



Transportministeriet

Status for anlægs- og byggeprojekter

2. halvår 2022



Status for anlægs- og byggeprojekter

2. halvår 2022

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	8
1.1	Læsevejledning.....	8
2.	Jernbaner.....	10
2.1	Større anlægsprojekter	11
2.1.1	Anlægsprojekter på baneområdet udført af Banedanmark.....	12
	Signalprogrammet	12
	Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	13
	Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	14
	Elektrificering af Fredericia-Aarhus	15
	Elektrificering af Roskilde-Kalundborg	16
	Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring)	17
	Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	18
	Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)	19
	Ny bane over Vestfyn	20
	Stilling Station.....	21
	Fremtidssikring af Aarhus H	22
	Flytning af Herlev Station	22
	Vendespor ved Carlsberg Station	23
	Opgradering af Hillerød Station.....	23
	6 GHz-frekvensbånd på S-banen	24
2.1.2	Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber.....	25
	Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station.....	25
	Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	26
	Forskønnelse af Nørreport Station	26
	Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade.....	26
2.2	Større fornyelsesprojekter	28
	Sporfornyelse af Slagelse Station og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev.....	29
	Sporfornyelse København-Høje Taastrup	29
	Sporfornyelse ved Struer Station	30
	Sporfornyelse Slagelse-Korsør	30
	Sporfornyelse Roskilde-Ringsted.....	31
	Sporfornyelse Hobro-Aalborg	31
	FTN Fibernetainfrastruktur Skjern-Holstebro	32
	Sporfornyelse Aarhus-Langå	33
	Ny Svanemøllen omformerstation	33
	Brofornyelse København-Høje Taastrup	34
	Sporfornyelse Nyborg-Odense	34
	Ballastfornyelse Fredericia-Vejle	35
	Kørestrømsfornyelse Østerport-Holte	36
2.3	Åbnede projekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus	37
2.4	Fornyelse og vedligehold	37
2.5	Igangværende undersøgelser på baneområdet.....	38

3.	Veje	39
3.1	Større vejanlægsprojekter under gennemførelse	40
	Storstrømsbroen	41
	Udbygning af Rute 11 gennem Ribe	41
	Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Odense V.	42
	Nordhavnstunnel	42
	Kalundborgmotorvejens 3. etape	43
	Udbygning af E45/E20 mellem Fredericia S - Kolding	43
	Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	44
	Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N.....	44
	Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N.....	45
	Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	45
	Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	46
3.2	Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet	46
	Forstærkning af Langelandsbroen	47
	Renovering af Sallingsundbroen	47
3.3	Åbnede større anlægsprojekter	48
3.4	Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse	48
3.5	Undersøgelser på vejområdet.....	49
4.	Letbaner.....	50
4.1	Odense Letbane.....	50
4.2	Letbane på ring 3	51
5.	Femern Bælt	52
5.1	Kyst til kyst-forbindelse.....	52
5.2	Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	53
6.	Metroen	54
6.1	M4 Sydhavnsmetroen	54
7.	DSB	55
7.1	Indkøb af materiel.....	55
	Indkøb af nye eltog	55
	Indkøb af nye vogne.....	56
7.2	Anlæg af værksteder	57
	Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København	57
	Anlæg af værksted ved Årslev, Århus.....	57
	Anlæg af værksted ved Næstved.....	58
8.	Puljeprojekter på transportområdet.....	59
8.1	Status for puljer	59
8.2	Status for større puljeprojekter	61
9.	Bygninger.....	62
9.1	Større igangværende byggeprojekter	64
9.1.1	Projekter ved Bygningsstyrelsen	66

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet	66
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	67
Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet	68
Skatteforvaltningen i Aarhus	68
Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup	69
Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København	69
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense	70
SDU Mærsk Mc-Kinney Møller Institut (MMMI) – Udvidelse af det eksisterende MMI	70
Modernisering af Amagerfælledvej 56, Domstolsstyrelsen	71
9.1.2 Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister	72
Laboratiegenopretning på Panum, Københavns Universitet	72
Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet	72
Ombygning af Østre Skole i Holbæk	72
9.1.3 Projekter ved vejdirektoratet	73
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet	73
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet	74
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet	74
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet	75
9.1.4 Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus	75
9.2 Status på UNILAB-midlerne	76
10. Bilag	77
10.1 Bilag 1: EU-støtte	77
10.2 Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	79
10.3 Bilag 3: Igangværende projekter på baneområdet	80
10.4 Bilag 4: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	81
10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter	82
10.6 Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve	84

1. Indledning

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

Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort per 1. juli 2022 medmindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter er ligeledes opdateret per oktober 2022, 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 2022-priser (medmindre andet fremgår). Orienteringen for seneste Anlægsstatus – 1. halvår 2022 – blev fremsendt til Folketinget den 2. maj 2022.

Anlægsstatus omfatter alle større projekter og puljer på Transportministeriets område, som er blevet tildelt bevilling af Folketinget. Med virkning for nærværende Anlægsstatus indgår også projekter ved DSB.

1.1 Læsevejledning

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

Tabeller med projektbeskrivelser indeholder følgende oplysninger:

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

Godkendt totalbudget (Central reserve): Det første tal anført angiver projektets politisk godkendte totaludgift i mio. kr. og 2022-priser. Tallet i parentes angiver den ikke-disponerede centrale anlægsreserve. Den centrale anlægsreserve kan disponeres efter aftale med Finansministeriet og udgør 20% af basisoverslaget for baneprojekter samt større bro- og tunnelprojekter og 5% for vejprojekter. Projektreserven kan derimod disponeres af anlægsmyndigheden, og udgør altid 10% af projektet.

Forbrug per 1/7 2022: Projektets forbrug per 1. juli 2022, enkelte sted dog per 30. juni 2022, opgøres i mio. kr. i 2022 priser.

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

Oprindeligt/ nuværende åbningsår: Første årstal i cellen angiver åbningsåret for ibrugtagningen som det blev forudsat ved det oprindelige hjemmelsgrundlag. Andet årstal angiver, hvad det nuværende forventede årstal for åbning og ibrugtagning 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. Seneste Anlægsstatus er fra 1. halvår 2022, som

blev publiceret primo maj 2022. Hvis projektet siden da har oplevet en fordyrelse, som fører til overskridelse af forelæggelsesgrænsen, et gennemført træk på den centrale anlægsreserve, forsinkelser med ændring af åbningsåret til følge eller/og ændringer af projektets overordnede formål, vil der stå 'Ja' i cellen. Væsentlige ændringer uddybes med tekst i cellerne Økonomi / Aktuel status for projektet. De steder hvor der forventes en væsentlig ændring i fremtiden, men økonomi og/eller tidsplan fortsat er under konsolidering, angives der et 'Nej' i cellen. Først når konsolideringen har materialiseret sig i en væsentlig ændring, angives der et 'Ja' i cellen.

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

Boks 1 | Markedssituationen for bygge- og anlægsprojekter – herunder påvirkningen af krigen i Ukraine 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. Sideløbende ses det også at leverandørmarkedet i bygge- og anlægsbranchen fortsat er præget af efterdønningerne af COVID-19 pandemien, som kendetegnes af stigende priser, høj efterspørgsel og lange leverancetider. I forlængelse heraf er byggeriet endvidere fortsat udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft.

Flere anlægsmyndigheder har både under coronapandemien og senest som følge af krigen i Ukraine modtaget varslinger fra entreprenører angående leverancesvigt 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 Infrastrukturplan 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 samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet. Af kapitel 5, afsnit 5.2, 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. Den usikre verdenssituation i forhold til COVID-19 (jf. også boks 3 nedenfor) skaber også risiko for yderligere prispres. Endvidere ses en række eksempler på, at der kun modtages et eller ingen tilbud, der lever op til betingelserne i Banedanmarks udbud. Det sidste forhold begrundes særligt med manglende adgang til styringskompetencer hos entreprenørerne.

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 strækningsarbejder, som kan løses ved brug af større sporombygningsmaskiner for at tiltrække internationale entreprenører og f.eks. stationsprojekter, som gennemføres ved brug af mindre maskiner og manuelle arbejder. 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 forholdsvist 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 re-strukturerede planlægningsprocesser.

2.1 Større anlægsprojekter

Table 2.1. Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2022-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ³⁾	Disponeret Projektreserve	Åbningsår
Signalprogrammet ¹⁾	20.218,9	Ja	20.218,9	Ja	Nej	100%	2022/2030
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	506,7	Ja	428,7	Ja	Nej	0%	2027/2028
Elektrificering af Aarhus - Aalborg (Lindholm) ¹⁾	2.830,9	Ja	2.422,8	Nej	Nej	100%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.730,0	Ja	2.325,5	Nej	Nej	100%	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.192,7	Ja	1.124,2	Ja	Nej	100%	2024/2027
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring) ¹⁾	120,0	Ja	120,0	Ja	Nej	100%	2020/2024
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå ¹⁾	614,4	Ja	553,2	Ja	Nej	100%	2022 ²⁾
Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm) ¹⁾	815,8	Ja	725,1	Ja	Nej	0%	2023
Ny bane over Vestfyn	4.863,7	Ja	4.102,4	Ja	Nej	95% ⁴⁾	2028
Stilling Station	20,0	Ja	17,0	Nej	Nej	0%	2025
Fremtidssikring af Aarhus H	319,2	Ja	270,1	Ja	Nej	0%	2026/27
Flytning af Herlev Station	185,8	Ja	157,2	Ja	Nej	0%	2026
Vendespor ved Carlsberg	165,5	Ja	140,7	Ja	Ja	0%	2026
Opgradering af Hillerød Station	335,3	Ja	283,7	Ja	Ja	0%	2026
6 GHz-frekvensbånd på S-banen	100,8	Nej	100,8	Nej	Nej	0%	2025

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 2024/2025 og en lille del af strækningen ved Aarhus H er planlagt til udførelse i 2025/2026.

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.

2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af Banedanmark

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 afsluttet i 2022.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	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	20.218,9 (0,0)	12.801,3	S-bane: Kontrakter indgået 2011 Fjernbane og Onboard: Kontrakter indgået 2012	S-bane: 2018/2022 Fjernbane: 2021/2030	Nej
<p><i>Økonomi:</i> 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 oprindeligt 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 projektbevilling er 20.218,9 mio. kr. (2022-priser), og det fulde beløb forventes anvendt. Det vurderes fortsat muligt at gennemføre programmet inden for den eksisterende bevilling, men reserven vurderes at være lavere end det normale niveau for programmer i en tilsvarende fase.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Signalprogrammet ibrugtog ERTMS på strækningen (Vejle)-Holstebro og Herning-(Skanderborg) fra maj til august 2022, mens CBTC blev ibrugtaget på Sydhavn-Køge og Carlsberg-Frederikssund/Høje Taastrup i september 2022, hvormed udrulningen af det nye signalsystem på S-banen blev afsluttet. Ibrugtagning af (København)-(Ringsted) var planlagt til december 2022, men blev i sommeren 2022 udskudt til april 2023 på grund af manglende fremdrift hos leverandøren. Der er fortsat fremdrift med udrustningen af tog, men den lange proces for opnåelse af godkendelser betyder, at fremdriften udfordres.</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.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 141 af 16. maj 2019	506,7 (78,0)	37,4	2019	Nyborg Odense: 2024/2027 Ringsted-Korsør: 2024/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning. Givet markedssituationen er der en forøget risiko for forsinkelser som følge af manglende tilbud fra entreprenører på de sidste dele af Ringsted-Korsør-strækningen. I forlængelse heraf er der tilsvarende risiko for meromkostninger grundet markedssituationen og et eventuelt behov for opdeling af arbejderne over flere år.</p> <p>Der er væsentlig risiko for, at projektet vil have behov for at trække på central reserve som følge af bl.a. projektændringer i løbet af detailprojekteringen. For delstrækningen Nyborg-Odense er der en kontraktuel uenighed om tolkningen af prisreguleringsmekanismen i den allerede indgående entreprisekontrakt. Denne er under afklaring parterne imellem. På baggrund af denne afklaring, kan økonomien i projektet konsolideres. Da der er tale om en fælles entreprise med Sporforlyse af Nyborg-Odense, jf. afsnittet for dette projekt nedenfor, gør samme forhold sig gældende for dette projekt, og der henvises til nærmere beskrivelse under Sporforlyse af Nyborg-Odense.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet udføres samtidig med sporforlyseprojekter på de to delstrækninger. Der rapporteres særskilt på sporforlyseprojektet vedrørende Nyborg-Odense i nærværende Anlægsstatus, men ikke på sporforlyseprojektet vedrørende Ringsted-Slagelse, da der endnu ikke foreligger et aktstykke for dette projekt.</p> <p>Hastighedsopgraderingen gennemføres som en del af den helt nødvendige fornyelse af strækningen.</p> <p>Åbningsåret ovenfor angiver, hvornår hastigheden kan sættes op til 200 km/t i forbindelse med udrulningen af de nye signaler på strækningen.</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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af 30. november 2018 (tidligere fortrolig akt. X af 29. juni 2017)	2.830,9 (408,1)	968,0	2017	2025/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev i 2018 tildelt 4,0 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen.</p> <p>Der er justeret i metoden for fordeling af fællesomkostninger på tværs af projekterne under Elektrificeringsprogrammet, jf. beskrivelsen til Elektrificering Roskilde-Kalundborg.</p> <p>Banedanmark har anmodet om yderligere træk på den centrale reserve, men anmodningen er endnu ikke færdigbehandlet. Anmodningen skyldes merudgifter til forberedende arbejder og elektrificeringsentreprisen som følge af blandt andet ændrede tidsplaner og ændrede udførelsesforhold, hvortil kommer forøgede udgifter til projektorganisation samt stigende råvarepriser og priser generelt. Dertil kommer forøgede udgifter til projektorganisation. Endelig er der opstået nye udgifter til støjkompensation.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> For så vidt angår selve elektrificeringen er projektet fortsat i den indledende fase med indsamling af data, der skal ligge til grund for projektering af kørestrømsanlægget på strækningen. Projekteringsfasen startede den 15. marts 2022. Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor 10 bropakker blandt andet skal udføres. Af disse er en bropakke i projekteringsfasen, fem er i udførelsesfase, mens fire er i afslutningsfasen.</p>					

Elektrificering af Fredericia-Aarhus

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove	2.730,0 (404,5)	948,0	2018	2024/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev i 2018 tildelt 9,1 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen.</p> <p>Der er justeret i metoden for fordeling af fællesomkostninger på tværs af projekterne under Elektrificeringsprogrammet, jf. beskrivelsen til Elektrificering Roskilde-Kalundborg.</p> <p>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.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Arbejdet med etablering af fundamenter, master og træk af køretråd startede i april 2022 som planlagt, og arbejderne forløber som planlagt. Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor 18 bropakker blandt andet skal udføres. Af disse er tre i projekteringsfasen, 10 er i udførelsesfasen, og fem er i afslutningsfasen.</p>					

Elektrificering af Roskilde-Kalundborg

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove	1.192,7 (68,5)	599,2	2018	Roskilde-Holbæk: 2021/2024 Holbæk-Kalundborg: 2021/2027	Nej

Økonomi:

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

Som uddybet i Anlægsstatus for 2. halvår 2020 medfører behovet for at etapeopdelingen af den fulde strækning Roskilde-Kalundborg i to udførelsesmæssigt separate delstrækninger (Roskilde-Holbæk og Holbæk-Kalundborg) meromkostninger til aftale med entreprenør om en revideret udrulningsplan på kørestrømsentreprisen, til replanlægning af de forberedende arbejder til elektrificeringen og til tværgående styringsomkostninger. Idet projektet har fået tilført midlerne afsat til immunisering, er projektets prognose for nuværende robust. Det er godkendt, at de midler, der tidligere er blevet tilført fra den centrale reserve, fastholdes i projektet til at dække de allerede konstaterede merudgifter og eventuelle yderligere merudgifter, der måtte opstå i projektet, så det i lighed med tilsvarende projekter har en passende projektsreserve.

Derudover er der tidligere justeret i metoden for fordeling af fællesomkostninger (fordelte omkostninger) på tværs af projekterne under det såkaldte Elektrificeringsprogram. Det skyldes, at de to projekter, der ikke er bevilget igangsat (Elektrificering Vejle-Struer og Elektrificering Aalborg-Frederikshavn) ikke længere skal dække en andel af fællesomkostningerne. Dette betyder, at begrænsede udgifter (i alt ca. 1 mio. kr. årligt) fremover skal dækkes af de øvrige projekter under Elektrificeringsprogrammet, herunder blandt andet Elektrificering Roskilde-Kalundborg.

Aktuel status for projekt:

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 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 immunisering. De forberedende aktiviteter finansieres af projektet Elektrificering Roskilde-Kalundborg og gennemføres med interne ressourcer.

På den resterende del af strækningen fra Holbæk til Kalundborg er de forberedende arbejder (spørgsmål og broarbejder) startet i 1. kvartal 2022. Spørgsmål er udført i juni måned, mens en af de to bropakker på strækningen er gået i udførelse og forventes udført ved udgangen af 2022, mens broerne i den resterende bropakke står til udførelse i 2024.

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 51 af 12. oktober 2017 Akt. 6 af 11. oktober 2018	120,0 (0,0)	48,1	2017	Lindholm: 2020/2020 Hjørring: 2020/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet fik med akt. 6 af 11. oktober 2018 tilført dets bidrag til den centrale anlægsreserve på 14,3 mio. kr. (2018-priser) samt tilført yderligere 19,9 mio. kr. (2018-priser) som følge af projektændringer i forlængelse af Signalprogrammets ændrede udrulningsstrategi.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejderne i Lindholm er afsluttet og taget i brug den 21. september 2020. For så vidt angår arbejderne i Hjørring vil der ske detailprojektering, ekspropriation og ledningsomlægning i 2022/2023. Hjørring er planlagt til udførelse i 2. halvår 2024.</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 sporfornyelse af strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove	614,4 (61,1)	331,1	2018	2021/2022 Visse delaktiviteter er udskudt til 2024 (Langå Station) og 2025/26 (Aarhus H).	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev i 2021 tilført 33,4 mio. kr. (2021-priser) af dets eget bidrag til den centrale reserve. Det skyldtes især en konstatering af store mængder blød bund under og ved siden af banen, hvilket medfører et større behov for blødbundsudskiftning og ekstra fundering end oprindeligt forudsat. Dertil kom en række andre forhold, herunder ændrede behov for kurvedretning på grund af sideværts acceleration, nye krav vedrørende dæmningsstabilitet samt opjusterede tværgående omkostninger.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Strækningen mellem Aarhus og Langå blev udført planmæssigt fra april til september 2022. To vejbroer er udført, mens den sidste vejbro er under udførelse. Arbejderne i 2022 omfatter ikke selve Aarhus H og Langå Station. Arbejdet inde ved Aarhus H er planlagt til udførelse i 2025-2026, og arbejdet på Langå Station er planlagt til udførelse sammen med Signalprogrammet i andet halvår 2024. Der er indgået rådgivningskontrakt vedrørende arbejderne på Langå Station. Transportministeren har efter drøftelse med lokale parter i august 2022 besluttet, at stationsbygningen på Langå Station ikke som hidtil forudsat rives ned, men bevares og fortsætter sin funktion som stationsbygning.</p>					

Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finanslovene for 2007, 2018 og 2020 Akt. 227 af 18. juni 2020	815,8 (90,7)	327,2	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 denne afventer ibrugtagning. Ibrugtagning af Gelsted er dog afhængig af færdiggørelse af en tilhørende neutralsektion i Holmstrup, som er udført med mindre mangelarbejder, som der pågår planlægning af. Når mangelarbejderne er afsluttede, kan Gelsted ibrugtages. Ny fordelingsstation i Sydhavn er ibrugtaget i marts 2022. Arbejdet med at bygge en ny fordelingsstation i Marslev er opstartet i januar 2022, og arbejderne med den nye fordelingsstation i Slagelse er opstartet i marts 2022. Opgradering af fordelingsstation i Roskilde er udført og fordelingsstationen er sat i drift den 3. juli 2022. Den fulde ibrugtagning af fordelingsstationen i Fredericia var oprindeligt planlagt til 3. kvartal 2022. Overlevering er dog blevet forsinket som følge af forsinkelse af det tilhørende kabeltrace, hvor kontraktunderskrivelse, pga. manglende bydere på opgaven, er blevet forsinket. Kontrakt er nu underskrevet per 1. august, og den videre planlægning pågår nu.</p>					

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 01.07.2022	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	4.863,7 (761,3)	113,6	2021	2028/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen vurderes på nuværende tidspunkt at være presset, hvilket primært skal henføres til markant højere prisoverslag på gasledningsomlægningen såvel som elektrificerings- og signaldelene. Desuden har Energinet varslet yderligere prisstigninger i forbindelse med ledningsomlægningen, hvorfor den aktuelle vurdering er, at det i udførelsen af projektet bliver nødvendigt at disponere over 95 pct. af projektreserven. Der er derfor behov for yderligere konsolidering af budgettet. Den aktuelle og foreløbige vurdering er, at det fremtidigt kan blive nødvendigt at trække på den centrale reserve.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Totalrådgiveropgaven på baneprojektering er tildelt. Energinet forestår omlægning af naturgastransmissionsledning, hvor udbudsprocessen aktuelt er igangværende.</p>					

Stilling Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 88 af 28. februar 2019	20,0 (3,0)	5,9	2019	2022/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektets økonomi er under revidering 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. Der blev dog ikke modtaget nogen konditionsmæssige bud (bud der lever op til mindstekravene i udbuddet). Det vil tidligst være muligt at gennemføre projektet 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 i forhold til 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.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022 og LOV nr. 565 af 10/05/2022	319,2 (49,1)	16,6	2022	2026/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Bevillingen vedrører midler afsat til forlængelse af perroner og øget kapacitet vest for stationen samt anlæg af et nyt såkaldt "hollandsk kryds" i perronspor 7. Projektet skal udføres sammen med andre planlagte anlægs- og fornyelsesarbejder på og omkring Aarhus H, og de afsatte midler vil i 2022 blive integreret med midler fra disse projekter, således at der etableres ét samlet projekt for Aarhus H. Dette vil ske i forlængelse af den vedtagne anlægslov for det samlede Aarhus H-projekt, jf. nedenfor.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Aarhus H projektet er ved at udarbejde en programfaserapport, som forventes klar primo 2023. De fleste kontrakter på forundersøgelser er indgået, og der gennemføres geotekniske borer, opmålinger og besigtigelser. Anlægsloven for projektet blev vedtaget af folketinget den 26. april 2022.</p>					

Flytning af Herlev Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	185,8 (28,6)	0,0	2022	2026/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er planlagt til udførsel i 2026.</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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	165,5 (24,8)	0,0	2022	2026/2028	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Som beskrevet i anlægsstatus for 1. halvår 2022 har der været et forbehold for det forventede åbningsår, da planlægningen af projektet har været under nærmere behandling i lyset af revisionen af Banedanmarks Anlægsplan oven på Infrastrukturplan 2035. Projektet er nu planlagt til udførsel og ibrugtagning i 2028 mod tidligere 2026. Baggrunden for ændringen er det høje anlægsniveau på S-banen i 2026.</p>					

Opgradering af Hillerød Station

Der gennemføres en opgradering af Hillerød Station, så det bliver muligt at forlænge Lokalbansens nordlige linjer fra Helsingør, Gilleleje og Tisvildeleje fra Hillerød til den nye station 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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	335,3 (51,6)	0,0	2022	2026/2027	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Som beskrevet i anlægsstatus for 1. halvår 2022 har der været et forbehold for det forventede åbningsår, da planlægningen af projektet har været under nærmere behandling i lyset af revisionen af Banedanmarks Anlægsplan oven på Infrastrukturplan 2035. Projektet er nu planlagt til hovedudførelse i 2026 og 2027. Projektet ibrugtages derfor i 2027 mod en tidligere forventning om 2026. Ændringen skyldes, at de sportekniske dele af projektet med fordel udføres sammen med fornyelsen af Hillerød Station, som er blevet udskudt fra 2025 til 2027 af hensyn til blandt andet adgangsforhold til Lokaltogs værksted.</p>					

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	100,8 (0,0)	0,0	2022	2025/2025	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., som dog var estimeret med store forbehold. Projektets samlede pris afhænger af den løsning, der vælges for projektet, jf. nedenfor.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Banedanmark undersøger p.t. de nærmere rammer omkring Siemens' tilbud på løsning, og projektet er derfor fortsat under afklaring.</p>					

2.1.2 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber.

Tabel 2.1.2 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber

(mio. kr. 2022-priser)	Totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug per 01.07.22	Disponeret projektreserve	Åbningsår	Væsentlig ændring ¹
Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station	438,8	359,3	Ja	23,0	0,0	2025	Nyt projekt
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	605,0	511,9	Ja	82,6	4,8	2025	Nyt projekt
Forskønnelse af Nørreport Station	25,2	25,2	Ja	0,0	0,0	2025	Nej
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	216,8	216,8	Ja	0,0	0,0	2027	Nej

Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station

Jf. Aftale om Infrastrukturplan 2035 gennemføres der anlæg af Øresundsperroner og en tunnelforbindelse på Ny Ellebjerg Station, som dermed bliver et stort knudepunkt for den kollektive transport ind, ud og i Hovedstaden. Projektet udføres af Metroselskabet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven 2022	438,8 (79,5)	23,0	2023	2025/2025	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Totalbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Detailprojektering er igangsat samt udarbejdelse af udbudsmateriale. Projektet forventes udbudt ultimo 2022.					

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 A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S	605,0 (93,1)	82,6	2019	2025/2025	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Forbrugt per 01.07.2022 skal ses i sammenhæng med at Sund & Bælt Holding siden 2019 har afsøgt forskellige muligheder for gennemførelse af projekt med retningsdrift. Herudover er gennemført miljøarbejder for at klarlægge krav om miljøkonsekvensvurderings pligt.</p> <p>Projektet er tildelt støtte fra INEA/CEF på op til 3,99 mio. EUR for planlægning, heraf er modtaget 50% af støttebeløbet.</p> <p>Projektet udføres af A/S Øresund i regi af Sund & Bælt Holding.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i gang med analyse- og planlægningsfasen (myndighedsprojekt og udbudsprojekt).</p>					

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 01.07.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Infrastrukturplan 2035	25,2 (0,0)	0,0	2023	2025/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> DSB og Banedanmark har i efteråret 2022 fået udarbejdet et idekatalog med forslag til fysiske og tekniske løsninger, der skal danne grundlag for den videre projektering. Realiseringer forventes påbegyndt i 2023. Tidsrammen estimeres til ca. 3 år med en forventet færdiggørelse i 2025.</p>					

Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Infrastrukturplan 2035	216,8(0,0)	0,0	2023	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> DSB har valgt rådgiver i efteråret 2022, og rådgivning med planlægning og detailprojektering er i gang. Opgaven forventes udsendt i EU-udbud ultimo 2023 med prækvalifikation til entreprenører. Tidsrammen estimeres til ca. 4 år med en forventet færdiggørelse i 2027.					

2.2 Større fornyelsesprojekter

Tabel 2.2 Større fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2022-priser)	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug per 01.07.22	Væsentlige ændringer	Åbningsår
Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	629,5	Ja	563,1	Nej	2022
Sporfornyelse København-Høje Taastrup	524,9	Ja	303,8	Nej	2022
Sporfornyelse ved Struer st.	141,1	Ja	59,4	Nej	2022
Sporfornyelse Slagelse-Korsør	251,8	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	37,3	Nej	2024
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	911,0	Ja	193,7	Nej	2023
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	863,9	Ja	367,6	Nej	2024
FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro	73,2	Nej	75,4	Nej	Berosat
Sporfornyelse Aarhus-Langå	657,0	Ja	283,1	Nej	2022
Ny Svanemøllen omformerstation	89,7	Ja	15,4	Nej	2023
Brofornyelse København-Høje Taastrup	71,3	Ja	32,3	Nej	2022
Sporfornyelse Nyborg-Odense	372,1	Ja	25,8	Nej	2023
Ballastfornyelse Fredericia-Vejle	99,4	Ja	10,3	Nej	2023
Kørestråmsfornyelse Østerport-Holte	404,7	Ja	19,4	Nyt projekt	2024

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

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

Fornyelsen af sporene og afledte sikrings-, kørestrøms- og stærkstrømsarbejder udføres for at opretholde det nuværende trafikomfang uden øgede vedligeholdelsesomkostninger og nedsættelse af hastighed. Projektet gennemfører samtidig en forenkling af stationens layout med sigte på optimeret fremtidigt vedligehold.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. 15 af 8. november 2018 Akt. 206 af 18. juni 2020	629,5	563,1	2018	2020/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektets bevilgede totaludgift blev øget med 89,7 mio. kr. i 2020, jf. akt. 206 af 18. juni 2020. Endvidere blev arbejderne på Slagelse station udskudt på grund af forsinkelser i den sikringstekniske projektering. Samtidig var der en række merudgifter i projektet.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Sporinfrastrukturen på Slagelse Station er henover anden halvdel af 2021 blevet fornyet og idriftsat som planlagt. Fuld sikringsteknisk ibrugtagning af Slagelse St. er sket i 2. kvartal (5. juni) som planlagt.</p>					

Sporfornyelse København-Høje Taastrup

Fornyelsen af sporene og afledte sikrings-, kørestrøms- og stærkstrømsarbejder udføres for at opretholde det nuværende trafikomfang uden øgede vedligeholdelsesomkostninger og nedsættelse af hastighed.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. 82 af 10. december 2020	524,9	303,8	2020	2022/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet har ibrugtaget fire etaper i første udførelsesår i 2021, mens de sidste fire etaper er gennemført i 2022. Primo 2023 er status at der udestår mindre restarbejder.</p>					

Sporfornyelse ved Struer Station

Der skal laves sporfornyelse på stationen, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 238 af 20. maj 2021	141,1	59,4	2021	2022/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er udført og sporet er idriftsat til tiden den 8. august. Projektet er udført inden for det godkendte budget.</p>					

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 252 af 3. juni 2021	251,8	37,3	2021	2022/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p> <p>Ændringen af projektets udførelse fra 2022 til 2023-24, jf. Anlægsstatus 1. halvår 2022, indebærer merudgifter til blandt andet omprojektering, projektstyring mv. Dette gør – sammen med visse øvrige, allerede konstaterede merudgifter i projektet – at den bevilgede totaludgift på 251,8 mio. kr. (2022-priser) ikke forventes overholdt. Merudgifterne holder sig dog under forelæggelsesgrænsen for fordyrede projekter. Det bemærkes imidlertid, at den aktuelle situation med stor efterspørgsel på jernbaneydelser kombineret med store prisstigninger inden for materialer og følgevirkninger af krigen i Ukraine gør, at der er væsentlig risiko for, at forelæggelsesgrænsen overskrides, og at den bevilgede totaludgift skal forhøjes i form af et nyt aktstykke.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet har været sendt i entreprenørudbud, hvor der ikke kom nogen bud. Banedanmark arbejder nu på en replanlægning af projektet (med udførelse i 2023-24 i stedet for i 2022) og udarbejdelse af nyt udbudsmateriale.</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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. 253 af 3. juni 2021	911,0	193,7	2021	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> Der er indgået entreprisekontrakt i februar 2022. Arbejderne påbegyndtes i maj. Henover sommeren er der opstået forsinkelser i projektet, da entreprenøren ikke har udført de planlagte arbejder. Der er indgået aftale om gensidig opsigelse, som er under formalisering. En andel af de planlagte arbejder i 2022 vil som følge af forsinkelsen blive flyttet til 2023 – hvor projektet allerede havde planlagt andre arbejder. Arbejderne udbydes i forventeligt tre fagentrepriser.</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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. 92 af 30. januar 2020	863,9	367,6	2020	2020 og 2022/2020 og 2024*	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet har gennemført sporombygningen på fri strækningen mellem Hobro og Aalborg. Næste aktivitet vil være fornyelse af Aalborg station. Der udsendes entreprenørudbud vedrørende Aalborg Station i 2023.</p> <p>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 broreoveringer på strækningen Hobro-Aalborg). Åbningen efter afslutning af projektet i 2024 vil ske i ERTMS-teknologi fra Lindholm til stationsgrænsen i Aarhus.</p>					

FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro

Projektet har til formål at nedgrave en ny fiberkabelinfrastruktur, som skal understøtte Banedanmarks administrative og tekniske systemer samt Signalprogrammet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 208 af 18. juni 2020	73,2	75,4	2020	2021/2021	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>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 på 73,2 mio. kr. (2022-priser).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i></p> <p>Projektet er åbnet/ibrugtaget i 2021, dog med anvendelsen af en midlertidig fiber på de udestående dele af strækningen. Det endelige ibrugtagningstidspunkt for den permanente løsning udestår dog fortsat.</p> <p>Der er i 2022 afholdt nødvendige udgifter på 3,0 mio. kr. til et forlig med projektets entreprenør i forlængelse af, at Banedanmark i 2021 opsagde kontrakten med entreprenøren i lyset af fornævnte konstaterede merudgifter. I januar 2023 udføres et 1-års gennemsyn, hvor Entreprenøren forelægges fejl og mangler.</p>					

Sporfornyelse Aarhus-Langå

Sporfornyelse af strækningen Aarhus-Langå skal sikre, at den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nutidig standard. Projektet omfatter skinne- og svelleudveksling, ballastrensning og bundudskiftning samt fornyelse af sporskifter og etablering af ekstra sporskiftedrev. Dertil kommer visse afledte arbejder.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. 3 af 7. oktober 2021	657,0	283,1	2021	2022/2022	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Banedanmark udførte i perioden 1. april 2022 til 26. september 2022 sporfornyelse af den dobbeltsporede strækning Aarhus – Langå, 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 svel-ler, 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 sporfornyelse er der udført hastighedsopgradering Aarhus-Langå.					

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. 65 af 2. december 2021	89,7	15,4	2021	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Den 6. december 2021 blev der indgået kontrakt om totalentreprise på projektet og projekteringsfasen pågår. Udførelsen er opstartet som planlagt i juni 2022 med nedrivning af de eksisterende liggehaller for at få plads til anlæggelse af nyt kabelrørsanlæg. Derudover er fundament til omformerstationen desuden blevet udført. Etableringen af den kommende omformerstation vil nu pågå frem til starten af andet kvartal 2023.					

Brofornyelse København-Høje Taastrup

Der gennemføres en fornyelse af fem broer på strækningen København-Høje Taastrup (jernbanen), så de funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter primært følgende: udskiftning af fugtisolering (omisolering af brodæk), udskiftning af beskyttelsesbeton, betonreparation på blandt andet undersiden af broerne, samt fornyelse af kantbjælker, rækværk og dræn med videre.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 157 af 11. februar 2021	71,3	32,3	2021	2022/2022	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er i gang med 2. år af udførelsen. Projektets fremdrift følger planen og broarbejderne er afsluttet. Enkelte restarbejder udestår forud for aflevering af projektet (forventes udført i 2023).					

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 svelleudveksling, ballastrensning og bundudskiftning på strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 191 af 3. februar 2022	372,1	25,8	2022	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Der er væsentlig risiko for, at projektet vil overskride projektbevillingen som følge af bl.a. projektændringer i løbet af detailprojekteringen, jf. "Aktuel status for projektet nedenfor". Der er en kontraktuel uenighed om tolkningen af prisreguleringsmekanismen i den allerede indgående entreprisekontrakt. Denne er under afklaring parterne imellem. På baggrund af denne afklaring, kan økonomien i projektet konsolideres. Da der er tale om en fælles entreprise med delstrækningen Nyborg-Odense under Hastighedsopgradering Ringsted-Odense, jf. afsnittet for dette projekt, gør samme forhold sig gældende for dette projekt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Detailprojekteringen forventes 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 forhandler pt. med entreprenøren om prisen på opgaven set i lyset af bl.a. projektændringer i løbet af detailprojekteringen og tolkningen af prisreguleringsmekanismen i den allerede indgåede entreprisekontrakt. Der er væsentlig risiko for, at projektet som følge heraf vil overskride projektbevillingen, hvilket i givet fald vil blive forelagt Finansudvalget til godkendelse, såfremt overskridelsen overstiger 10 pct. Projektet er planlagt udført i 2023 sammen med en hastighedsopgradering af strækningen som led i Hastighedsopgradering Ringsted-Odense, jf. ovenfor i Anlægsstatus.					

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 269 af 2. juni 2022	99,4	10,3	2022	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektets forventede totaludgift inklusive korrektionstillæg på 10 pct. udgør 99,4 mio. kr. (2022-priser).					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er i detailprojekteringen og er udbudt til entreprenører i fjerde kvartal 2022. På nuværende tidspunkt er projektet i genudbud, da den vindende entreprenør ligeledes vandt udbuddet på Fredericia St. og derfor trak sig fra indeværende projekt. Den fornyede tilbudsfrist er 24. marts 2023, og det er forventningen, at anlægsarbejdet kan udføres i 2023. Den nuværende markedssituation giver imidlertid en markant usikkerhed om såvel gennemførelsen som økonomien i projektet.					

Kørestrømsfornyelse Østerport-Holte

Projektet omfatter en fornyelse af kørestrømsanlægget på S-banestrækningen fra Østerport til Holte (inklusive Østerport Station og ekskl. Holte Station), så kørestrømsanlægget funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. En fornyelse af kørestrømsanlægget er desuden en af forudsætningerne for, at hastigheden på delstrækningen Jægersborg-Holte kan øges i forlængelse af, at det nye signalsystem blev udrullet på delstrækningen i 2018.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. 277 af 9. juni 2022	404,7	19,4	2022	2024/under afklaring	Nyt projekt

Økonomi:

Jf. nedenfor indebærer et meget dårligt udbudsresultat for hovedentreprisen vedrørende selve køreledningsanlægget, at projektet annulleres. Finansudvalget er orienteret om annulleringen af kørestrømsfornyelse Østerport-Holte i brev af 5. oktober 2022. Udbudsresultatet ville have medført en totaludgift for projektet, der meget væsentligt oversteg den bevilgede totaludgift. Det er Banedanmarks vurdering, at prisudviklingen ikke alene kan forklares med inflationen på materialer, men også må forklares med mangel på konkurrence i markedet. Således vurderes det, at den del af prisstigningen, der skyldes manglende konkurrence, kan mitigeres ved at udskyde projektet, til der er mindre pres på markedet.

Der er jf. ovenfor forbrugt 19,4 mio. kr. per 1. juli 2022, hvortil kommer yderligere udgifter for ca. 15 mio. kr. frem til projektets annullering. Derudover er der indgåede forpligtelser per ultimo august for knap 40 mio. kr. til blandt andet indkøb af bygherreleverancer og indgået rådgiveraftale. Kun en mindre andel af sidstnævnte beløb forventes at blive forbrugt i projektet, idet indkøbte materialer vil kunne bruges på andre projekter eller lægges på lager, indtil arbejderne på strækningen udføres på et senere tidspunkt i form af et nyt projekt. For så vidt angår rådgiveraftale forventes der indgået aftale om annullering af opgaven mod en vis kompensation til rådgiver.

Det samlede projekt annulleres, idet entreprisen vedrørende beskyttelses- og potentialudligning, jf. nedenfor, gennemføres i et nyt, særskilt projekt med en forventet totaludgift på i størrelsesordenen 30-40 mio. kr., hvilket er under grænsen for forelæggelse for Folketinget.

Annulleringen af projektet og senerelæggelsen af arbejderne medfører visse merudgifter til blandt andet opbevaring af materialer, annullerede bestillinger samt vedligehold af anlægget frem til en senere fornyelse. Dertil kommer visse udgifter til på ny at projektere projektet på et senere tidspunkt. I forhold til ekstraomkostningen ved at gennemføre projektet nu, vurderes en annullering og senerelæggelse dog at være det økonomisk optimale.

Aktuel status for projektet:

Udbud for beskyttelses- og potentialudligningsarbejder (BPU) samt selve kørestrømsanlægget blev udsendt som planlagt i juni 2022 med planlagt kontraktunderskrivelse i september måned. Bedste og eneste tilbud på opgaven vedrørende kørestrømsanlægget, modtaget i september 2022, oversteg bygherreoverslaget meget væsentligt. På baggrund af dette annulleres kørestrømsprojektet med henblik på udførelse på et senere tidspunkt, hvilket er under nærmere afklaring. Det vurderes dog vanskeligt at prioritere udførelse af projektet før 2030 grundet den store aktivitet på S-banen frem mod 2030. Kontrakt vedrørende BPU-arbejder blev underskrevet den 6. oktober 2022, da grænsefladeprojekter er afhængig af arbejdets gennemførelse.

2.3 Åbnede projekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus

Projektet indeholdt i nedenstående tabel er åbnede/ibrugtagne. Projekterne vil udgå ved næste Anlægsstatus.

Tabel 2.3 Åbnede eller ibrugtagne projekter på baneområdet

Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Ringsted-Nykøbing F. inklusive Nykøbing F. Station	2022	188,4	Ja

Projektet omfattede en sporombygning af strækningen Ringsted-Nykøbing Falster, inklusive Nykøbing Falster Station, herunder primært skinne- og svelleudveksling, ballastrensning, sporskifter og afvanding på strækningen.

Eneste udestående er 1-årsgennemgang (justeringsarbejder), hvilket udføres et år efter ibrugtagning.

2.4 Fornyelse og vedligehold

Tabel 2.4 Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen

mio. kr., 2022-priser	2022	2023	2024	2025	2026-2035	Total
Bevilling (netto)	3.386,4	3.158,0	3.158,5	3.808,6	36.025,5	49.537,0
Forbrug	-	-	-	-	-	-
Merforbrug	-	-	-	-	-	-

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 2022, og "Bevilling (netto)" i ovenstående tabel viser bevillingsafløbet på § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet på finansloven for 2022.

Der arbejdes p.t. på metode til løbende opfølgning og afrapportering på fornyelses- og vedligeholdelsesindsatsen.

2.5 Igangværende undersøgelser på baneområdet

Tabel 2.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

Undersøgelse	Hjemmelsgrundlag	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted	FL22	2021	2024
Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	FL22	2022	2025
Forenkling af Københavns Hovedbanegård	FL22	2021	2024
Strategisk analyse af metrodrift på Kystbanen	FL22	2021	2024
Ladeinfrastruktur til batteritog i Holstebro og Skjern	FL22	2022	2023
Strategisk analyse af ladeinfrastruktur til batteritog på statslige baner	FL22	2022	2023
Strategisk analyse af vigespor på Svendborgbanen	FL22	2022	2024
Vendespor ved Københavns Lufthavn Station	FL22	2022	2023
Overhalingspor ved Kalvebod	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 mv.

I kapitel 7 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transportministeriet.

I bilag 2 findes en oversigt over den geografiske placering af igangværende større anlægsprojekter på statsvejnettet.

Boks 4 | Markedssituationen på vejområdet

Vejdirektoratet har i første halvår 2022 gennemført 16 udbud, hvilket er på niveau med gennemsnittet for antal af udbud per halvår for de sidste 5 år. I første halvår 2022 er den samlede tilbuds-sum på de 16 entrepriser på 2,7 mia. kr., hvilket er det højeste niveau i fem år. Dette skyldes udbudet af entreprisen på Nordhavnstunnel, hvor den vindende tilbudspris var på 2,6 mia. kr. De vindende tilbudssummer på de tre største udbud udgjorde tilsammen 98,7 pct. af den samlede volumen. Budinteressen på de 16 udbud lå på mellem 2 og 9 tilbud med et gennemsnit på 3,7 bydende på tværs af entreprisestørrelser. Dette svarer til gennemsnittet per halvår for de seneste 5 år.

Budinteressen på de udbudte entrepriser vurderes derfor fortsat at være tilfredsstillende, men der er til gengæld flere observationer, hvor tilbudspriserne er højere end Vejdirektoratets overslag. Særligt på de tre største projekter har de vindende tilbudspriser været væsentligt højere end overslagene. De seneste 5 år har de vindende tilbudspriser ellers i gennemsnit ligget under Vejdirektoratets egne overslag. Der er tilmed eksempler på udbud, der blev annulleret, fordi tilbudsprisen var væsentlig højere end bygherreoverslagene. Dette ses på trods af, at Vejdirektoratet i nogle udvalgte udbud valgte at fjerne fastprisperioden og indarbejde andre tiltag for at reducere entreprenørens risikotillæg i forbindelse med prissætning. Disse tiltag kan også være en medvirkende forklaring på, at tilbudspriserne i flere udbud fortsat er på niveau med Vejdirektoratets forventninger.

At priserne er højere end tidligere vurderes at skyldes de prisstigninger, der generelt er observeret i 2022, hvor særligt materialepriserne på produkter som jern, stål, beton, aluminium, oliebase-rede produkter og energi er steget betragteligt. På igangværende entrepriser er Vejdirektoratet blevet mødt med flere krav om godtgørelse for ekstraordinære prisstigninger end normalt. Det er de samme tilbagemeldinger markedet giver som argumentation for de højere tilbudspriser i udbudssammenhæng.

3.1 Større vejanlægsprojekter under gennemførelse

For mere information om projekterne henvises der til Vejdirektoratets hjemmeside.

Tabel 3.1 | Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter under gennemførelse

(mio. kr. i 2022-priser)	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlige ændringer ²	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Storstrømsbroen	4.405,6	Ja	3.724,2	Nej	Ja	74%	2025 (vej), 2027 (bane)
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej)	196,9	Ja	166,3	Ja	Nej	60%	2023
Udvidelse af Vestfynske Motorvej (Nr. Aaby-Odense V)	2.454,3	Ja	2.068,3	Ja	Nej	0%	2022
Nordhavnstunnel ¹⁾	3.460,6	Ja	2.935,0	Nej	Ja	50%	2027
Kalundborgmotorvejens 3. etape	1.844,4	Ja	1.764,2	Ja	Nej	0%	2028
Udbygning af E45/E20 mellem Fredericia S - Kolding	550,0	Ja	531,0	Ja	Nej	0%	2028
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) - Skanderborg S	3.293,6	Ja	3.150,4	Ja	Nej	3%	2027
Udbygning af E45, Aarhus S - Aarhus N	2.198,0	Ja	2.102,4	Ja	Nej	2%	2027
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N - Randers N	225,9	Ja	216,1	Ja	Nej	17%	2025
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	860,6	Ja	823,2	Ja	Nej	12%	2027
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	216,5	Ja	207,1	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 Nordhavntunnel 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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 737 af 1. juni 2015	4.405,6 (681,4)	1.818,3	2018	2022 (vej) 2023 (bane)/ 2025 (vej) 2027 (bane)	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Væsentlig ændring: Et træk på hele projektets eget bidrag til den centrale anlægsreserve, svarende til 20 pct. af totaludgiften, er i september 2022 blevet godkendt. Projektets totaludgift på 4.405,6 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> De første 4 præfabrikerede brodragere er færdigstøbt, mens de følgende 3 pågår i serieproduktion. Ved broens sydlige brofæste ved Orehoved er de første to brofag, der bliver anlagt på stedet, nu færdigstøbt. Til vands er de permanente betonarbejder i den centrale pylon påbegyndt, mens der fortsat pågår placering af fundamenter på havbunden samt montage og sammenstøbning af bropilleelementer. 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 sættes i bero.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 24 af 1. december 2016	196,9 (30,6)	139,8	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 afsluttet i december 2020 med udlægning af slidlag i juni 2021.</p>					

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

Formålet med udvidelsen af E20 på Vestfyn er at forbedre fremkommelighed og mindske trængsel, samt fremme produktivitet og vækst.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 524 af 27. maj 2010	2.454,3 (386,0)	897,6	2018	2022/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 2.068,3 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejderne på strækningen Nr. Aaby-Gribsvad er afsluttede og strækningen er taget i brug i slutningen af oktober 2022. Det skal dog bemærkes, at der i april 2023 vil blive udrullet nyt slidlag og at der i øvrigt vil pågå støjskærmsarbejde på strækningen.</p>					

Nordhavnstunnel

Projektet etablerer en tunnel under Svanemøllebugten som vil forbedre tilgængeligheden for trafikken til og fra Nordhavn. Yderligere forberedes Nordhavnstunnel til videreførelse af en ny Østlig Ringvej.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (K2B)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 57 af 19. december 2020 Akt. nr. 55 af 25. november 2021	3.460,6 (526)	264,3	2020	2027/2027	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Projektets styregruppe har i august 2022 godkendt, at der kan disponeres over yderligere 415 mio. kr. af projektets centrale reserve (K2B). Reserven håndteres af Københavns Kommune som projektejer. Behovet for disponering af K2B-reserven skyldes primært, at licitationen for totalentreprisen for tunnelen var dyrere end forudsat, hvilket primært skal henføres til prisudviklingen på beton og stål. Fordyrelsen var forventet og afholdes inden for projektets økonomiske rammer. Projektets totaludgift på 3.460,6 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Entrepriserne for erstatningshavn, nedrivning og adgangsvej ved Strandvænget er afleveret. Totalentreprisen for tunnelen og hovedentreprisen for mekaniske og elektriske installationer (SCADA) er tildelt og igangsat. Tildeling af totalentreprisen er ca. 6 måneder tidligere end oprindeligt planlagt.</p>					

Kalundborgmotorvejens 3. etape

Med projektet bliver den eksisterende landevej mellem Knabstrup og Svebølle opgraderet og udbygget til motorvej, og der anlægges ca. 9 km ny motorvej mellem Svebølle og Kalundborg.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Afventer anlægslov	1.844,4 (80,2)	5,5	2022	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 1.764,2 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalrådgiveropgaven er tildelt. Der pågår aktuelt en opdatering af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering fra 2012.					

Udbygning af E45/E20 mellem Fredericia S - 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 01.07.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Afventer anlægslov	550,0 (24,0)	0,0	2022	2028/2028*	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 531,0 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalrådgiveropgaven er tildelt. Der pågår aktuelt en opdatering af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering fra 2012.					

* Ved en fejl blev oprindeligt åbningsår ved Anlægsstatus for 1. halvår 2022 angivet som 2027. Denne fejl er nu rettet, og er i overensstemmelse med FL22.

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	3.293,6 (143,2)	12,2	2022	2027/2027*	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 3.150,4 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Totalrådgiveropgaven er tildelt. Anlægslov L 148 er vedtaget den 19. maj 2022. Signalanlæg ved tilslutningsanlæg (TSA) 57 Horsens S og TSA 55 Horsens N er etableret og taget i brug.</p>					

* Ved en fejl blev oprindeligt åbningsår ved Anlægsstatus for 1. halvår 2022 angivet som 2026. Denne fejl er nu rettet, og er i overensstemmelse med FL22.

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	2.198,0 (95,6)	13,1	2022	2027/2027*	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 2.102,4 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægslov nr. 148 er vedtaget den 19. maj 2022. Brorådgiverudbud er tildelt. Detailprojektering pågår, og anlægsarbejderne forventes påbegyndt 2023.</p>					

* Ved en fejl blev oprindeligt åbningsår ved Anlægsstatus for 1. halvår 2022 angivet som 2026. Denne fejl er nu rettet, og er i overensstemmelse med FL22.

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Vejloven nr. 1520 af 27. dec. 2014	225,9 (9,8)	2,6	2022	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 216,1 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalrådgiveropgaven er tildelt. Detailprojektering pågår, og anlægsarbejderne forventes påbegyndt i 2024.					

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	860,6 (37,4)	3,4	2022	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 823,2 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalrådgiveropgaven er tildelt. Detailprojekteringen pågår, og anlægsarbejderne forventes påbegyndt i 2024. Anlægslov L 148 er vedtaget den 19. maj 2022.					

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	216,5 (9,4)	1,0	2022	2026/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 207,1 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Som tidligere rapporteret, er der ved miljøkonsekvensvurderingen for udbygningen af strækningen konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000 området, hvorfor EU-Kommissionens stillingtagen er påkrævet. Konsekvensvurderingen er fremsendt til EU-Kommissionen den 8. august 2022. Projektet afventer udtalelsen fra Kommissionen, før projektet sendes i rådgiverudbud Anlægslov L 148 er vedtaget den 19. maj 2022. Anlægsloven træder dog først i kraft, såfremt en gennemførelse af projektet kan ske på baggrund af EU-Kommissionens tilbagemelding.					

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. i 2022-priser)	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug per 01.07.22	Afslutningsår	Væsentlige ændringer ¹
Forstærkning af Langelandsbroen	66,5	Ja	24,2	2022	Nej
Renovering af Sallingsundbroen	144,1	Nej	78,8	2023	Nej

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

1) Kolonnen vedrørende, om der har været Væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. I læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med Væsentlige ændringer.

Forstærkning af Langelandsbroen

Formålet med projektet er forstærkning af Langelandsbroen. I forbindelse med andet vedligeholdelsesarbejde på broen blev der i efteråret 2019 fundet et brudt forspændingskabel i broens bundplade. Forstærkningen er nødvendig for at opretholde broens bæreevne.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 46 af 20. maj 2020	66,5	24,2	2020	2022/2022	Nej
<i>Økonomi:</i> Udbudsprocessen i 2020 resulterede i et gunstigt licitationsresultat. Projektbevillingen på 66,5 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuelt status for projekt:</i> Arbejdet var i hovedtræk færdigt i juli 2022, dog med mindre færdiggørelsesarbejder i august/september.					

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 trafiksikkerhed og funktion. Projektet omfatter også nye autoværn og vindskærme.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 266 af 21. november 2019	144,1	78,8	2020	2022/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektets bevilling på 144,1 mio.kr. forventes fortsat ikke overholdt. Den primære årsag er forventning om ekstraordinære prisstigninger på materialer i 2022 og 2023. Dette påvirker projektets totaløkonomi, der per november 2022 ¹ samlet forventes at udgøre 150,2 mio. kr. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet. Fordyrelsen på 6,1 mio. kr. finansieres af den eksisterende bevilling på finanslovskontoen.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forventes færdigt november 2023. For at sikre en robust tidsplan er der indgået en aftale med entreprenøren om ændret udførelsestakt, således at etape 3 udføres før etape 2.					

1: Projektets totaløkonomi genvurderet i november 2022 - og opgøres således ikke per 1. juli 2022, som de andre projekter

3.3 Åbnede større anlægsprojekter

Tabel 3.3 | Åbnede/ibrugtagne projekter siden sidste Anlægsstatus

Projekt	Ibrugtagningsår	Totalbudget (heraf central reserve)	Overholdelse af bevilling
Vedligeholdelse af Skovdiget Østbro	2022	81,8 (0)	Ja

Vedligeholdelsesprojektet blev færdiggjort den 31. januar 2022 med et samlet forbrug på 41,3 mio. kr.

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, så det er muligt at bevare vejnettets kapitalværdi.

Tabel 3.4 | Fornyelse og vedligehold

mio. kr. løbende priser	2022	2023	2024	2025	Total
Bevilling	881,8	950,5	781,8	657,6	3.271,7
Behov	765,8	889,0	927,0	808,9	3.390,7
Difference	-116,0	-61,5	145,2	151,3	119,0

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

Det skal bemærkes, at der som en del af finansieringen af Aftale mellem regeringen og Venstre, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Danmarksdemokraterne, Alternativet og Moderaterne om Vinterhjælp af september 2022 udskydes bevilling på 350 mio. kr. fra 2023 til 2024 på § 28.21.30. Vedligeholdelse af statsvejnettet. Dette er for nærværende ikke indarbejdet i oversigten, men vil fremgå på næste Anlægsstatus. Bevillingsflytningen vil alt andet lige medføre opbygning af et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb i 2023, men vil samtidig kunne vise sig gunstig, da den kan afhjælpe en forventet kapacitetsudfordring i sektoren i 2023.

Prognoserne for den kapitalbevarende vedligeholdelse for så vidt angår belægnings, broer og bygværker viser, at behovet i 2022 kan udføres inden for bevillingen.

3.5 Undersøgelser på vejområdet

Tabel 3.5.1. Igangværende undersøgelser på vejområdet

Undersøgelse	Igang sættelsesår	Færdiggørelsesår
MKV for øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3	2022	2023
Opdatering af MKV for udvidelse af E45-E20 ved Kolding	2022	2023
Opdatering af MKV for Kalundborgmotorvejens 3. etape	2022	2023
Opdatering af MKV for E20 Syd om Odense	2022	2023
MKV for Udvidelse af Amagermotorvejen	2022	2023
MKV for Opgradering af Rute 26, Søbyvad-E45 syd om Lading Sø	2022	2023
MKV for Udbygning af Rute 34 og 26, Haderup-Skive N	2022	2024
MKV Udbygning af Rute 9 på Lolland	2022	2023
MKV for Tunnel under Marselis Boulevard	2022	2024
MKV for udvidelse af Hillerødmotorvejen, Ring 4 til Farum	2022	2024
MKV for ny Midtjysk motorvej (Løvel-Klode Mølle)	2022	2024
Forundersøgelse af kapacitetsudvidelser på Vejlefjordbroen	2022	2023
Forundersøgelse af delvis nedrivning af Bispeengbuen	2022	2023
MKV for opgradering af Rute 11, Korskroen-Varde	2022	2023
MKV for øget kapacitet på rute 26, Sallingsund- Hanstholm	2022	2023
MKV for BRT-linjer på 400S og 200S samt en forundersøgelse af en BRT-forbindelse mellem de to linjer	2022	2027

Note: Tabellen indeholder udelukkende aktuelt igangværende undersøgelser på vejområdet

Tabel 3.5.2. Gennemførte undersøgelser på vejområdet

Gennemførte undersøgelser på vejområdet	Aftalegrundlag
Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5-korridor, Frederikssundvej-Helsingørmotorvejen	Finanslov 2019
Forundersøgelse af sydlig Ring 5, Frederikssundvej-Køge	Finanslov 2019
Forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse	Finanslov 2019
Miljøkonsekvensvurdering for udbygning af rute 15, Herning-Ringkøbing	Finanslov 2019

Note: Tabellen indeholder gennemførte undersøgelser på vejområdet siden seneste Anlægsstatus.

4. Letbaner

Table 4.1. Økonomioversigt over letbaneprojekter

(mio. kr. 2022-priser)	Total-udgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Væsentlig ændring	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling ³⁾ 01.01.22	Åbningsår/afslutning
Odense Letbane	2846,0	Ja	Nej	1197,1	1111,4	2022
Letbane i Ring 3	6100,3	Ja	Ja	1993,1	1696,8	2025

4.1 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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Odense Letbane, Lov nr. 151 af 18-02-2015	2.846,0 (64,6)	2.708,7	2015	2020/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den samlede totaludgift udgør 2.846,0 mio. kr. (2022-priser) inklusive merudgifter i forbindelse med senere idriftsættelse på 182,4, der betales af Odense Kommune, tilkøbene fra Odense Kommune (142,0 mio.) og de resterende centrale reserver på 64,6 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 anlægsreserver til projektet.</p> <p>Totaludgiften forventes overholdt, således at der i den oprindelige samlede bevilling fortsat vil være en endnu ikke disponeret reserve på 42,6 mio. kr., såfremt indstillingen om yderligere frigivelse af 22,0 mio. kr. godkendes.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Odense Letbane åbnede for kørsel med passagerer 28. maj 2022 og har siden været i fuld drift.</p> <p>Alle væsentlige opgaver omkring anlæggelse af infrastruktur er udført, der rester dog udbedring af fejl og mangler fra hovedentreprenøren. Odense Letbane er i drøftelser med sine entreprenører og interessenter om slutfregningen, ligesom der er igangværende retssager vedrørende værdiansættelsen af visse af de eksproprierede ejendomme og grunde. Odense Letbane P/S forventer på nuværende tidspunkt fortsat, at de samlede omkostninger kan holdes inden for det samlede anlægsbudget inklusive de centrale reserver.</p>					

4.2 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 01.07.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Lov nr. 165 af 26. februar 2014	6.100 (142)	3.134	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 jf. bilag 6. 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 delelementer har vist sig mere komplicerede end forudset, ligesom der er konstateret behov for ekstramidler til blandt andet jorddeponering og tilslutningsafgifter.</p> <p>Hovedstadens Letbane har i en pressemeddelelse af 6. december varslet, at anlægsbudgettet formentlig overskrides med 10-15 pct., der finansieres af letbanens ejere. Budgetoverskridelsen skyldes bl.a. globale udfordringer med forsynings- og leverancekæder, prisstigninger på materialer mv. En nærmere afklaring af omfanget af budgetoverskridelsen foretages i 2023. Dermed forventes totaludgiften ikke overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Der arbejdes på hele strækningen med forberedende anlægsarbejder til skinnelægningen. Overdragelse af arealer fra anlægsentreprenørerne til sporentreprenøren er i gang. Projektet oplever fortsat udfordringer med, at entreprenørerne melder om forsinkelser i forhold til leverancer af materialer og mangel på mandskab samt stigende lønninger.</p>					

5. Femern Bælt

5.1 Kyst til kyst-forbindelse

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug per 30.06.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 575 af 4. maj 2015	55.100 mio. kr. (9.800 mio. kr.)	12.429 mio. kr. ¹	2019	2028/2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-projektet er i anlægsloven 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau). I 2016 opstillede Femern A/S et anlægsbudget for kyst-til-kyst-forbindelsen på 52.600 mio. kr. (2015-prisniveau) inklusive en reserve på 7.300 mio. kr. på baggrund af projektets fire store anlægskontrakter. Dertil kommer en ekstra reserve på 2.500 mio. kr. indeholdt i anlægsrammen på 55.100 mio. kr.</p> <p>Anlægsrammen besluttet i projektets anlægslov på 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau) forventes overholdt.</p> <p>Projektet har fået tildelt 8,4 mia. kr. i EU-støtte til anlægsfasen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet for etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst) forløber i henhold til den samlede tidsplan for projektet med forudsat åbningsår i 2029. Anlægsaktiviteterne pågår i Danmark, Tyskland og til søs i Femern Bælt på tværs af projektets fire store hovedkontrakter for tunnelbyggeriet. Arbejdet med opførelse af tunnelelementfabrikken i Rødbyhavn forløber planmæssigt med henblik på at kunne indlede produktion af det første tunnelelement omkring årsskiftet 2022/2023. Per 30. september 2022 er ca. 70 pct. af tunnelrenden udgravet, men entreprenøren har henover sommeren 2022 haft udfordringer med at opretholde produktiviteten for udgravningsarbejdet. Færdiggørelse af tunnelrenden forventes fortsat at kunne gennemføres uden indvirkning på efterfølgende arbejder. Den 30. maj 2022 blev kontrakten for tunnelens elektriske og mekaniske installationer underskrevet, og den 22. december 2022 indgik Femern A/S kontrakt med Elecnor om etablering af en transformestation. Anlægsarbejderne under begge kontrakter forventes igangsat i 2023.</p>					

Note: Alle beløbstal i tabellen er i 2015-prisniveau

¹ Forbrug fra 1. april 2009 til 30. juni 2022.

5.2 Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

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

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug per 30.06.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
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)	6,2 mia.kr.	2016	Fase 1: Ringsted-Nykøbing F.: 2021/2021 Ringsted-Nykøbing F.: 2024/2026 Fase 2: Nykøbing F.-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.-Holeby) i ansøgningsrunden med frist i januar 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> I fase 2 (Nykøbing F.-Holeby) er Anlægspakke Lolland påbegyndt i maj 2022. Udbud af sporentreprisen er igangsat den 15. november 2022 med forventet kontrakttildeling i juni 2023. Kontrakt på ny jernbaneklapbro over Guldborg Sund (Kong Frederik IX's Bro) er underskrevet den 10. august 2022. Arbejdet påbegyndes i august 2022. De endelige kontraktsummer for jordarbejderne samt styringsomkostninger på fase 2 er højere end tidligere forventet med lavere reserve som følge. Dette skyldes markedsudviklingen.</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 pågår. På delstrækningen Vordingborg-Nykøbing F. udestår alene elektrificering af Storstrømsbroen og Nykøbing F. Station. Begge vil blive udført i forbindelse med overdragelse af Storstrømsbroen fra Vejdirektoratet. Elektrificering af Nykøbing F.-Holeby vil blive udført med henblik på færdiggørelse inden åbning af Femern Bælt-forbindelsen.</p>					

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

6. Metroen

6.1 M4 Sydhavnsmetroen

Som en afgrening fra Cityringen bygges der en metrolinje til Sydhavnen med fem stationer ved Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og 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, regionaltog, bus og metro.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 156 af 18. februar 2015.	9.672 (1.510)	5.893	2018	2024/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte anlægsbudget på 9,7 mia. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejder på samtlige stationer er i gang. De primære betonarbejder er afsluttet og arbejdet med aptering (arkitektarbejder), elinstallationer og ventilationsanlæg pågår. Skinnelægning i tunnelerne er afsluttet.					

7. DSB

Når DSB foretager investeringer på over 147,8 mio. kr. (2022-prisniveau) skal de forelægges Finansudvalget til godkendelse. Projekterne i dette afsnit omfatter de investeringer, der er godkendt af Finansudvalget.

Det er første gang, at DSB projekter medtages i Anlægsstatus, hvorfor der under 'væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus' ikke vil være angivet.

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 213 af april 2021	7.550	57,1	2021	2024/2025	-
<i>Økonomi:</i> Godkendt økonomi jf. aktstykke nr. 213 af marts 2021 på 7,55 mia. kr. forventes overholdt ved indkøb af 100 togsæt. 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 blev d. 25. maj 2022 annonceret forsinket i ca. 6 måneder. Oprindeligt skulle de nye el-togsæt have været sat i kommerciel drift i december 2024. Tidspunktet for idriftsættelsen er nu ændret til medio 2025. Udskydelse af leverancen skyldes blandt andet, at Alstom har været nødt til at lave en række ændringer på togets design samt den generelle usikkerhed med forsyninger verden over. Projektet befinder sig på nuværende tidspunkt i afslutningen af designfasen med en milepæl for fastfrysning af designet af toget i marts 2023.					

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 01.07.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtag-ningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. nr. 314 af marts 2021.	1.000,0	107,3	2021	2023/2024	-
<p><i>Økonomi:</i> Godkendt økonomi jf. aktstykke nr. 314 af marts 2021 på 1,0 mia. kr. forventes overholdt. Aktstykket omfatter ikke den indgåede reservedelsaftale.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Idriftsættelsen af de nye Talgo vogne blev i januar 2022 forsinket med ca. 1 år som følge af implikationer fra Corona og forsinkelser i Talgos foranliggende leverance til Deutsche Bahn – fra medio 2023 til medio 2024. Projektet befinder sig på nuværende tidspunkt i produktionsfasen, og produktionen af vognstammerne er igangsat med fremdrift i henhold til opdateret tidsplan. Vognkasser svarende til den første formation er svejset og malet. Derudover er to prototype-vogne ligeledes i produktion og forventes klar i første kvartal 2023.</p>					

7.2 Anlæg af værksteder

Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. nr. 50 af november 2021	1.201,0	275,0	2017	2026	-
<i>Økonomi:</i> Godkendt økonomi jf. aktstykke nr. 50 på 1,2 mia. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalentrepriseaftale blev indgået med MT Højgaard i september 2021. Anlæg af værkstedet er i gang. Det forventes, at værkstedsbygningens rå konstruktion inklusive tag er etableret juni 2023.					

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. nr. 204 af marts 2022	2.386,0	146,0	2017	2027	-
<i>Økonomi:</i> Godkendt økonomi jf. aktstykke nr. 204 af marts 2022 forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalentrepriseaftale blev indgået med MT Højgaard i november 2022. Jordarbejder i forbindelse med anlæg er i gang, mens udgravning for bygning forventes påbegyndt i juni 2023.					

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 01.07.2022	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægs-status
Akt. 271 af juni 2021	1.700,0	179,0	2017	2025/2026	-
<i>Økonomi:</i> Godkendt økonomi jf. aktstykke nr. 271 af juni 2021 forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Ibrugtagning af værkstedet var oprindeligt planlagt til medio 2025, men er nu fastlagt til medio 2026. Baggrunden herfor er, at Planklagenævnet i december 2021 ophævede den vedtagne lokalplan på grund af, at Næstved Kommune ikke havde foretaget en påkrævet behovsvurdering. Som en konsekvens af ophævelsen af plangrundlaget trak Miljøstyrelsen den eksisterende miljøgodkendelse tilbage. Ny miljøgodkendelse blev udstedt i september 2022 og i oktober 2022 blev byggetilladelse udstedt. Totalentrepriseaftale blev indgået i august 2022 med MT Højgaard. Jordarbejder i forbindelse med anlæg er i gang.					

8. Puljeprojekter på transportområdet

Kapitlet giver en oversigt over vedtagne puljer på transportområdet under Transportministeriet. Tabellerne indeholder besluttede puljer med midler fra hhv. forligskredsen bag ”Aftale om Infrastrukturplan 2035”, ”Aftaler om en grøn transportpolitik”, ”Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik” og ”Puljeprojekter og medfinansieringsprojekter finansieret af finanslovsaftaler”.

8.1 Status for puljer

Tabel 8.1 Økonomioversigt over igangværende puljer på transportområdet

mio.kr. 2022-priser	Aftale	Puljestørrelse	Forbrug per 01.07.22	Udmøntningsperiode	Puljeansvarlig
Transportpuljeprojekter*	Aftale om en grøn transportpolitik og efterfølgende aftaler i regi af denne aftale	116,7	54,9	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	5,4	Berosat	Banedanmark
Pulje til overkørsler	Aftale om en grøn transportpolitik	696,9	629,7	2009-2025	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	50,0	14,0	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	18,3	2016-2023	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Infrastrukturplan 2035	637,5	0,2	2022-2035	Banedanmark
Pulje til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i sporovergange	Infrastrukturplan 2035	148,5	0,0	2022-2026	Banedanmark
Pulje til cykelstier langs statsvejnettet	Aftale om udmøntning af midler til cyklisme og Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020	362,6	35,3	2021 - 2027	Vejdirektoratet

Modulvogntog	Aftale om 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	3.281,0	5,4	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafik-sikkerhed	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	609,0	0,2	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til støjbekæmpelse	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	2.930,0	11,0	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – statslig del ¹	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.422,0	2,6	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – kommunal del ¹	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.422,0	0,4	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	464,0	22,3	2022 - 2027	Vejdirektoratet
Pulje til rastepladser	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	50,0	6,0	2022 - 2022	Vejdirektoratet
Pulje til grøn omstilling af indenrigsfærger	Politisk aftale af 19. april og 25. juni 2021 om grøn transportpulje I & II	283,0	231,1	2021-2022	Trafikstyrelsen
Havnepulje	Aftale om Infrastrukturplan 2035	50,0	0,0	2022	Trafikstyrelsen
Pulje til busfremkommelighed i hele landet	Aftale om Infrastrukturplan 2035	100,0	0,0	2022-23	Trafikstyrelsen
Pulje til grønne busser og grøn flextrafik	Aftale om Infrastrukturplan 2035	250,0	0,0	2022-26	Trafikstyrelsen
Pulje til ladeinfrastruktur på privatbanerne	Aftale om Infrastrukturplan 2035	275,0	0,0	2025-2035	Trafikstyrelsen
Pulje til mere grønne og attraktive stationer	Infrastrukturplan 2035	350	0,0	2022-2035	DSB

Pulje til privatbanernes vedligeholdelsefterslæb	Aftale om Infrastrukturplan 2035	700	-	2022-2025	Departement et
--	----------------------------------	-----	---	-----------	----------------

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

1: Det bemærkes, at en fordelingen ml. kommunal og statslig cykelpulje er ændret i forbindelse med finanslovsforslag 2023, så der i fremtiden vil være en overvægt til den kommunale cykelpulje.

For projektet "Fornyelse af overkørsler på Vestbanen" er det fortsat under afklaring, hvordan projektet bedst udføres. Når beslutning herom foreligger, vil projektets økonomi skulle konsolideres. For projektet "Perronforlængelse af Haslev station" er det under afklaring, hvornår projektet kan udføres, hvilket især afhænger af, hvornår projektet kan indpasses i udrulningen af det nye signal-system på strækningen. Når forhandlinger med signalleverandøren herom er færdige, udarbejdes opdateret anlægsoverslag for projektet.

Pulje til støjbekæmpelse, der blev besluttet ved Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, var oprindeligt planlagt med en samlet afløb på 174,0 mio. kr. i 2022. På nuværende tidspunkt forventer Vejdirektoratet dog et væsentligt mindreforbrug i 2022. Mindreforbruget skyldes en række forhold blandt andet påvirkningen af krigen i Ukraine på materialepriserne samt behov for mere projektering og tid til gennemførelse af arealerhvervelse end oprindeligt forudsat. Støjskærms materialesammensætning bevirker, at disse er særligt hårdt ramt af de stigende materialepriser. Derfor har Vejdirektoratet vurderet, at det ikke er hensigtsmæssigt at igangsætte projekterne efter den ellers forudsatte plan. Forligskredsen bag Aftale om Infrastrukturplan 2035 er orienteret.

8.2 Status for større puljeprojekter

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

Tabel 8.2 Økonomioversigt over puljeprojekter over 70 mio. kr.

Puljeprojekt	Pulje	Bevilling	Forbrug per 01/01-22	Færdiggørelse
Krydsombygning TSA 1 Has-selager V	Land og by	113,0	0,2	2024
Forbedrede forhold ved Nyt Aalborg Universitetshospital	Land og by	177,0	0,6	2024
Etablering af støjskærm ved Universitetsboulevard/Egns-planvej, Aalborg	Pulje til støjbekæmpelse	70,3	1,3	2024

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. juli 2022, mens de tekstmæssige rettelses er opdateret indtil januar 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

tes at kunne holde sig under forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den samlede dispositionsramme – eksempelvis i en situation hvor det oprindelige projekt er blevet billiggjort i forbindelse med licitationsresultatet. Til brug for orienteringen redegør Bygningsstyrelsen for ændringens effekt på projektet 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 dispositionsrammen, dog minimum 10 mio. kr. I dette tilfælde skal Bygningsstyrelsen redegøre for de hidtidige ændringers effekt på projektet og for, hvordan Bygningsstyrelsen har håndteret risici forbundet med ændringerne.

Boks 2 - Markedssituationen på bygningsområdet

Byggeriet er fortsat udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft, markant stigende priser samt lange leveringstider eller helt svigtende leverancer på byggematerialer. De 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, jf. boks 4.

Bygningsstyrelsen indgik ultimo december 2020 en 4-årig strategisk rammeaftale for totalentreprenørydelser med Hoffmann A/SIDE. 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 vil herudover hurtigere kunne igangsætte og gennemføre byggeprojekter.

Boks 4 –Aftalemodeller på universitetsområdet

Den dialogbaserede model

Modellen indebærer, at lejer er forpligtet til at betale husleje efter de faktiske byggeomkostninger. Den dialogbaserede model placerer den økonomiske risiko hos lejer, herunder også muligheden for en lavere husleje, hvis de faktiske byggeomkostninger bliver lavere end forventet. På baggrund af erfaringerne fra en række projekter, primært Niels Bohr bygningen, har den dialogbaserede model vist sig at føre til problemer undervejs i projektførelse. Det er navnlig på grund af, at der kan opstå uklarhed om ansvarsplacering og om håndtering af ændringer undervejs.

Fastprismodel

Modellen indebærer, at der efter licitation med en udførende entreprenør indgås en fastprisaftale for huslejen beregnet på baggrund af licitationsbudgettet. Dette giver lejer sikkerhed for huslejen ved et byggeri. En fastprismodel placerer entydigt den økonomiske risiko for mer- eller mindreforbrug i udførelsesfasen hos Bygningsstyrelsen.

Tilkøb eller ændringer af projektet som en lejer måtte ønske, kan ske i begge aftaleformer. Der skal indgås aftale herom.

Indtil der foreligger en evaluering af den dialogbaserede model, vil alle ønsker om anvendelse af den dialogbaserede aftalemodel blive forelagt Transportministeriets departement.

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.

Tablet 9.1 | Oversigt over byggeprojekter over 100 mio. kr.

mio. kr. i 2022-priser	Kunde	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Væsentlige ændringer¹	Ibrugtagningsår/ Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	384,0	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	Fortroligt	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Bartholin	Aarhus Universitet	Fortroligt	Ja	Ja	Under afklaring	Bygningsstyrelsen

Skatteforvaltningen (ADST) i Aarhus	Administration- og Servicestyrelsen	111,1	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Administration- og Servicestyrelsen	211,9	Ja	Nej	2024	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Sankt Kjelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut	253,3	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen	817,9	Ja	Nej	2025	Bygningsstyrelsen
SDU MMMI – Udvidelse af det eksisterende MMMI	Syddansk Universitet	143,0	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Modernisering af Amagerfælledvej 56	Domstolsstyrelsen	111,4	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	4.767,0	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	ja	2023	Vejdirektoratet
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	1.197,0	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2023	Vejdirektoratet
SDU SUND	Syddansk Universitet	1.622,3	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Nej	2023	Vejdirektoratet
AAU SUND	Aalborg Universitet	704,8	Ja	Nej	2022	Vejdirektoratet

Anm: "Kunde" angiver den part, som projektet opføres på vegne af. "Godkendt budget" er senest godkendte budget og udgør projektets totaludgift som angivet i igangsættelsesaktstykke, seneste aktstykke eller finanslov. "Overholdelse af godkendt budget" angiver, hvorvidt 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 oprindelige priser (med mindre andet er angivet).

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

1) 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.

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 01.07.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 38 af 4. december 2014, Akt. 135 af 23. juni 2016 og Akt. 143 af 4. februar 2021	384,0	298,6	2014	2020/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø forløber planmæssigt. Etape 5, delprojekt 2 – Byggeplads er etableret og de første gravearbejder er i gang. Projektet pågår planmæssigt og er ibrugtaget den 20. december 2022 af Danmarks Tekniske Universitet. Etape 6 – udføres i den strategiske rammeaftale og er i projekteringsfasen. Det har været nødvendigt at tilpasse projektforslaget til budgettet.					

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 01.07.2022 (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	130,0	2019	2021/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes ikke overholdt og der er risiko for overskridelse af forelæggelsesgrænsen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Overdragelsesforretning til kunden blev planmæssigt gennemført.</p> <p>Der har været en problematik vedrørende spuns, da den valgte metode ikke kunne udføres grundet jordbundsforholdene. Bygningsstyrelsen fik medhold ved aftalt hurtigafgørelse i voldgiftsretten for bygge og anlæg (VBA) i relation til spunsproblematik og spunsarbejde Hovedentreprenøren indbragte dog den hurtige afgørelse for voldgiftsretten, hvor Hovedentreprenøren fik medhold, hvorfor Bygningsstyrelsen blev dømt til at betale udgifterne.</p> <p>Bygningsstyrelsen her netop i andet halvår af 2022 modtaget et stort krav fra hovedentreprenøren, som Bygningsstyrelsen er ved at undersøge nærmere, herunder hvorvidt hovedentreprenøren er berettiget til en del af det fremsatte krav.</p>					

Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 102 af 12 marts 2020 og fortroligt akt. AO af 30. juni 2022	Fortroligt	288,1	2020	2022/Under afklaring	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Væsentlig ændring: Der er fastsat et nyt totalbudget for projektet med fortroligt akt. AO af 30. juni 2022. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> De problematiske nedbrydnings- og saneringsarbejder er afsluttet. Den omfattende genopbygning af bygningskomplekset med etablering af et stort atrium over 6 etager samt nye laboratorier og studiemiljøer er startet. Med det seneste akt. AO af 30. juni 2022 vurderer Bygningsstyrelsen, at der ikke er den nødvendige fremdrift på byggepladsen til, at hovedentreprenøren kan overholde den aftalte tidsplan. Bygningsstyrelsens bekymring skyldes hovedentreprenørens manglende evne til at styre sagen effektivt, styre underentreprenører og tidsplanlægge, samt hovedentreprenørens problemer med at finde den fornødne arbejdskraft. Bygningsstyrelsen modtog ved udgangen af 3. kvartal 2022 oplæg til ny tidsplan fra hovedentreprenøren, som resulterede i et dagbudsvarsel fra Bygningsstyrelsen. Bygningsstyrelsen har på den baggrund igangsat en fokuseret dialog og fælles arbejde med hovedentreprenøren, hvilket skal resultere i en ny aftalt tidsplan.</p>					

Skatteforvaltningen i Aarhus

Projektet vedrører en modernisering af skatteforvaltningen i Aarhus' eksisterende lejemål i Højbjerg. Bygningen åbnes op, og der indrettes storrumskontorer. Projektet er placeret Lyseng Allé 1, 8270 Højbjerg.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 57 af 5. december 2019	111,1	110,4	2020	2022/2022	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes ikke overholdt, men overskridelsen forventes under forelæggelsesgrænsen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Der er gennemført ABT93 aflevering af den sidste blok H ultimo august 2022 i overensstemmelse med gældende tidsplan. Administrations- og Servicestyrelsens ibrugtog bygningen i oktober 2022 til aftalt tid.</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 01.07.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningssår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 55 af 5. december 2019 Akt. 153 af 16. december 2021	211,9	74,3	2021	2024/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i udførelse og udføres i regi af Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Etape 1 er afleveret til Bygningsstyrelsen som planlagt. Arbejdet med etape 2 startes op i 2023.					

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 01.07.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningssår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 111 af 21. december 2020	253,3	125,2	2019	2022/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes ikke overholdt, men overskridelsen forventes under forelæggelsesgrænsen. Den økonomiske ramme for projektet er udvidet som følge af kundernes tilkøb med ca. 6 mio. kr.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i udførelse. Projektets opstartsforsinkelse har ikke været mulig at indhente, og Bygningsstyrelsen arbejder sammen med totalentreprenøren på at optimere og sikre fremdriften for den tilbageværende del af udførelsen. Totalentreprenøren har i forbindelse med den indledede forsinkelse fremført krav om væsentlig tidsfristforlængelse og økonomien forbundet hermed. Bygningsstyrelsen har varslet dagbod, og der er drøftelser mellem parterne herom. Sagsbehandlingstiden for myndighedernes ibrugtagningstilladelse er væsentligt forlænget, hvilket har negative konsekvenser for fremdriften af de enkelte etaper. Bygningsstyrelsen forventer dog fortsat, at ombygningen kan ibrugtages i 2023.					

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 01.07.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningssår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt Akt. AK af 25. juni 2020 Akt. 69 af 2. december 2021	817,9	27,1	2020	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Totalentreprenøren modtog i 3. kvartal 2022 en byggetilladelse fra Odense Kommune, og arbejderne på byggepladsen er startet.					

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 01.07.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningssår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 280 af 17. juni 2021	143,0	24,9	2021	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Grundet komplikationer med omlægninger af ledninger i terræn er afleveringsdatoen fra entreprenøren aftalt udskudt med to måneder, hvilket Syddansk Universitet er orienteret om. Ibrugtagningstidspunktet forventes ligeledes udskudt med to måneder.					

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 01.07.2022 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 187 af 27. januar 2022	111,4	19,9	2019	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i udførelse og udføres i regi af Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Nedrivning i bygningerne er gennemført, og indvendige arbejder pågår.					

9.1.2 Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

Laboratoriegenopretning 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.

Tvisten er ikke afgjort, og projektets endelige økonomi afventer resultatet af afgørelsen. Udfaldet af tvisten forventes ikke at medføre en overskridelse af forelæggelsesgrænsen. Forbruget per 1. juli 2022 var 250,7 mio. kr. (2015-priser).

De fem etager blev overdraget etapevis i tidsrummet fra september 2018 frem til september 2019, hvor driftsansvaret for de to sidste etager blev overdraget til SUND, Københavns Universitet.

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 og påvirker ikke projektets endelige økonomi. Flere af de enkelte delarbejder vedrørende nedsat funktionalitet er afsluttede. 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 forventes afsluttede primo 2023.

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	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	4.767,0	4.613,1	2014	2017/2023	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013 med en bevilget økonomisk ramme på 1.819,3 mio. kr. Med fortrolig akt. G af 14. december 2017 blev projektets økonomiske ramme forøget til 2.969,8 mio. kr. og med fortrolig akt. Z af 12. juli 2019 blev rammen forøget til 3.662,6 mio. kr. Med fortrolig akt. Ø af 19. maj 2022 er projektets økonomiske ramme 4.767,0 mio. kr.</p> <p>Projektets totaludgift forventes at beløbe sig til 5.011,9 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. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet.</p> <p>Totaludgiften er behæftet med usikkerhed, idet der verserer voldgiftssager med en række større erstatningskrav i størrelsesordenen 1,6 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 projekt:</i> Væsentlig ændring: Ibrugtagning er udskudt fra 2022 til primo 2023, idet genopretningen af brandlukningerne har taget længere tid end forventet.</p> <p>Den omfattende genopretningsindsats af de brandsikringstekniske foranstaltninger er nu færdiggjort, og der afventes den efterfølgende myndighedsgodkendelse for bygningsafsnit 1 (ibrugtagningstilladelse). De brandsikringstekniske forhold er forinden blevet gennemgået og attesteret af et akkrediteret inspektionsfirma.</p> <p>Der er indgået aftale med Københavns Universitet om overdragelsen.</p> <p>Bygningsafsnit 2, der primært huser kontor- og undervisningsfaciliteter, fremstår indflytningsklart, og der er aftalt fuld overdragelse pr. 18. januar 2023. Københavns Universitet har allerede tidligere overtaget dele af bygningsafsnittet.</p> <p>I bygningsafsnit 1, der primært huser laboratorie- og forskningsfaciliteter, skal der gennemføres en række afsluttende tests, således at det kan påvises, at der ikke udestår væsentlige mangler - samt at bygningen har den nødvendige funktionalitet. Københavns Universitet vil i umiddelbar forlængelse af en opnået ibrugtagningstilladelse for bygningsafsnittet få mulighed for at få adgang til bygningsdelen, så universitetet kan påbegynde planlægning af deres indflytning. Overtagelse af bygningsafsnit 1 er aftalt til 1. marts 2023 eller snarest derefter.</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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. E af 8. december 2016 Anlægslov 381 af 26. april 2017 Akt. 68 af 22. marts 2018 Akt. 165 af 14. marts 2019	1.197,0	860,2	2019	2022/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes ikke overholdt. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet.</p> <p>Hovedentreprenøren på projektet har fremsat en række store krav, som fortsat ikke er afklaret. Det er Vejdirektoratets vurdering, at entreprenøren ikke er berettiget til en betaling i den rejste størrelsesorden.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> De væsentligste dele af arbejdet pågår nu i det underjordiske udstillingsområde og i de eksisterende bygninger. I bygning 10, der primært udføres under terræn, tager installationer i teknikum og udstillingssale fart sammen med underlag for udstillingslofter. I de eksisterende bygninger er entreprenørens mestergennemgang og mangelfhjælpning opstartet i den bygning, der længst fremme. I bygningen der genopføres, er nye gavlelementer i beton monteret, mens den eksisterende granitsokkel retableres.</p>					

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 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 68 af 22. marts 2018 Akt. 85 af 12. april 2018 Akt. 136 af 7. juni 2018	1.622,3	1.177,6	2019	2022/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overskredet. Fordyrelserne skal primært henføres til en række ekstraarbejder på henholdsvis kompletterings- og teknikentreprisen. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Der blev i april 2022 afholdt licitation og efterfølgende indgået kontrakt på landskabsentreprisen. Kompletteringsarbejder og montage af tekniske installationer pågår i alle seks bygningsafsnit. Test og indregulering er påbegyndt i ét af bygningsafsnittene.</p>					

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet

I tilkobling til Nyt Aalborg Universitetshospital opføres et nyt byggeri til Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet, som giver forbedrede rammer for forskning, uddannelse og innovation samt samarbejde med det nye Aalborg universitetshospital.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug per 01.07.2022	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 68 af 22. marts 2018 Akt. 135 af 1. juni 2018	704,8	472,0	2020	2022	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Grundet byggeriets stade er nærværende statutstekst opdateret primo december 2022. Byggeriets to væsentligste bestanddele (SUND 1 og SUND 2 - der udgør ca. 21.240 ud af byggeriets samlede 22.423 kvadratmeter) er kundeoverdraget og ibrugtaget den 28. oktober 2022. Koblingszonen, der opføres med Region Nordjylland som bygherre - og som skal udgøre den direkte forbindelse fra SUND til Nyt Aalborg Universitetshospital - er dog forsinket, hvorfor Vejdirektoratet p.t. ikke kan overdrage hele byggeriet. Der vil ske en formel endelig samlet overdragelse når koblingszonen er klar til ibrugtagning og alle landskabsarbejder i øvrigt er tilendebragte.					

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 bygst.dk.

Tabel 9.1.4 Projekter lukket siden seneste Anlægsstatus

(Mio. kr. i 2022-priser)	Kunde	Aktstykke/hjemmel	Godkendt budget	Forbrug per 01.07.22	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtagningsår	Bevillingsansvarlig
Science & Innovation Hub	Aalborg Universitet	Akt. 38 af 28. november 2019	248,9	225,9	Ja	2022	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Strandgade 29	Finanstilsynet	Akt. 223 af 18. juni 2020	141,1	149,5	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	2022	Bygningsstyrelsen

9.2 Status på UNILAB-midlerne

Formål

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

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 137 laboratorieopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.607,9 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 112 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 2.753,7 mio. kr. til i alt 22 projekter, jf. nedenstående tabel.

Tabel 9.2 | Laboratiemoderniseringer per juli 2022, løbende priser

1. halvår 2022	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratiebidrag i alt, mio.kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	137	2.607,9	341,4	2.949,3	112
Erstatningslokaler	22	2.753,7	26,3	2.779,9	13
I alt	159	5.361,6	367,7	5.729,2	125

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. er der brugt 5,4 mia. og yderligere afsat 367,7 mio. kr. til 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).

Der kan søges om EU-støtte fra CEF, når Kommissionen annoncerer en ansøgningsrunde. CEF-budgettet følger perioden for EU's flerårige finansielle ramme. Den nuværende budgetperiode løber fra 2021-2027. Der kan gennem budgetperioden søges om støtte til forskellige prioriteter med forskellige terminer.

Tabel 10.1 nedenfor viser den tildelte EU-støtte i perioden 2014-2020 samt de udbetalte støttebeløb frem til september 2022 fordelt på statslige anlægsprojekter. Da støtteaftalerne for de nye projekter, jf. tabel 10.2, endnu ikke er underskrevet, er projekterne for CEF-ansøgningsrunden 2021 ikke medtaget i nedenstående tabel 10.1.

Den samlede tildelte CEF-støtte til de anførte seks projekter er på 5.721,9 mio. kr., hvoraf de 2.109,1 mio. kr. foreløbig er udbetalt. Den konkrete status for de enkelte anlægsprojekter fremgår af de projektspecifikke beskrivelser andetsteds i publikationen.

Tabel 10.1: Tildelt og udbetalt støtte til støtteaftaler indgået i perioden 2014-2020

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, anlægsfasen	4.388,1	1.260,1
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	14,5**
Sund & Bælt – Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Kastrup Lufthavn Station, projektering	29,7	14,9
Banedanmark - Signalprogrammet	95,0	90,2
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	98

*På opfordring fra A/S Femern Landanlæg blev den tildelte CEF-støtte i maj 2021 nedsat fra 875,0 mio. kr. til de anførte 863,2 mio. kr. Dette skyldes, at de anslåede støtteberettigede omkostninger falder, hvorfor den tildelte støtte falder tilsvarende.

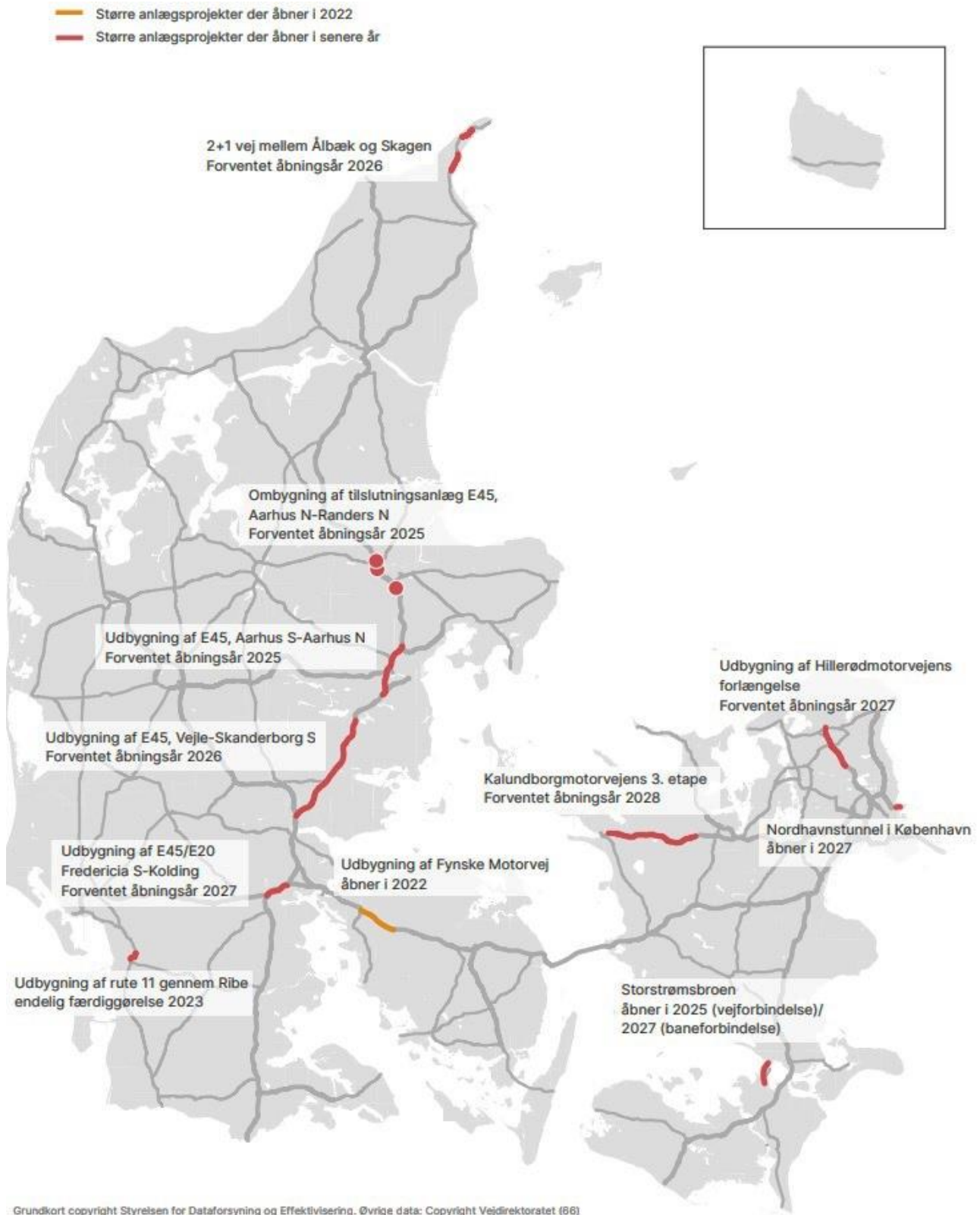
**Korrigeret af fejl i seneste version af Anlægsstatus

I efteråret 2021, under den nye budgetperiode for 2021-2027, blev den første ansøgningsrunde annonceret, hvor en række statslige organisationer søgte om CEF-støtte til deres projekter. Flere af disse var succesfulde med deres ansøgning og er blevet tildelt CEF-støtte. I løbet af efteråret 2022 forventes der indgået støtteaftaler mellem de enkelte støttemodtagere og Kommissionen. De projekter, der forventes indgået støtteaftaler om, fremgår nedenfor i tabel 10.2.

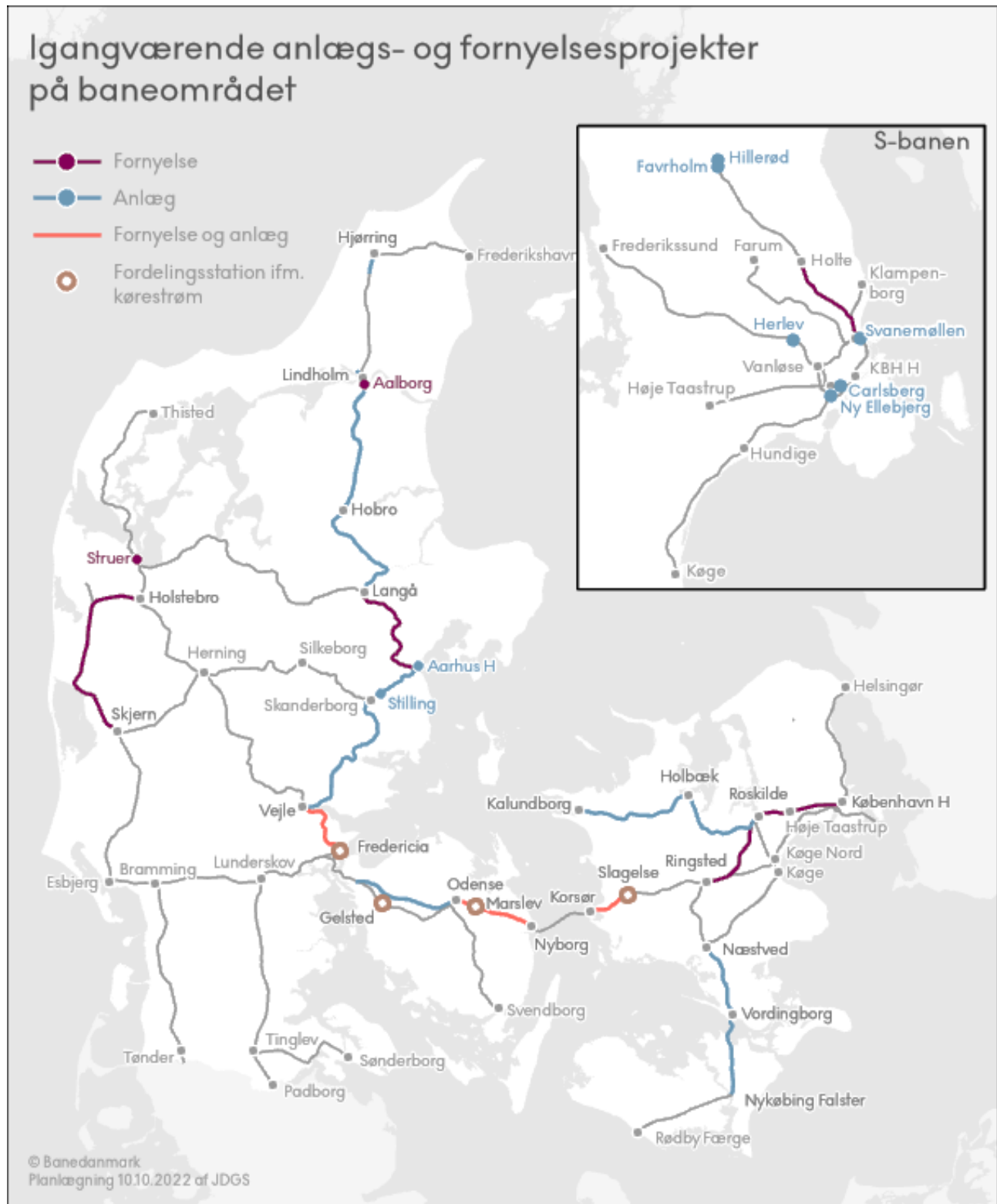
Tabel 10.2: Tildelt støtte til støtteaftaler der forventes indgået i 2022

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, anlægsfasen, fase 2	4.026,7
Banedanmark – Signalprogrammet, udrulning af ERTMS på strækningen Fredericia-Aalborg	164,1
DSB – installation af ERTMS ombord udstyr i en række togsæt og lokomotiver	34,8

10.2 Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



10.3 Bilag 3: Igangværende projekter på baneområdet



10.4 Bilag 4: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen



10.5 Bilag 5: Aktstykkegedkendte byggeprojekter



Tabel 10.5: Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
Aarhus	Genopretning af Bartolin-komplekset	Aarhus Universitet
	Skatteforvaltningen (ADST)	Skatteforvaltningen
Aalborg	Byggeri Science & Innovation Hub	Aalborg Universitet
	AAU SUND	Aalborg Universitet
Holbæk	Ombygning af Østre Skole i Holbæk	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution og Danida Fellow Ship Centre
	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
København	Modernisering af Strandgade 29	Finanstilsynet
	Særligt Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet
	Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Skatteforvaltningen
	Modernisering af Amagerfælledvej 56	Domstolsstyrelsen
	Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut
	SDU SUND	Syddansk Universitet
Odense	Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen
	SDU, MMMi	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.)	Oprindelig reserve (løbende priser)	Tidligere udmøntet reserve (løbende priser)	Udmøntning siden seneste Anlægsstatus (2022-priser)	Resterende reserve (2022-priser)	Projektansvarlig
Signalprogrammet	2.841,2**	3.049,7	0,0	0,0	Banedanmark
Odense Letbane***	171,5	157,2	0,0	27,0	Odense Letbane
Ny bane Aalborg Lufthavn*	43,8	51,3	0,0	0,0	Banedanmark
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	91,3	33,4	0,0	61,1	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	389,3	4,0	0,0	408,1	Banedanmark
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	404,0	9,1	0,0	404,5	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	68,5	Banedanmark
Letbanen på Ring 3***	282,0	0,0	166,8	141,9	Hovedstadens Letbane
Storstrømsbroen	651,4	0,0	681,4	0,0	Vejdirektoratet

Anm.: Da beløbene i kolonnerne *Oprindelig reserve* og *Tidligere udmøntet reserve* er i løbende priser, kan beløbet for den tidligere udmøntede reserve være højere end beløbet for den oprindelige reserve, uden at projektet har fået overført mere end dets oprindelige reserve. Projekterne markeret med * har fået tilført mere fra den centrale anlægsreserve end dets oprindelige reserve. For projektet Internt i tog var det en projektforsudsætning, at den centrale reserve skulle udmøntes til projektet, når der var sikkerhed for at arbejderne kunne gennemføres inden for totalbevillingen, hvorfor der er ikke tale om et "traditionelt" træk på central 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 mindre træk på de afsatte reserver på tværs af en lang række projekter. Det er derfor besluttet, at de afsatte reserver for fremtidige vejprojekter reduceres og fremover skal udgøre 15 pct. af projektets basisoverslag, henholdsvis 10 pct. til projektreserven og 5 pct. til den centrale reserve.

Den centrale reserve er en porteføljereserve, 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

Elektrificering Roskilde-Kalundborg

Der er tidligere tilført midler fra den centrale reserve til projektet til immunisering, men forligskredsen har i juni 2020 besluttet, at strækningen ikke immuniseres. Det er godkendt, at de midler, der tidligere er blevet tilført fra den centrale reserve, fastholdes i projektet til at dække de allerede konstaterede merudgifter og eventuelle yderligere merudgifter, der måtte opstå i projektet.

Letbanen på Ring 3

Hovedstadens Letbane fik 19. maj 2022 godkendt en overførsel af 63,4 mio. kr. (22-pl) af deres statslige andel af den centrale anlægsreserve, der skulle bidrage til indgåelse af aftaler med entreprenørerne på i alt 158,5 mio. kr. Aftalerne vedrører blandt andet forsinkede ledningsomlægninger og det faktum, at designet af en række delelementer har vist sig mere komplicerede end forudset. De 63,4 mio. kr. svarer til 40 pct. af det samlede træk på projektets samlede centrale reserver, og dermed den tidligere andel som staten ejede af projektet, inden statens udtrædelse i 2019. Finansieringen af den resterende del er kommet fra de involverede kommuner og Region Hovedstaden.

Ved anmodningen for trækket godkendt d. 19. maj 2022, var det kendt, at der kunne blive behov for tilførsel af yderligere central reserve til projektet. Ultimo oktober 2022 blev der godkendt et yderligere træk på den centrale anlægsreserve på 103,4 mio. kr. Årsagen til anmodningen om trækket er, at Hovedstadens Letbane, for at sikre den forudsatte fremdrift i projektet, har indgået yderligere aftaler med to entreprenører. Desuden var der konstateret et behov for tilførsel af yderligere midler til jorddeponering og tilslutningsafgifter samt opjustering af K2-A reserven til en samlet værdi af 258,5 mio. kr.

Storstrømsbroen

Et træk på hele projektets eget bidrag til den centrale anlægsreserve, svarende til 20 pct. af totaludgiften, er i september 2022 blevet godkendt.

