderes ligesom for første halvår 2022 at skyldes prisstigninger for specifikke materialer, særligt jern, stål, beton, aluminium, oliebaserede produkter og energi. På igangværende entrepriser er Vejdirektoratet blevet mødt med flere krav om godtgørelse for ekstraordinære prisstigninger end normalt. Argumenterne herfor er de samme som for de højere tilbudspriser, nemlig stigende materialepriser. Tidsperspektivet for denne markedssituation er selvsagt ukendt på nuværende tidspunkt.

3.1 Større vejprojekter under gennemførelse

Tabel 3.1 | Økonomioversigt over større anlægsprojekter på vejområdet under gennemførelse (mio. kr., 2023-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ³⁾	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Storstrømsbroen	4.700,0	Ja	3.945,4	Nej	Nej	75%	2025 (vej), 2027 (bane)
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)	205,5	Ja	170,7	Ja	Nej	60%	2023
Nordhavnstunnel ¹⁾	3.956,1	Ja	3.956,1	Nej	Nej	71%	2027
Kalundborgmotorvejens 3. etape	2.096,7	Ja	2.005,4	Ja	Ja	0%	2028
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	631,6	Ja	604,3	Ja	Ja	0%	2028
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) - Skanderborg S	3.887,8	Ja	3.718,5	Ja	Nej	11%	2027
Udbygning af E45, Aarhus S - Aarhus N	2.345,7	Ja	2.243,3	Ja	Nej	2%	2027
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N - Randers N	255,5	Ja	244,6	Ja	Nej	44%	2025
Udvidelse af Hillerød-motorvejens forlængelse til motorvej	977,3	Ja	934,7	Ja	Nej	91%	2027
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	245,3	Ja	234,6	Ja	Nej	11%	2026

Anm: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inklusive projekt- og central anlægsreserve) på seneste finanslov. "Projektbevilling" svarer til den afsatte bevilling på Vejdirektoratets egen konto (dermed inklusive projektreserve men ekskl. central anlægsreserve). "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven inklusive efterkalkulationsbidraget, som der p.t. er disponeret over. "Åbningsår" er som udgangspunkt året for ibrugtagning af den nye infrastruktur og ikke nødvendigvis året for anlægsarbejdernes færdiggørelse. 1) Anlægsprojektet Nordhavnstunnel udføres af Vejdirektoratet for Københavns Kommune. Kommunen kompenserer Vejdirektoratets udgifter til projektet. Vejdirektoratet disponerer over projektets ankerbudget, hvilket i dette behandles som projektets projektbevilling - til trods for at der ikke er tale om bevilling i gængs forstand. Københavns Kommune disponerer over projekts K2B-reserve/centrale reserve. 2) Kolonnen vedrørende om der har været Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. På side 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med væsentlige ændringer.

Storstrømsbroen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 737 af 1. juni 2015	4.700,0 (754,6)	2.047,5	2018	2022 (vej) 2023 (bane)/ 2025 (vej) 2027 (bane)	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet fik i 2022 godkendt et træk på hele projektets bidrag til den centrale anlægsreserve. Den centrale reserve vil blive udmøntet som en tillægsbevilling i 2023.</p> <p>For at sikre projektets fremdrift har Vejdirektoratet og entreprenøren indgået en aftale om en likviditetsbro. Dette indebærer, at Vejdirektoratet stiller likviditet til rådighed over for entreprenøren frem til projektets afslutning. Likviditeten ydes i rater efter en række aftalte milepæle, der afhænger af entreprenørens fremdrift.</p> <p>Inkl. den centrale reserve udgør totaludgiften 4.700,0 mio. kr. Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Per 1. marts 2023 er 10 præfabrikerede brodragere færdigstøbte, mens de følgende 3 pågår i serieproduktion. Den første præfabrikerede brodrager blev sejlet ud og monteret i december 2022. Der er placeret 23 ud af samlet 40 præfabrikerede fundamenter på havbunden. Betonarbejderne i den centrale pylon pågår, og er pr. marts 2023 i en højde på 13 meter over havet. Ved broens sydlige brofæste ved Orehoved er de 2 første bropiller og brovederlaget færdigt.</p> <p>Det er fortsat Vejdirektoratets vurdering, at vejforbindelsen kan åbne ultimo 2025, og at jernbaneforbindelsen tidligst vil kunne ibrugtages i 1. kvartal 2027.</p>					

Udbygning af Rute 11 gennem Ribe

Projektet skal afhjælpe fremkommelighedsproblemer på den mest belastede strækning på rute 11 gennem Ribe by. Projektet indebærer en udbygning af en strækning på den eksisterende rute 11 til to spor i hver retning. Renovering af den eksisterende bro over Ribe å er sat i bero.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 24 af 1. december 2016	205,5 (34,8)	140,4	2019	2020/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 170,7 mio.kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har indtil videre besluttet at sætte renoveringen af den eksisterende bro i bero. Det gøres med henblik på, at man lokalt kan komme længere med konkretiseringen af de planer for området, der arbejdes med. Når der fra lokal side foreligger en sådan afklaring, vil det være op til forligskredsen bag infrastrukturaf-talen at beslutte den videre proces for projektet. Selve vejudbygningsarbejdet inklusive jernbanekrydsningen blev af-sluttet i december 2020 med udlægning af slidlag i juni 2021.</p>					

Nordhavnstunnel

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 57 af 19. december 2020 Akt. nr. 55 af 25. november 2021	3.956,1 (300,0)	489,0	2020	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektets totaludgift på 3.956,1 mio. kr. forventes overholdt. Københavns Kommune finansierer udgifterne til anlægget af selve Nordhavnstunnelen (70 pct.) og disponerer over den centrale reserve. Projektet finansieres endeligt af Udviklings-selskabet By & Havn I/S. Dog forudsættes udgifterne til en mindre forlængelse samt forberedelsen af /tilkoblingen til Østlig Ringvej (30 pct.) finansieret af selskabet Lynetteholm I/S.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Totalentreprisen for tunnelen samt hovedentreprisen for mekaniske og elektriske installationer (SCADA) forløber begge planmæssigt. Der pågår design af tunnel samt forberedende anlægsarbejder.</p>					

Kalundborgmotorvejens 3. etape

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Afventer anlægslov	2.096,7 (91,3)	22,4	2022	2028/2028	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Projektøkonomien er baseret på et anlægsoverslag på baggrund af den tidligere gennemførte miljøkonsekvensvurdering fra 2012. Opdateringen af miljøkonsekvensvurdering har vist, at det oprindelige projekt ikke kan gennemføres inden for totaludgiften.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Opdateringen af den miljøkonsekvensvurdering fra 2012 er gennemført og sendt i høring.</p>					

Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Afventer anlægslov	631,6 (27,3)	0,0	2022	2028/2028	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Projektøkonomien er baseret på et anlægsoverslag på baggrund af den tidligere gennemførte miljøkonsekvensvurdering fra 2012. Opdatering af miljøkonsekvensvurdering er afsluttet i 2023, og der pågår aktuelt afsluttende offentlig høring. Opdateringen viste, at det oprindelige projekt ikke kan gennemføres inden for bevillingen, men via besparelser og tilpasninger er der udarbejdet et projekt inden for den afsatte bevilling.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Opdateringen af den miljøkonsekvensvurdering fra 2012 er gennemført og sendt i høring.</p>					

Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	3.887,8 (169,3)	67,4	2022	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 3.718,5 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> De første anlægsarbejder er opstartet. Besigtigelsesforretninger, geotekniske borer og arkæologiske undersøgelser pågår. Ekspropriationsforretninger er under forberedelse.</p>					

Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	2.345,7 (102,4)	40,8	2022	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 2.243,3 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejderne forventes påbegyndt i 1. halvår 2023. Besigtigelsesforretninger er afholdt, og ekspropriationsforretninger er under forberedelse.					

Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Vejloven nr. 1520 af 27. dec. 2014	255,5 (10,9)	14,1	2022	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Der er under detailprojekteringen konstateret en række potentielle meromkostninger. Der arbejdes aktuelt med at dimensionere projektet, således at projektbevilling på 244,6 mio. kr. kan overholdes.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejderne forventes påbegyndt i 2024. Besigtigelsesforretning er planlagt, og ekspropriationsforretning er under forberedelse. Geotekniske boringer pågår.					

Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	977,3 (42,6)	18,7	2022	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Der er under detailprojekteringen konstateret en række meromkostninger. Der arbejdes aktuelt med at undersøge disse meromkostninger nærmere og finde eventuelle besparelser for at overholde projektbevillingen på 934,7 mio. kr. Måtte dette ikke lykkes, kan der i fremtiden blive behov for at trække på projektets bidrag til den centrale reserve. Totaludgiften på 977,3 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejderne forventes påbegyndt i 2024 med enkelte fremskudte arbejder i efteråret 2023. Geotekniske borerer pågår. Besigtigelsesforretninger planlægges.</p>					

Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	245,3 (10,7)	1,5	2022	2026/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 234,6 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Som tidligere rapporteret er der ved miljøkonsekvensvurderingen for udbygningen af strækningen konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000 området, hvorfor EU-Kommissionens stillingtagen er påkrævet. Konsekvensvurderingen er fremsendt til EU-Kommissionen den 8. august 2022. Projektet afventer udtalelsen fra Kommissionen, før detailprojekteringen igangsættes.</p>					

3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

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

Tabel 3.2 | Økonomioversigt over større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet (mio. kr., 2023-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug per 01.01.23	Afslutningsår	Væsentlige ændringer
Renovering af Sallingsundbroen	144,1	Nej	103,0	2023	Nej

Anm: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inklusive reserve) på seneste finanslov. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. "Åbningsår" angiver, hvornår arbejderne i al væsentlighed er gennemført, og almindelig drift påbegyndt, idet der dog kan udestå mindre mangelarbejder.

Renovering af Sallingsundbroen

Formålet med projektet er omisolering af Sallingsundbroen. Broen har en alder, hvor der vurderes behov for større vedligeholdelsesarbejder for at sikre bygværkets fortsatte trafikikkerhed og funktion. Projektet omfatter også nye autoværn og vindskærme.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 266 af 21. november 2019	154,1	103,0	2020	2022/2023	Nej

Økonomi:

Grundet ekstraordinære prisstigninger de seneste år forventes projektets aktstykkebevilling på 154,1 mio. kr. fortsat ikke overholdt. Projektets samlede økonomi forventes at udgøre 154,3 mio. kr. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet. Fordyrelsen på 0,2 mio. kr. finansieres af den eksisterende bevilling på finanslovskontoen.

Aktuel status for projektet:

Vedligeholdelsesarbejdet pågår i den sydvestlig side af broen. Dette er tredje og sidste etape af projektet. Arbejdet forventes færdigt i november 2023.

3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus

Tabel 3.3 | Åbnede/ibrugtagne projekter siden sidste Anlægsstatus

Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget (heraf central reserve)	Overholdelse af bevilling
Udvidelse af Vestfynske Motorvej	2022	2.133,4 (426,4)	Ja
Motorvejen åbnede med tre spor i hver retning mellem Nørre Aaby og Aarup den 21. oktober 2022. Udrulning af slidlag og øvrige restarbejder vil pågå i 2023. Anlægsprojektet har gennem anlægsperioden foreløbigt tilbageført 558,3 mio. kr. til statskassen som sikre besparelser.			
Forstærkning af Langelandsbroen	2022	66,5 (0)	Ja
Arbejdet var i hovedtræk færdigt i juli 2022, med mindre færdiggørelsesarbejder i august/september 2022. Vedligeholdelsesprojektet blev gennemført med et samlet forbrug på 31,6 mio. kr.			

Anm: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inklusive reserve) på seneste finanslov. "Overholdelse af totaludgift" angiver, hvorvidt anlægsmyndigheden forventer, at totaludgiften for projektet overholdes. "Åbningsår" angiver, hvornår arbejderne i al væsentlighed er gennemført, og almindelig drift påbegyndt, idet der dog kan udestå mindre mangelarbejder.

3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse

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

Tabel 3.4 | Fornyelse og vedligehold (mio. kr., løbende priser)

	2023	2024	2025	2026	Total
Bevilling	851,7	1.329,7	748,3	1.109,0	4.038,7
Prognose, Behov	1.039,2	1.085,6	1.062,0	1.298,2	4.485,0
Difference	-187,5	244,1	-313,7	-189,2	-446,3

Fremgangsmåden ved kapitalbevarende vedligeholdelse er, at aktiverne som udgangspunkt reparerer på det totaløkonomisk optimale tidspunkt baseret på løbende vurderinger af aktivernes tilstand. I den endelige behovsprioritering tages der bl.a. højde for vedligeholdelsesprojekternes eventuelle sammenfald med anlægsprojekter.

Med finansloven for 2023 reduceres kontoen med 350,0 mio. kr. i 2023 og opjusteres tilsvarende med 350,0 mio. kr. i 2024, jf. Aftale mellem den daværende socialdemokratiske regering og Venstre, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Danmarksdemokraterne, Alternativet og Moderaterne om vinterhjælp af september 2022.

Det prognosticerede behov for den kapitalbevarende vedligeholdelse, for så vidt angår belægnings, broer og andre bygværker samt øvrige mindre aktiver viser, at behovet i 2023 er større end bevillingen. Det betyder, at der ved udgangen af året forventes et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb.

3.5 Igangværende undersøgelser på vejområdet

Tabel 3.5.1. Igangværende undersøgelser på vejområdet

Undersøgelse	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3 (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2023
Udvidelse af E45-E20 ved Kolding (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2023
Kalundborgmotorvejens 3. etape (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2023
E20 Syd om Odense (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2023
Udvidelse af Amagermotorvejen (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2023
Opgradering af Rute 26, Søbyvad-E45 syd om Lading Sø (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2023
Udbygning af Rute 34 og 26, Haderup-Skive N (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2024
Udbygning af Rute 9 på Lolland (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2023
Tunnel under Marselis Boulevard (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2024
Udvidelse af Hillerødmotorvejen, Ring 4 til Farum (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2024
Ny Midtjysk motorvej (Løvel-Klode Mølle) (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2024
Kapacitetsudvidelser på Vejlefordbroen (forundersøgelse)	2022	2023
Delvis nedrivning af Bispeengbuen (forundersøgelse)	2022	2023
Opgradering af Rute 11, Korskroen-Varde (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2023
Øget kapacitet på rute 26, Sallingsund- Hanstholm (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2023
BRT-linjer på 400S og 200S samt en forundersøgelse af en BRT-forbindelse mellem de to linjer (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2022	2027
Udbygning af rute 15, Bale-Tåstrup (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2023	2024
Befæstede nødspor, Vest motorvejen ved Storebælt (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2023	2024
Rute 54, Næstved – Rønnede (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2023	2025
Ny vej- og jernbaneforbindelse over Lillebælt (strategisk analyse)	2023	2026
Udvidelse af Ring 4 nord (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2023	2025
Udvidelse af Ring 4 syd (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2023	2025
Vejforbedringer på Helsingørmotorvejen ved DTU (screening)	2023	2024

Note: Tabellen indeholder udelukkende aktuelt igangværende undersøgelser på vejområdet

Tabel 3.5.2. Gennemførte undersøgelser på vejområdet

Vejdirektoratet har ikke færdiggjort nogen undersøgelser på vejområdet siden seneste Anlægsstatus.

4. Letbaner

Tabel 4.1. Økonomioversigt over letbaneprojekter (mio. kr., 2023-priser)

Projekt	Total-udgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Væsentlig ændring	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling ³⁾ 01.01.23	Åbningsår/afslutning
Odense Letbane	2850,9	Ja	Nej	1198,0	1111,4	2022
Letbane på Ring 3	6.484,4	Ja	Ja	1993,1	1696,8	2025

1) "Totaludgift" inkluderer alle bevillinger, fordyrelser, tilkøb og reserver afsat af staten, kommuner og regioner til anlægget af letbanerne (dvs. ekskl. driftsrelaterede udgifter). For så vidt angår Letbane på Ring 3 er totaludgiften ekskl. tiltrådte tilkøb, hvoraf DTU-linjeføringen pt. er den største på ca. 97 mio. kr. (2014-priser).

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

Odense Letbane

Odense Letbane består af en 14,4 km lang letbanelinje med i alt 26 stationer fra Tarup Centeret i nord via Odense centrum til Hjallesø station i syd.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Odense Letbane, Lov nr. 151 af 18-02-2015	2.850,9 (69,5)	2.708,7	2015	2020/2022	Nej

Økonomi:

Den samlede totaludgift udgør 2.850,9 mio. kr. (2023-priser) inklusive merudgifter i forbindelse med senere idriftsættelse på 182,4, der betales af Odense Kommune, tilkøbene fra Odense Kommune (142,0 mio. kr.) og de resterende centrale reserver på 69,5 mio. kr. Odense Letbane har indsendt indstilling om frigivelse af yderligere 22,0 mio. kr. fra de centrale reserver, heraf 10,9 mio. kr. fra de statslige centrale reserver til projektet, og anmodningen behandles pt. af staten.

Odense Letbane P/S forventer, at totaludgiften overholdes, således at der i den oprindelige samlede bevilling fortsat vil være en endnu ikke disponeret reserve på 47,5 mio. kr., såfremt indstillingen om yderligere frigivelse af 22,0 mio. kr. godkendes.

Aktuel status for projekt:

Odense Letbane åbnede for kørsel med passagerer 28. maj 2022 og har siden været i fuld drift.

Alle væsentlige opgaver omkring anlæggelse af infrastruktur er udført, der rester dog fortsat udbedring af fejl og mangler fra hovedentreprenøren. Odense Letbane er i drøftelser med sine entreprenører og interessenter om slutafregningen, ligesom der er igangværende retssager vedrørende værdiansættelsen af visse af de eksproprierede ejendomme og grunde.

Letbane på Ring 3

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 165 af 26. februar 2014	6.484 (166)	3.540	2018	2024/2025	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Der er i 2022 anvendt 166,8 mio. kr. af den statslige andel af den centrale reserve. Udgifterne medgår til finansiering af aftaler med entreprenørerne om dækning af udgifter som følge af forsinkede ledningsomlægninger og det faktum, at designet af en række delementer har vist sig mere komplicerede end forudset, ligesom der er konstateret behov for eks-tramidler til blandt andet jorddeponering og tilslutningsafgifter.</p> <p>Hovedstadens Letbane har i en pressemeddelelse af 6. december 2022 varslet, at anlægsbudgettet formentlig overskri-des med 10-15 pct., der finansieres af letbanens ejere. Budgetoverskridelsen skyldes bl.a. globale udfordringer med for-synings- og leverancekæder, prisstigninger på materialer mv. Dermed forventes totaludgiften ikke overholdt. Hoved-stadens Letbane har anmodet om overførsel af den resterende statslige centrale reserve, og anmodningen behandles pt. af staten.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Der arbejdes på hele strækningen med skinnelægning og forberedende anlægsarbejder til samme. Overdragelse af area-ler fra anlægsentreprenørerne til sporentreprenøren pågår løbende. Der opleves fortsat udfordringer med mangler på ressourcer, herunder på både materialer og arbejdskraft. Første tog har nu gennemført statiske tests, og de tilsvarende dynamiske tests pågår hos Siemens i Tyskland.</p>					

5. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelse

Femern A/S har med ikrafttræden af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende land-anlæg i Danmark fået bemyndigelse til at anlægge og drive den faste forbindelse over Femern Bælt. For yderligere information om projektet henvises til Femern A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 575 af 4. maj 2015	55.100 mio. kr. (9.800 mio. kr.)	15.134 mio. kr. ¹	2019	2028/2029	Nej

Økonomi:

Den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-projektet er i anlægsloven 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau). I 2016 opstillede Femern A/S et anlægsbudget for kyst-til-kyst-forbindelsen på 52.600 mio. kr. (2015-prisniveau) inklusive en reserve på 7.300 mio. kr. på baggrund af projektets fire store anlægskontrakter. Dertil kommer en ekstra reserve på 2.500 mio. kr. indeholdt i anlægsrammen på 55.100 mio. kr.

Anlægsrammen besluttet i projektets anlægslov på 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau) forventes overholdt.

Projektet har fået tildelt 8,4 mia. kr. i EU-støtte til anlægsfasen.

Aktuel status for projekt:

Etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst) forløber generelt i henhold til den samlede tidsplan for projektet med forudsat åbningsår i 2029. Anlægsaktiviteterne pågår i Danmark, i Tyskland og til søs i Femern Bælt på tværs af projektets fire store hovedkontrakter for tunnelbyggeriet. Tunnelementfabrikkens første ud af i alt seks produktionslinjer er færdigetableret, og produktionen af det første tunnelement blev indledt i starten af 2023. Per 1. marts 2023 er cirka 83 procent af tunnelrenden udgravet. Gravearbejdet følger den med entreprenøren indgåede mitigeringsplan, som dels sikrer rammerne for færdiggørelse af det marine gravearbejde under hensyntagen til vilkårene i den tyske myndighedsgodkendelse, dels reducerer forsinkelsen af de efterfølgende aktiviteter i forbindelse med ned-sænkning af tunnelementer til få måneder. Udbud og efterfølgende opstart af Femern Bælt-projektets installationskontrakter forløber planmæssigt. Designarbejderne under henholdsvis kontrakten for tunnelens elektriske og mekaniske installationer og kontrakten for etablering af en ny transformerstation er opstartet primo 2023. Den 24. februar 2023 blev kontrakten for signal- og sikringsanlæg til jernbanen underskrevet med Alstom. Der gennemføres aktuelt et udbud af kontrakten for spor- og kørestrømssystemer til jernbanen, som forventes afsluttet i 2024 med opstart af arbejderne i 2025.

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

¹ Forbrug fra 1. april 2009 til 1. januar 2023.

Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 97 af 20. marts 2013 Lov nr. 575 af 4. maj 2015 Bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015	9,5 mia. kr. inklusive 30 pct. reserve (2015-priser)	6,8 mia.kr. (2022-priser)	2016	Fase 1 (spor mv): Ringsted-Nykøbing F. Station: 2021/2021 Ringsted-Nykøbing F. (EP/SP): 2024/2029* Fase 2: (Nykøbing F. Station)-Holeby: 2028**/2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Totalbudget forventes overholdt. Projektet har i hele sin levetid fået tildelt EU-støtte på samlet 1,2 mia. kr., heraf er 271 mio. kr. slutaftregnet til Europa-Kommissionen. Banedanmark har ansøgt om støtte til fase 2 ((Nykøbing F. Station)-Holeby) i ansøgningsrunden med frist i januar 2023. Der forventes svar herom i maj/juni 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> I fase 2 ((Nykøbing F. Station)-Holeby) er Anlægspakke Lolland påbegyndt i maj 2022, hvor etablering af fundamenter til trapper, elevatorer og perronforkanter på den kommende station i Holeby er igangsat. Udførelse af Anlægspakke Lolland pågår fra maj 2022 frem til udgangen af 2023 (med tilbageføring af arbejdspladsarealer i 2024). Udbud af sporentreprisen er igangsat i november 2022 med forventet kontrakttildeling i juni/juli 2023. Sporentreprisen forventes udført fra marts 2024 frem mod udgangen af 2024.</p> <p>Kontrakt på ny jernbaneklapbro over Guldborg Sund (Kong Frederik IX's Bro) blev indgået i august 2022. Projektering er igangsat, og udførelse pågår frem mod ultimo maj 2026. Det geotekniske forundersøgelserprogram er afsluttet, og marinarkæologerne er ved at foretage de afsluttende undersøgelser.</p> <p>Elektrificering af strækningen Ringsted-Holeby er opdelt i delstrækninger, hvor elektrificering af Ringsted-Næstved er gennemført og ibrugtaget. Elektrificering af Næstved-Vordingborg er færdig, og test af kørestrømsanlægget er gennemført. På delstrækningen Vordingborg-Nykøbing F. Station udestår alene færdiggørelse af elektrificering af Storstrømsbroen og Nykøbing F. Station. Begge vil blive udført senest i forlængelse af overdragelse af Storstrømsbroen fra Vejdirektoratet. Elektrificering af Nykøbing F. Station-Holeby vil blive udført med henblik på færdiggørelse inden åbning af Femern Bælt-forbindelsen. Konkret er arbejdet med design af kørestrømsanlægget på den nye Kong Frederik IXs bro opstartet og pågår i 1. kvartal 2023. Broen forventes elektrificeret i 2026 som led i den samlede elektrificering af strækningen mellem Nykøbing F. Station og Holeby. Kørestrømsanlægget til Vordingborg forventes ibrugtaget i april 2023.</p> <p>For så vidt angår udrulning af Signalprogrammet, genbesøges udrulningsplanen for Østdanmark, jf. afsnittet om Signalprogrammet. Der arbejdes ud fra Anlægsplanens gældende forudsætninger.</p>					

* Ved en fejl blev åbningsåret ved Anlægsstatus for 2. halvår 2022 angivet som 2026. Årstallet angiver udrulning af Signalprogrammet på delstrækningen, hvilket tidligere forventedes i 2028, men som nu forventes i 2029. Elektrificeringen af strækningen forventes at være gennemført i 2026

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

6. Metroen

M4 Sydhavnsmetroen

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	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 156 af 18. februar 2015	10.161 (1.669)	6.484	2018	2024/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte anlægsbudget på ca. 10,2 mia. kr. (2023-priser) forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejder på samtlige stationer er i gang. De primære betonarbejder er afsluttet og arbejdet med apering (arkitektarbejder), elinstallationer og ventilationsanlæg pågår. Skinnelægning i tunnelerne er afsluttet.					

7. DSB

7.1 Indkøb af materiel

Indkøb af nye eltog

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 213 af april 2021	7.540	57,1	2021	2024/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt ved indkøb af 100 togsæt. Kontraktsummen opregnes årligt i april med de i kontrakten anførte indeks. Aktstykket indeholder ikke aftalen om 30 års vedligehold af togene indgået med leverandøren Alstom. Dette finansieres som en del af DSB's almindelige driftsøkonomi.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet befinder sig i afslutningen af designfasen med en milepæl for fastfrysning af designet af toget i marts 2023. Baseret på igangværende drøftelser med Alstom, vil denne milepæl blive flyttet til juni, men det vurderes ikke at have betydning for kommerciel idriftsættelse. Kommerciel idriftsættelse af de første togsæt forventes fortsat i maj 2025.					

Indkøb af nye vogne

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende Idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 314 af marts 2021 (Tidligere fortrolig akt. O af marts 2020)	1.000,0	290,7	2021	2023/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt. Kontraktsummen skal ikke indeksreguleres. Aktstykket omfatter ikke den indgåede reservedelsaftale.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Produktionen af vognene er i gang. Den første vognformation forventes leveret til Danmark ved udgangen af oktober 2023. Det forventes fortsat, at vognene sættes i kommerciel drift i 2024.					

7.2 Anlæg af værksteder

Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende Idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af november 2021	1.365,0	538,0	2017	2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er opregnet med BYG42 indeks pr. 4. kvartal 2022. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Tagkonstruktionen og ydervæggene er på plads. For så vidt angår hjulafdrejningsbygningen er stålkonstruktionen færdig, og taget lukket. Der pågår indvendige arbejder.					

Anlæg af værksted ved Årslev, Århus

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende Idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 204 af marts 2022	2.399,0	337,0	2017	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er opregnet med BYG42 indeks pr. 4. kvartal 2022. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> De forberedende jord- og anlægsarbejder pågår.					

Anlæg af værksted ved Næstved

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende Idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 271 af juni 2021	1.789,0	299,0	2017	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er opregnet med BYG42 indeks pr. 4. kvartal 2022. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der pågår pæleramning frem mod sommeren 2023. Miljøtilladelsens krav om foranstaltninger for natur og dyreliv er udført. Vej- og broprojektet i relation til værkstedsprojektet er færdiggjort og afleveret til Næstved Kommune.					

8. Puljeprojekter på transportområdet

8.1 Status for puljer

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

Pulje	Aftale	Puljestørrelse	Forbrug per 01.01.23	Udmøntningsperiode	Puljeansvarlig
Pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger	Politisk aftale af 19. april og 25. juni 2021 om grøn transportpulje I & II	283,0	281,0	2021-2022	Trafikstyrelsen
Havnepulje*	Aftale om Infrastrukturplan 2035	50,0	0,4	2022	Trafikstyrelsen
Pulje til busfremkommelighed i hele landet*	Aftale om Infrastrukturplan 2035	100,0	0,2	2022-23	Trafikstyrelsen
Pulje til grønne busser og grøn flextrafik*	Aftale om Infrastrukturplan 2035	250,0	0,4	2022-26	Trafikstyrelsen
Pulje til ladeinfrastruktur på privatbanerne	Aftale om Infrastrukturplan 2035	286,0	0,0	2025-2035	Trafikstyrelsen
Transportpuljeprojekter**	Aftale om en grøn transportpolitik og efterfølgende aftaler i regi af denne aftale	116,7	81,0	2018-2023	Banedanmark
Pulje til Signalløsning for godstog	Aftale om en grøn transportpolitik	57,3	0,0	2017-2025	Banedanmark
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	54,6	6,7	Under afklaring	Banedanmark
Pulje til overkørsler	Aftale om en grøn transportpolitik	696,9	635,1	2009-2025	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	50,0	14,3	2017-2024	Banedanmark
Pulje til tilgængelighed, kollektiv trafik	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	29,3	19,6	2016-2023	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om Infrastrukturplan 2035	686,2	1,3	2022-2035	Banedanmark
Pulje til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i sporovergange	Aftale om Infrastrukturplan 2035	160,0	0,0	2022-2026	Banedanmark
Pulje til veteran tog	Aftale om Infrastrukturplan 2035	21,6	0,0	2023	Banedanmark

Pulje til mere trygge og attraktive stationer	Infrastrukturplan 2035	350,0	0,0	2022-2035	DSB
Pulje til cykelstier langs statsvejnettet	Aftale om udmøntning af midler til cyklisme og Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020	388,0	71,5	2021 - 2027	Vejdirektoratet
Modulvogntog	Trafikaftale af 24. juni 2014	221,0	200,6	2016 - 2022	Vejdirektoratet
Pulje til støjbekæmpelse 2018	Aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse af 30. januar 2018 samt aftale om udmøntning af midler til støjbekæmpelse i 2018 af 2. februar 2018	69,9	63,9	2018 - 2022	Vejdirektoratet
Pulje til land og by	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3.723,5	41,1	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikikkerhed – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	439,5	14,0	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikikkerhed – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	49,5	0,0	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til støjbekæmpelse	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3.317,1	22,4	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.508,5	14,8	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.474,5	198,9	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	520,8	28,5	2022 - 2027	Vejdirektoratet
Pulje til rastepladser	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	50,0	15,9	2022 - 2022	Vejdirektoratet

Anm.: "Aftale" angiver den politiske aftale, som puljen hidrører. *: Puljemidlerne vedr. 2022 er ikke blevet udmøntet som tilsagn grundet folketingsvalg og regeringsforhandlinger. **Der er alene vist økonomi for puljens eneste to tilbageværende projekter, "Anlæg af ny station ved Hillerød" (Favrholm station) og "Etablering af ledelinjer Sønderborg Station".

I projektet "Etablering af ledelinjer Sønderborg Station" under Transportpuljeprojekter, som omfatter etablering af nyt slidlag, ledelinjer og et statsligt tilskud til Sønderborg Kommune til anvendelse på stationsindgangen, er ledelinjerne udskudt til 2023. Slidlaget blev udført i 2022 som forudsat, ligesom tilskuddet til kommunen blev udbetalt i 2022.

For projektet "Fornyelse af overkørsler på Vestbanen" u er det fortsat under afklaring, hvordan projektet bedst udføres. Der forventes taget stilling til projektet i 1. halvår 2023 på baggrund af blandt andet en konsolidering af projektets økonomi.

For projektet "Perronforlængelse af Haslev Station" under Transportpuljeprojekter er det under afklaring, hvornår projektet kan udføres, hvilket især afhænger af, hvornår projektet kan indpasses

i udrulningen af det nye signalsystem på strækningen. Når forhandlinger med signalleverandøren herom er færdige, udarbejdes opdateret anlægsoverslag for projektet.

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

8.2 Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet

Der er afsat en økonomisk ramme på 520,8 mio. kr. til at understøtte et højt serviceniveau for opladning langs statsvejnettet med henblik på at sikre en geografisk dækning af ladestandere, som fremmer den grønne omstilling og understøtter mobiliteten for elbilister.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende Idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	520,8 (0,0)	28,5	2021	2030/2027	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 520,8 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Den 31. marts 2023 åbnede den første ladepark under aftalerammen ved Lillebælt Syd. Ladeparkerne ved Lillebælt Nord samt Tappernøje Øst og Vest er under anlæg og forventes ibrugtaget i maj 2023. En længere række ladeparkskoncessioner er under planlægning og forventes udbudt i juni 2023 – herunder f.eks. ladeparker ved Langeskov og Sæby. Ladeparkerne, der udbydes i 2023, forventes som hovedregel at kunne åbne senest i 2024. Senere forventes ladeparker ved Gudenå Øst og Vest samt Ustrup Øst og Vest udbudt. Den aktuelle forventning er, at det vil ske i 2024/2025 med åbning i 2026.</p>					

8.3 Status for større puljeprojekter

Tabel 8.2 viser en økonomioversigt med Transportministeriets igangværende puljeprojekter med en totaludgift på over 70,0 mio. kr., da dette er den forelæggelsesgrænse, der gælder for Vejdirektoratets og Banedanmarks projekter.

Tabel 8.2 Økonomioversigt over puljeprojekter over 70 mio. kr.

Puljeprojekt	Pulje	Bevilling	Forbrug per 01/01-23	Færdiggørelse
Favrholm Station	Transportpuljeprojekter	114,7	79,8	2023
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Land og by	128,5	0,7	2024
Forbedrede forhold ved Nyt Aalborg Universitetshospital	Land og by	199,1	2,8	2025
Etablering af støjskærm ved Universitetsboulevard/Egnsplanvej, Aalborg	Pulje til støjbekæmpelse	79,2	2,8	2024
Motorring 3 ved Nørregårdsvej, Rødovre	Pulje til støjbekæmpelse	76,3	0,1	2025
Brådebæk, Rudersdal ¹⁾	Pulje til støjbekæmpelse	73,7	0,0	2025
Udvidelse til 4 spor af Roskildevej/Overdrevsvejen ¹⁾	Land og by	84,2	0,0	2026

1) Aktstykke forventes fremsendt til FiU ultimo foråret 2023.

9. Bygninger

I dette kapitel gives en status for igangværende byggeprojekter. Af bilag 6 fremgår en oversigt over den geografiske placering af igangværende aktstykke-godkendte projekter på bygningsområdet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort per 1. januar 2023, mens de tekstmæssige rettelser er opdateret indtil marts 2023.

Ny Anlægsbudgettering

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

Følgende anlægsprojekter er omfattet af konceptet:

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

Følgende tiltag er implementeret:

- Eksterne kvalitetssikringer
 - Projekternes beslutningsgrundlag, inklusive budget, underlægges en ekstern kvalitetssikring, som bestilles af Transportministeriets departement. Der er udarbejdet et standardkommissorium, der beskriver de elementer, der granskes.
- Fast korrektionstillæg
 - For projekter hvor der er indgået **dialogbaserede aftaler** med kunden, tillægges budgettet et korrektionstillæg på minimum 10 pct. Budget inklusive 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 *inklusive korrektionstillægget*.
- Kundeønskede tilvalg og ændringer
 - Der skal være en klar og konsistent økonomiopfølgning på kundeønskede tilvalg og ændringer. Transportministeriets departement orienteres om kundeønskede tilvalg og ændringer, der *alt andet lige* (og efter bedste skøn) medfører udgifter på 10 pct. af den besluttede dispositionsramme, dog minimum 10 mio. kr. Dette sker, uanset om projektet fortsat forventes at kunne holde sig under forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den samlede dispositions-

ramme – 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 inklusive en vurdering af risiciene forbundet med ændringen (for det samlede projekt) og en beskrivelse af, hvordan risiciene vil blive håndteret. Hvis der for et projekt foretages en lang række mindre ændringer/tilvalg over tid, orienteres Transportministeriets departement, når der *kumulativt* er sket ændringer på 10 pct. af dispositive rammen, 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 4 - Markedssituationen på bygningsområdet

Byggeriet er fortsat udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft, markant stigende priser samt lange leveringstider eller helt svigtende leverancer på byggematerialer. De fortsat stigende priser i byggebranchen medfører stadig et øget pres på en række af Bygningsstyrelsens projekter. For de projekter, hvor der er afholdt licitation, kan der være særlige udfordringer, hvis de afsatte budgetposter til indekseringsudgifter ikke vurderes at være tilstrækkelige.

De øgede udgifter til prisstigninger forventes at blive afholdt af det enkelte projekts reserve. For projekter, hvor det ikke er muligt at afholde merudgifterne til indeksering over reserven, vil udgifterne blive håndteret som et tab for de projekter, hvor Bygningsstyrelsen har indgået fastprisaftale med kunden.

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

9.1 Større igangværende byggeprojekter

Tabellen 9.1 viser Bygningsstyrelsens og Vejdirektoratets igangværende byggeprojekter (nybygning og ombygning) på over 100 mio. kr. Byggeprojekter finansieres, hvor andet ikke fremgår, ved lånoptagning mod efterfølgende huslejebetaling.

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

Table 9.1 | Oversigt over byggeprojekter over 100 mio. kr. (mio. kr., 2023-priser)

Projekt	Kunde	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Væsentlige ændringer ¹	Ibrugtagningsår/Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	4.828,7	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2023	Vejdirektoratet
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	1.217,8	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2023	Vejdirektoratet
SDU SUND	Syddansk Universitet	1.653,6	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2023	Vejdirektoratet
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	393,8	Ja	Ja	2024	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Bartholin	Aarhus Universitet	Fortroligt	Ja	Ja	2024	Bygningsstyrelsen
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	Fortroligt	Nej	Ja	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Aarhus	Administration- og Servicestyrelsen	112,8	Ja	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Administration- og Servicestyrelsen	224,1	Ja	Nej	2024	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Sankt Kjelds Gård (SKG)	Flerbrugerejendom	267,7	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen	878,4	Ja	Nej	2025	Bygningsstyrelsen
SDU MMMI – Udvikelse af det eksisterende MMMI	Syddansk Universitet	144,9	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Modernisering af Amagerfælledvej 56	Domstolsstyrelsen	118,8	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen

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

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

9.1.1 Projekter ved Bygningsstyrelsen

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 38 af 4. december 2014, Akt. 135 af 23. juni 2016 og Akt. 143 af 4. februar 2021	393,8	331,1	2014	2020/2024	Ja
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Væsentlig ændring: Udskudt ibrugtagningår Den sidste etape, etape 6, vedrører modernisering af forskningsfaciliteter til brug for plantevækst. Etappen gennemføres i den strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Der pågår fortsat tilpasning af budget og tidsplan på baggrund af projektforslaget forud for endelig aftale om færdigprojektering og udførelse. Udførelsesperioden vurderes til ca. 13 måneder med forventet ibrugtagning i foråret 2024, hvor 2023 fremgik som ibrugtagningår i seneste Anlægsstatus.					

Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel

Der etableres en retsbygning med en særlig sikret retssal i umiddelbar nærhed af Vestre Fængsel. Københavns Byrets Dommervagt flyttes ligeledes fra Københavns Politigård til en retssal i den særligt sikrede retsbygning, ligesom grundlovsvagten ved retten på Frederiksberg flyttes fra rettens tingsted på Frederiksberg til en retssal i den nye sikrede retsbygning. Projektet er placeret på Vestre Kirkegårds Allé 5, 2450 København SV.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2023 (mio. kr.)	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtag-ningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Lov nr. 1621 af 26. december 2013 om sikkerhed i retssale, Akt. 5 af 24. oktober 2019 og Fortrolig akt. K af 11. marts 2021	Fortrolig	155,8	2019	2021/2022	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget overholdes ikke, og forelæggelsesgrænsen overskrides, hvilket særligt kan henføres til indgået forlig af marts 2023. Finansudvalget er orienteret herom ved brev 17. maj 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Overdragelsesforretning til kunden blev planmæssigt gennemført. I forbindelse med AB-afleveringen har Bygningsstyrelsen modtaget slutopgørelse fra entreprenørerne med et stort krav. Bygningsstyrelsen har indgået forlig med entreprenøren i marts 2023. Bygningsstyrelsen er i tvist med rådgiver om et generelt honorarkrav for forskellige ekstraydelser og honorarbærende byggeudgifter, hvor der pågår dialog.</p>					

Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2023 (mio. kr.)	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtag-ningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. 102 af 12 marts 2020 og fortroligt akt. AO af 30. juni 2022	Fortroligt	377,1	2020	2022/2024	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overskredet, hvilket særligt kan henføres til forlænget byggetid, jf. ny AB92-aflevering. Overskridelsen forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Væsentlig ændring: Der er siden seneste anlægsstatus sket afklaring af forventet ibrugtagningstidspunkt. Den omfattende genopbygning af bygningskomplekset med etablering af et stort atrium over 6 etager samt nye laboratorier og studiemiljøer er under udførelse. Bygningsstyrelsen har aftalt en ny AB92-aflevering i 1. kvartal 2024 med entreprenøren og har orienteret kunden om forventet ibrugtagning medio 2024.</p>					

Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup

For at imødekomme Skatteforvaltningens behov for plads til yderligere 700 arbejdspladser i Høje-Taastrup blev ejendommen på Engelholm Allé 1, 2630 Taastrup købt til genopretning og modernisering.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 55 af 5. december 2019 Akt. 153 af 16. december 2021	224,1	112,6	2021	2024/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Den sidste etape, etape 2, af modernisering af ejendommen er igangsat. Bygningen forventes ibrugtaget som aftalt i 2024.					

Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 111 af 21. december 2020	267,7	189,8	2019	2022/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overskredet, hvilket særligt kan henføres til forlænget byggepladsdrift og kundetiløb i udførelsesfasen. Overskridelsen forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i udførelse og byggearbejderne forløber planmæssigt med aftalt ABT-aflevering til Bygningsstyrelsen medio august 2023. Sagsbehandlingstiden for myndighedernes ibrugtagningstilladelse er væsentligt forlænget, hvilket kan få negative konsekvenser for kundernes ibrugtagning. Bygningsstyrelsen samarbejder med kunderne angående IT-særintallationer, herunder oprettelse af kabling og netværk i ejendommen. Arbejdet, som udføres i forbindelse med ombygning af Sankt Kjelds Gård, vil medføre et øget totalbudget. Omfanget og økonomi forventes afklaret i maj måned. Alle udgifter herved skal finansieres af kunderne via Statens IT.					

Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt Akt. AK af 25. juni 2020 Akt. 69 af 2. december 2021	878,4	120,7	2020	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forløber planmæssigt. Kælder- og betonkonstruktion samt betonkerner er delvist udført og pågår fortsat, og montagen af træelementerne forventes igangsat primo maj 2023.					

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

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 280 af 17. juni 2021	144,9	66,3	2021	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forløber planmæssigt. Der pågår apteringsarbejde, og gulv og loft pågår. Det bygningsmæssige arbejde forventes at være afsluttet i juni, hvorefter performance-test igangsættes frem til AB-aflevering.					

Modernisering af Amagerfælledvej 56, Domstolsstyrelsen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.01.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningssår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 187 af 27. januar 2022	118,8	81,3	2019	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Projektet forløber planmæssigt, og de sidste arbejder pågår.					

9.1.2 Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

Laboratiegenopretning på Panum, Københavns Universitet

Finansudvalget tiltrådte anlægsprojektet ved akt. nr. 140 af 28. maj 2015 med en totaludgift på 247,3 mio. kr. (2015-priser). Bygningsstyrelsen standsede samarbejdet med totalrådgiver under projektets udførelse på baggrund af manglende overholdelse af kontraktbetingelser. Totalrådgiver åbnede efterfølgende en tvistsag ved Voldgiftsnævnet, hvorefter Bygningsstyrelsen kom med et modkrav.

Bygningsstyrelsen tabte voldgiftssagen ved Voldgiftsnævnet i efteråret 2022. Voldgiftssagens afgørelse medfører ikke en overskridelse af forelæggelsesgrænsen. Forbruget per 1. januar 2023 var 266,4 mio. kr. (2015-priser).

Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet

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

Grundet problemerne med dele af bygningens funktionalitet etablerede Bygningsstyrelsen i december 2017 en task force, der havde til formål at sikre den aftalte funktionalitet. Bygningsstyrelsen afholder alle omkostningerne til task force-arbejderne, omkostningerne påvirker ikke projektets endelige økonomi. Flere af de enkelte delarbejder vedrørende nedsat funktionalitet er afsluttet. På nuværende tidspunkt forestår færdiggørelse af klimakamre og laboratorier. Supplerende skønserklæring vedrørende defekte blændfelter i facaden er netop modtaget, og her vil Bygningsstyrelsen søge at indgå en aftale med totalrådgiver og fagentreprenør om deling af udgifter til udbedring. Alle arbejder afsluttes primo 2023, og der er med Københavns Universitet aftalt fuld husleje opkrævning herefter.

Ombygning af Østre Skole i Holbæk

Bygningsstyrelsen har indgået forlig med totalentreprenøren om forlænget byggetid. Det har dog ikke været muligt at nå til enighed om ekstraordinær rådgiverkrav, ekstra opvarmning i byggeperioden og diverse mindre bygningsarbejder. Bygningsstyrelsen har fremsendt forligsforslag til totalentreprenøren, hvilket totalentreprenøren har afvist. Bygningsstyrelsen har opfordret til, at entreprenøren fremsender yderligere dokumentation for sine krav, såfremt disse fastholdes i sit hele.

9.1.3 Projekter ved Vejdirektoratet

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende ibrugningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 109 af 30. maj 2013 Akt. G af 14. december 2017 Akt. 68 af 22. marts 2018 Akt. Z af 12. juli 2019 Akt. Ø af 19. maj 2022	4.828,7	4.767,9	2014	2017/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013 med en bevilget økonomisk ramme på 1.919,0 mio. kr. Med fortrolig akt. G af 14. december 2017 blev projektets økonomiske ramme forøget til 3.290,6 mio. kr. og med fortrolig akt. Z af 12. juli 2019 blev rammen forøget til 4.121,3 mio. kr. Med fortrolig akt. Ø af 19. maj 2022 er projektets økonomiske ramme 4.828,7 mio. kr. De økonomiske rammer i aktstykkerne er oplyst i 2023-pl.</p> <p>Projektets totaludgift forventes at beløbe sig til 5.095,6 mio. kr. Merudgiften i forhold til akt. Ø kan primært henføres til yderligere kompleksitet i genopretning af brandlukninger og de heraf afledte effekter for forsinkelsen på de øvrige udestående aktiviteter samt drift af byggeplads. Hertil kommer en længere test- og idriftsætningsperiode end forudsat. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet.</p> <p>Totaludgiften er behæftet med usikkerhed, idet der verserer voldgiftssager med en række større erstatningskrav i størrelsesordenen 1,7 mia. kr. mod en række af projektets entreprenører. I det omfang kravene imødekommes, vil forbruget for projektet blive reduceret.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i></p> <p>I januar 2023 blev den samlede aftale for overtagelsen af Niels Bohr Bygningen underskrevet af alle parter. Det indebærer at Københavns Universitet nu i fuldt omfang har overtaget Bygningsafsnit 2, der primært huser kontor- og undervisningsfaciliteter. Der vil ske overdragelse af Bygningsafsnit 1, der primært huser laboratorie- og forskningsfaciliteter, når en række aftalte afsluttende funktionstests er gennemført.</p> <p>Der har siden februar 2023 forelagt en fuld (midlertidig) ibrugningstilladelse for hele Niels Bohr Bygningen.</p> <p>Den centrale leverandør iht. indregulering og performancetests meddelte den 9. maj Vejdirektoratet, at de har behov for en længere periode til arbejdet, end de ellers tidligere har oplyst. Det bemærkes, at testomfanget er udvidet efter aftale med Københavns Universitet. Det er nu Vejdirektoratets vurdering, at alle aftalte performancetests forventes at være tilfredsstillende gennemført i juni.</p>					

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende ibrugtagsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. E af 8. december 2016 Anlægslov 381 af 26. april 2017 Akt. 68 af 22. marts 2018 Akt. 165 af 14. marts 2019	1.217,8	1.032,0	2019	2022/2023	Nej

Økonomi:

Det godkendte totalbudget forventes ikke overholdt. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet.

Der er i januar 2023 gennemført mægling vedr. en længere række større som mindre krav, som hovedentreprenøren på projektet har fremsendt. Det samlede rejste krav fra entreprenøren beløb sig til ca. 100 mio. kr., hvor forligsbeløbet landede på ca. 32 mio. kr.

Aktuel status for projektet:

I de underjordiske udstillingsetager støbes den endelige gulvoverflade mens lofter og øvrige installationer monteres. Ved de eksisterende bygninger på gadeplan pågår primært afsluttende facadeopmøringsarbejder. I oceansalen støbes den endelige gulvopbygning og udstillingsnicher etableres langs salens yderkant.

Hovedentreprenørens tidsplan peger på en AB-92 aflevering til efteråret, hvorfor Københavns Universitet er varslet en kundeoverdragelse af de primære bygninger til årsskiftet. Vejdirektoratet arbejder sammen med entreprenøren på en optimering af tidsplanen.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende ibrugtagsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 68 af 22. marts 2018 Akt. 85 af 12. april 2018 Akt. 136 af 7. juni 2018	1.653,6	1.480,5	2019	2022/2023	Nej

Økonomi:

Det godkendte totalbudget vil blive overskredet. Udfaldet af de resterende projektrisici vil afgøre omfanget af budgetoverskridelsen. Aktuelt forventes forelæggelsesgrænsen ikke overskredet.

Aktuel status for projektet:

Kompletteringsarbejder og montage af tekniske installationer er nu færdiggjort i fire ud af seks bygningsafsnit. Test og indregulering pågår i alle bygningsafsnittene. På udendørsarealerne pågår der jord- og belægningsarbejder.

Efter ønske fra Syddansk Universitet er der indgået aftale om en gradvis indflytning startende inden sommerferien, mens den endelige kundeoverdragelse vil ske ved semesterstart omkring den 1. september 2023.

9.1.4 Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus

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

Tabel 9.1.4 Projekter lukket siden seneste Anlægsstatus (mio. kr., 2023-priser)

Projekt	Kunde	Aktstykke/ hjemmel	Godkendt budget	Forbrug per 01.01.23	Overhol- delse af godkendt budget	Ibrugtag- ningsår	Bevillings- ansvarlig
AAU-SUND	Aalborg Uni- versitet	Akt 68 af 22. marts 2018 Akt 135 af 1. juni 2018	722,6	521,9	Ja	2022	Vejdirektoratet
Skatteforvaltningen (ADST) i Aarhus	Administra- tion- og Ser- vicestyrelsen	Akt. 57 af 5. december 2019	112,8	120,3	Nej, men in- den for fore- læggelses- grænsen	2022	Bygningsstyrelsen

9.2 Status på UNILAB-midlerne

Formål

Bygningsstyrelsen har i perioden 2007-2009 sammen med eksterne rådgivere undersøgt laboratorielokalestandard på de danske universiteter. Det samlede moderniseringsbehov for laboratorielokaler blev opgjort til ca. 6,0 mia. kr. I Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 blev der afsat 3 mia. kr. til teknologisk løft af laboratorierne på universiteterne, hvilket inkluderer opgradering af ventilation, klima- og CTS-anlæg samt tilhørende styringssystemer til moderne forskningsstandarder. De resterende 3,0 mia. kr. er projekter, som finansieres under § 28.73.01. Ejendomsvirksomhed vedrørende uddannelses- og forskningsbygninger.

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 137 laboratorieopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.586,6 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 116 projekter er afsluttet, jf. nedenstående tabel. Herudover er der afsat midler til endnu ikke-igangsatte opretningsprojekter på de enkelte universiteter, som skal igangsættes i de kommende år.

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

Arbejdet vedrørende laboratorieerstatningslokaler er godt i gang, og der er afgivet tilsagn til en værdi af 2.760,1 mio. kr. til i alt 22 projekter, jf. nedenstående tabel.

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

1. del 2023	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i alt, mio.kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	137	2.586,6	306,6	2.893,2	116
Erstatningslokaler	22	2.760,1	75,9	2.836,0	13
I alt	159	5.346,7	382,5	5.729,2	129

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 Ejendomsvirksomhed vedrørende uddannelses- og forskningsbygninger finansierer 3,0 mia. kr. Af den samlede pulje på 6,0 mia. kr. er der brugt 5,3 mia. kr. og yderligere afsat 382,5 mio. kr. til endnu ikke igangsatte projekter.

10. Bilag

10.1 Bilag 1: EU-støtte

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

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

Tabel 10.1 nedenfor viser den tildelte EU-støtte i to budgetperioder samt de udbetalte støttebeløb til og med december 2022 fordelt på statslige anlægsprojekter.

Den samlede tildelte EU-støtte til de anførte projekter er på 9.945,4 mio. kr., hvoraf de 4.131,2 mio. kr. foreløbigt er udbetalt. Den konkrete status for de enkelte anlægsprojekter fremgår af de projektspecifikke beskrivelser andetsteds i publikationen.

Tildelt EU-støtte henviser til det støttebeløb, som Europa-Kommissionen har givet tilsagn om at udbetale til anlægsprojektet. Udbetalt EU-støtte henviser til det akkumulerede støttebeløb, som anlægsprojekterne har fået udbetalt fra indgåelsen af støtteaftalen til og med 2022. Udbetaling af EU-støtten foregår i rater i takt med, at fremdriften i projektet indberettes til Europa-Kommissionen. Indtil projektet er afsluttet, og der er udarbejdet en slutrapport, som Europa-Kommissionen har godkendt, anses den udbetalte EU-støtte som foreløbig.

Tabel 10.1: Tildelt og udbetalt støtte til støtteaftaler indgået i perioden 2014-2022

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, anlægsfasen, 2014 tildeling	4.388,1	1.750,8
Femern Bælt – Kyst-til-Kyst, anlægsfasen, 2022 tildeling	4.026,7	1.409,4
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), anlægsfasen, fase 1	863,2	631,4
Femern Bælt - Danske jernbaneanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering, fase 2	29,0	23,1
Sund & Bælt – Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Kastrup Lufthavn Station, projektering	29,7	14,9
Banedanmark – Signalprogrammet – Ombordudstyr	37,0	37,0

Banedanmark – Signalprogrammet - Ny Bane København-Ringsted	58,1	53,3
Banedanmark – Signalprogrammet – Fredericia-Aarhus og Aarhus- Aalborg Lufthavn	161,8	80,7
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	164,3
DSB – Udrulning af ERTMS i DSBs rullende materiel	34,9	17,5

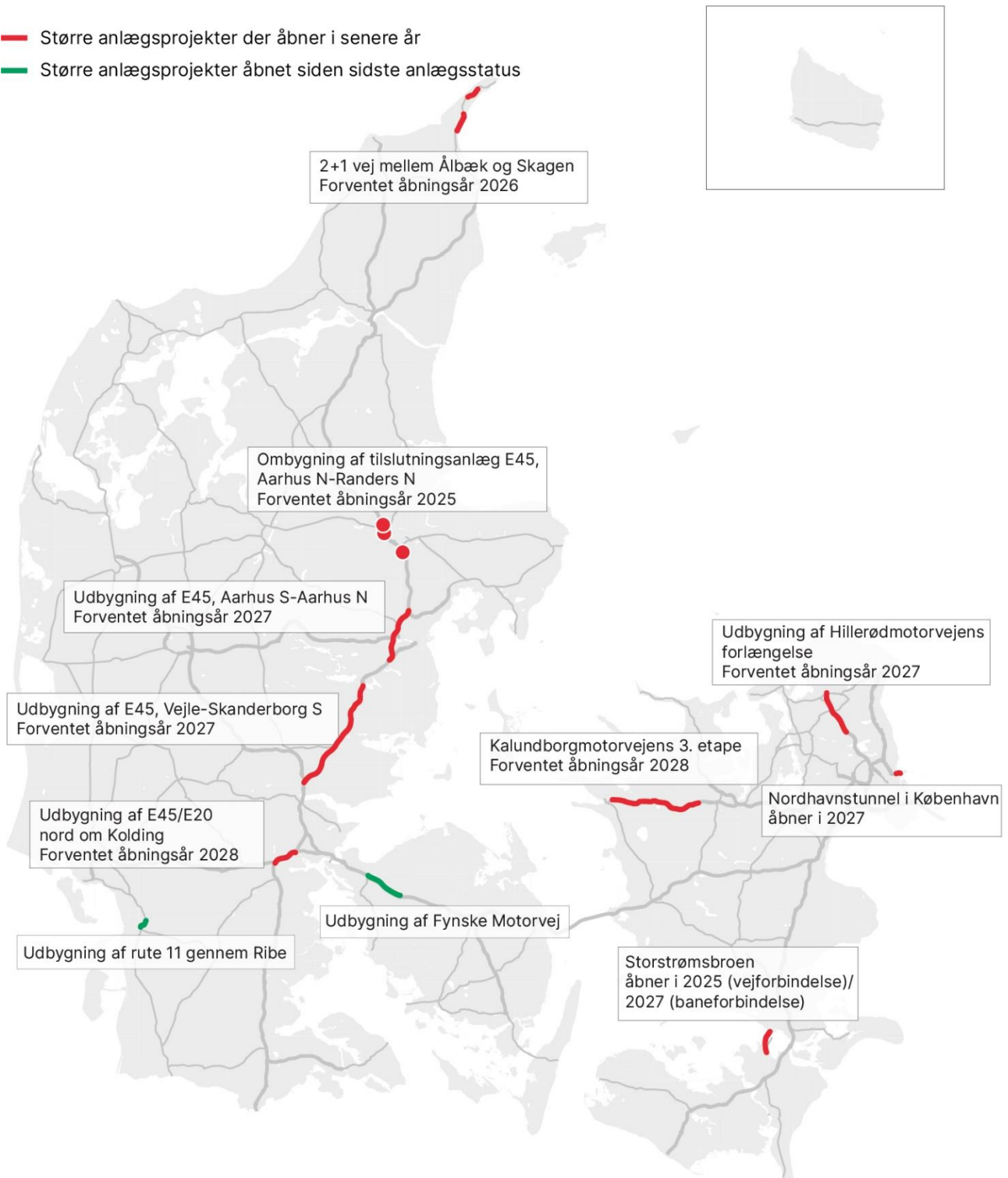
I efteråret 2022 ansøgte Sund & Bælt om EU-støtte vedrørende militær mobilitet til to projekter på Øresundsbanen. Begge ansøgninger var succesfulde og er blevet tildelt EU-støtte. Projekterne fremgår af nedenstående Tabel 10.2. I løbet af foråret 2023 forventes støtteaftalerne indgået med Kommissionen, hvorefter de vil blive medtaget i ovenstående oversigt.

Tabel 10.2: Tildelt støtte til støtteaftaler, der forventes indgået i foråret 2023

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.
Sund & Bælt - Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Kastrup Lufthavn Station, anlægsfasen	196,1
Sund & Bælt – Etablering af vendespor ved Kastrup Lufthavn Station og overhalingsspor ved Kalvebod Brygge, projektering.	27,8

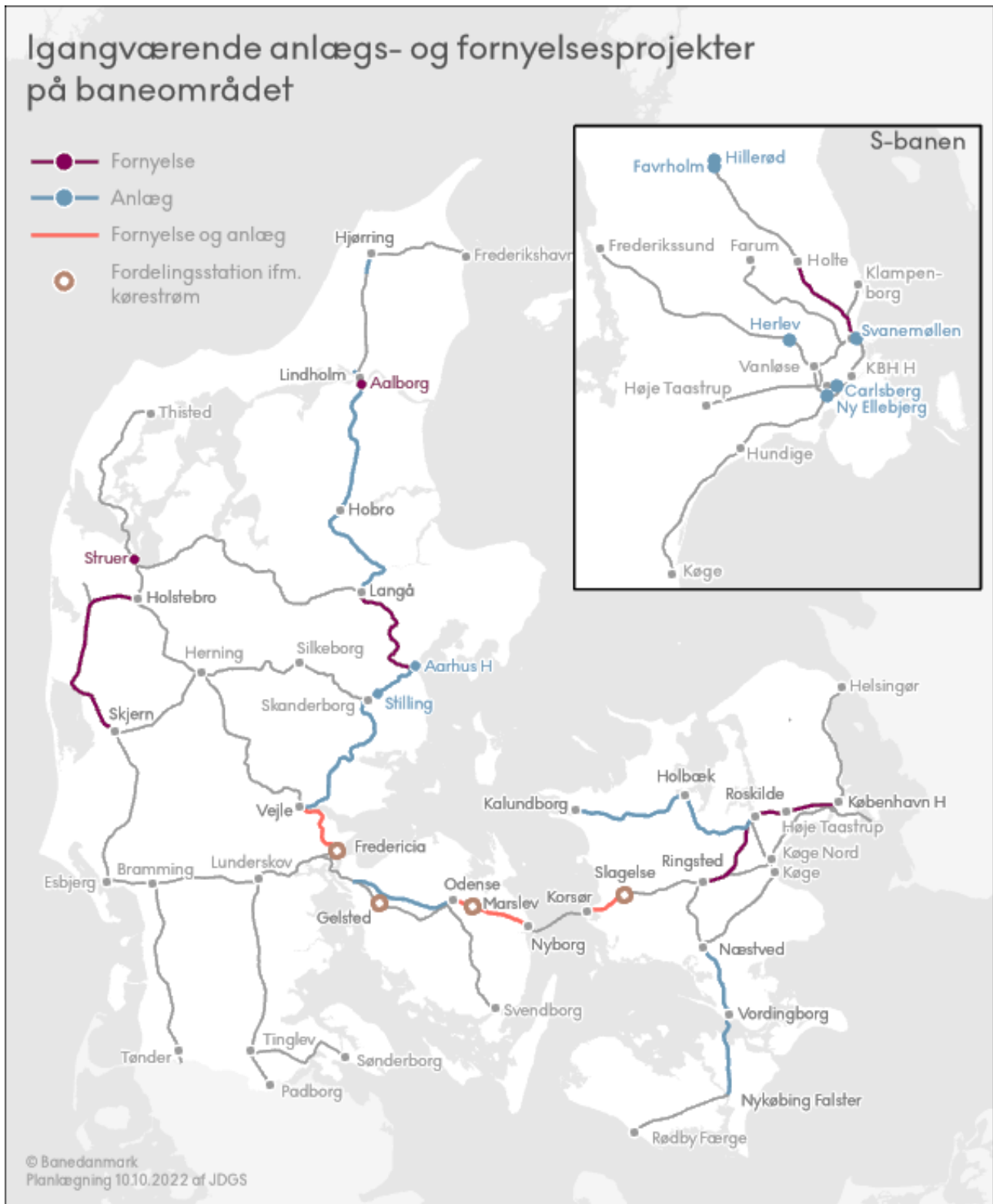
10.2 Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet

- Større anlægsprojekter der åbner i senere år
- Større anlægsprojekter åbnet siden sidste anlægsstatus



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

10.3 Bilag 3: Igangværende projekter på baneområdet



10.4 Bilag 4: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen



10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Tabel 10.5: Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
Aarhus	Genopretning af Bartolin-komplekset Skatteforvaltningen (ADST)	Aarhus Universitet Skatteforvaltningen
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
	Særligt Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet
	Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Skatteforvaltningen
	Modernisering af Amagerfælledvej 56	Domstolsstyrelsen
Odense	Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut
	SDU SUND	Syddansk Universitet
	Lerchesgade 35 SDU, MMMi	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen Syddansk Universitet
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet

10.6 Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

Projekt	Oprindelig reserve (løbende priser)	Tidligere udmøntet reserve (løbende priser)	Udmøntning siden seneste Anlægsstatus (2023-priser)	Resterende reserve (2023-priser)	Projektansvarlig
Signalprogrammet	2.841,2**	3.049,7	0,0	0,0	Banedanmark
Ny bane Aalborg Lufthavn*	43,8	51,3	0,0	0,0	Banedanmark
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	91,3	33,4	0,0	61,5	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	389,3	4,0	0,0	422,5	Banedanmark
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	404,0	9,1	0,0	391,5	Banedanmark
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring*	13,8	34,4	0,0	0,0	Banedanmark
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	113,3	0,0	73,9	Banedanmark
Storstrømsbroen	651,4	681,4	0,0	0,0	Vejdirektoratet
Letbane på Ring 3***	282,0	166,8	0,0	165,8	Hovedstadens Letbane
Odense Letbane***	171,5	157,2	0,0	29,0	Odense Letbane

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

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

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

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

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

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

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

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

Træk på den centrale reserve siden seneste Anlægsstatus

Der har ikke været træk på den centrale reserve siden seneste Anlægsstatus.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk