

Status for anlægs- og byggeprojekter

2. halvår 2019



Status for anlægs- og byggeprojekter

2. halvår 2019

Status for anlægs- og byggeprojekter, 2. halvår 2019

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

Udarbejdet af: Transport- og Boligministeriet
ISBN netudgave: 978-87-93292-99-4

Indhold

Indhold.....	4
Transportområdet	8
1. Indledning.....	9
2. Jernbaner.....	10
2.1. Baneprojekter	11
Ny bane København-Ringsted	12
Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg	14
Signalprogrammet.....	15
Elektrificering af Køge Nord-Næstved	20
Elektrificering af Roskilde – Kalundborg.....	21
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	23
Elektrificering af Fredericia – Aarhus.....	24
Fordelingsstation Vestfyn (Gelsted)	26
Modernisering af kørestrøm	27
Ny station i Jerne	28
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå.....	29
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring	30
Anlæg af Stilling Station.....	31
Ny bane til Aalborg Lufthavn	32
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	33
Ny station i Vinge.....	34
Internet i tog.....	36
Ny bane over Vestfyn (udføres af Vejdirektoratet).....	37
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg.....	38
2.2. Fornyelsesprojekter på baneområdet	40
Sporfornyelse af Ringsted – Nykøbing Falster, inkl. Nykøbing Falster Station.....	40
Perroner ved Slagelse st.	41
Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	42
2.3. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder.....	43
Sporfornyelse af Langå – Hobro samt ombygning af Randers Station.....	43
Sporombygning af Køge Bugt-banen.....	43
Valby-Frederikssund	43

2.4.	Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet	45
3.	Veje	47
3.1.	Projekter under gennemførelse	47
	Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)	47
	Storstrømsbroen	49
	Udbygning af Rute 11 gennem Ribe og etablering af klapbro over Ribe Å	50
	Haderup omfartsvej	51
	Udvidelse af E45, Aarhus S – Skanderborg S	52
	Udvidelse af Vestfynske motorvej mellem Nørre Aaby og Odense V	53
3.2.	Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder	55
3.3.	Større vedligeholdelsesprojekter	55
	Vedligeholdelse af Gl. Lillebæltsbro – fornyelse af vejbanen	56
	Spunsvæggen på Lyngbyvej – etape 2	57
3.4.	Vedligeholdelsesmæssig balance for kapitalbevarende vedligeholdelse	57
4.	Letbaner	59
4.1.	Aarhus Letbane	59
4.2.	Odense Letbane	61
4.3.	Letbane i Ring 3	62
5.	Femern Bælt	64
5.1.	Kyst til kyst-forbindelsen	64
5.2.	Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	66
6.	Metroen	69
6.1.	Cityringen	69
6.2.	Nordhavnsmetroen	70
6.3.	Sydhavnsmetroen	71
7.	Øvrige projekter	73
	Kronprinsesse Marys Bro (Fjordforbindelsen Frederikssund)	73
8.	Puljeprojekter på transportområdet	75
8.1.	Puljeprojekter finansieret af Aftaler om en grøn transportpolitik	75
8.2.	Puljeprojekter mv. finansieret af puljer til bedre og billigere kollektiv trafik	77
8.3.	Puljeprojekter og medfinansieringsprojekter finansieret af finanslovsaftaler	78
8.4.	Pulje til overkørsler	79
8.5.	Pulje til øget tilgængelighed på stationer	79
9.	Bilag	81

6. | Status for anlægs- og byggeprojekter

Bilag 1: Politiske aftaler på transport-og bygningsområdet.....	81
Bilag 2: EU-støtte	84
Bilag 3: Status på Infrastrukturfonden	86
Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet.....	87
Bilag 5: Igangværende projekter på baneområdet	88
Bilag 6: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen.....	89
Bilag 7: Undersøgelser på bane- og vejområdet	90
Bilag 8: Status for træk på den centrale anlægsreserve.....	92
Boligområdet	94
1. Indledning.....	95
2. Bygninger	96
2.1. Større igangværende byggeprojekter	97
2.1.1. Projekter ved Bygningsstyrelsen.....	99
Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet	99
KUA3 inkl. nyt universitetstov, Københavns Universitet	100
Nybyggeri af Skou-bygningen, Aarhus Universitet	100
Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet.....	101
Laboratiegenopretning på Panum, Københavns Universitet.....	102
Ny politistation i Torshavn.....	103
Politiets Uddannelsescenter Vest.....	104
Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH).....	105
Samlokalisering med UC-Syd, Syddansk Universitet	106
Ombygning af Østre Skole i Holbæk.....	107
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	108
Skatteforvaltningen i Aarhus	109
Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup	110
Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet	111
2.1.2. Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister.....	112
Genopretning af Københavns Politigård, Københavns Politi.....	112
Køb og ombygning af Augustenborg Slot	112
Modernisering af Holmens Kanal 20	112
2.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet.....	113
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet	113
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet.....	114

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet	115
Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet	116
2.2. Status på UNILAB-midlerne	117
2.3. OPP-projekter	117
2.4. Christiania	118
3. Bilag	119
Bilag 1: Aktstykkegodkendte byggeprojekter	119

Transportområdet

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter på Transportområdet, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Transportudvalg om status og udvikling i bygge- og anlægsprojekter under Transport- og Boligministeriet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 30. september 2019 med mindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter, er dog opdateret frem til 20. november med mindre andet er angivet. Der afrapporteres på anlægsprojekter igangsat med aftalerne om en grøn transportpolitik, om bedre og billigere kollektiv trafik, Togfonden DK, finanslovsaftaler, samt enkelte øvrige projekter foruden ministeriets byggeprojekter.

Anlægsstatus er opdelt i hhv. Transport- og Boligområdet. Transportområdet starter her, mens Boligområdets afsnit kan findes fra side 94.

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 2019-priser (medmindre andet fremgår).

Orienteringen for 1. halvår 2019 blev fremsendt til Folketinget d. 3. juli 2019.

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

2. Jernbaner

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

I afsnit 2.1 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit 2.2 gives en status for de større fornyelsesprojekter under gennemførelse og i afsnit 2.3 gives en samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenet.

For oversigter over puljeprojekter, se kapitel 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. Forligskredsen bag Signalprogrammet bakkede i november 2017 op om en ny strategi for Signalprogrammets udrulning.

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

Boks 1 | Markedssituationen på jernbaneområdet

Banedanmark oplever, at der generelt modtages få tilbud på de store entrepriser. De modtagne tilbud afviger ofte fra Banedanmarks bygherreoverslag. Banedanmark arbejder med en række tiltag for at forbedre konkurrencesituationen yderligere, f.eks. udbud i fagentrepriser, samt at Banedanmark tager en større del af opgaven i de indledende faser af projektet. Det er Banedanmarks oplevelse, at hjemtagelsen af opgaver i de indledende faser giver en positiv effekt.

Markedet for validatorer af sikringsanlæg er fortsat ekstremt presset. Validatorernes rolle er at kvalitetssikre den projekterede ændring af sikringsanlæg, som skal foretages, når der ændres i infrastrukturen. For at sikre, at anvendelsen af de få validatorer til rådighed optimeres samt at uddannelse varetages fremadrettet, har Banedanmark oprettet sin egen interne validatorenhed. Validatorenheden har blandt andet til opgave at indgå i en meget aktiv dialog med markedet om

¹ Totaludgifterne for enkeltprojekter i dette kapitel kan være fortrolige af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projekterne. Fortroligheden (af eksempelvis aktstykker) ophæves typisk efter kontraktindgåelse.

at optimere anvendelse af de samlede ressourcer. De gennemførte tiltag har isoleret set øget den samlede kapacitet, men givet det meget store behov for validatorer er situationen fortsat meget presset.

2.1. Baneprojekter

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

Tabel 2.1 | Økonomioversigt over anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse

(mio. kr. 2019-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 30.09.19	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden							
Ny bane København-Ringsted ¹⁾	11.338,7 ²⁾	Ja	9.989,0	Nej	9.564,3	100%	2019
Signalprogrammet ¹⁾	20.093,8	Ja	20.093,8	Ja	9.347,6	100%	2022/2030
Ny bane til Aalborg Lufthavn ¹⁾	300,4	Ja	300,4	Ja	127,2	100%	2020
Øvrige projekter							
Fordelingsstation Vestfyn (Gelsted)	35,0	Nej	35,0	Nej	0,2	-	2021
Elektrificering Køge Nord - Næstved	662,8	Ja	628,6	Ja	534,2	100%	2021
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	484,4	Ja	409,9	Ja	0,2	0%	2027/2028
Togfonden DK							
Elektrificering af Aarhus - Aalborg (Lindholm) ¹⁾	2.795,7	Ja	2.395,6	Ja	340,1	0%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.688,3 ³⁾	Ja	2.291,7	Ja	166,6	0%	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.180,7	Ja	1.112,0	Ja	92,7	0%	2022/2027
Niveaufri udletning ved Ny Ellebjerg ¹⁾	460,2	Nej	460,2	Nej	406,7	100%	2019
Internet i Tog	105,4	Ja	105,4	Ja	58,4	100%	2020
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Ramme til godstrafik i Nordjylland) ¹⁾	118,4	Ja	118,4	Ja	14,0	100%	2020/2024
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg ¹⁾	415,8	Ja	386,4	Ja	16,5	0%	2024
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	596,9	Ja	505,1	Ja	22,0	0%	2021
Modernisering af kørestrøm	22,0 ⁴⁾	Ja	22,0 ⁴⁾	Ja	14,9	0%	2024
Ny bane over Vestfyn	4.850,7	Ja	4.104,4	Ja	-	0%	2028/2029
Kollektiv trafik							
Ny station i Jerne	60,3	Ja	51,0	Ja	4,1	0%	2020
Ny S-togsstation i Vinge	54,9	Nej	54,9	Nej	16,7	-	2020
Stilling station ⁵⁾	34,5	Ja	34,5	Ja	0,1	0%	2022

Anm: "Totaludgift" angiver den samlede bevilling til projektet samt modtaget TEN-støtte. Grundet sidstnævnte afviger beløbet fra det bevilgede på finansloven, idet Banedanmarks bevillinger på finansloven fratrækkes TEN-støtte. "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven (10 pct.-reserven), som der pt. er disponeret over. Det er beregnet med udgangspunkt i projekternes oprindelige projektreserve.

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

2) Totaludgiften er lavere end oprindeligt afsat, da der finansloven for 2017 blev tilbageført midler som følge af en forventet billigørelse af projektet.

3) Projektets totaludgift blev på finansloven for 2019 reduceret med 66,5 mio. kr. (2019-priser) som følge af valget af den såkaldte sporsænkningssløsning ved Aarhus H.

4) Dette er beløbet afsat til forberedelse af projektet. På finanslov for 2020 vil projektbevillingen blive fastlagt til 578,3 mio. kr. (2019-priser) og totaludgiften til 680,8 mio. kr. (2019-priser) i forbindelse med projektets igangsættelse.

5) Tidligere omfattede projektet også en station ved Laurbjerg. Forligskredsen har d. 29. oktober 2019 besluttet, at der ikke længere skal bygges en ny station ved Laurbjerg.

Ny bane København-Ringsted

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 527 af 26. maj 2010

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2010

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

På grund af den reviderede tidsplan for Signalprogrammet blev den Nye bane København-Ringsted ibrugtaget ultimo maj 2019 og ikke i december 2018, som oprindeligt planlagt. Banen er fra starten udstyret med det nye signalsystem, men da det kun er et meget begrænset antal tog, som vil være i stand til bruge dette fra 2019, er strækningen forsynet med et midlertidigt signalanlæg med nuværende signalteknologi og med en begrænset funktionalitet. Banen betjenes med to tog pr. time og retning fra midten af 2019. Fra 2020 forbedres tilslutningen til Ringsted Station, og togantallet forventes øget fra to til tre tog pr. time og retning. Dertil kommer tre afgangene i døgnet med EC-tog København – Hamburg. Det vil på nuværende tidspunkt ikke være muligt at køre tog lokalt på den nye bane mellem København og Køge og videre via Haslev til Næstved uden stop og passagerskifte på Køge Nord Station før udrulning af ERTMS på strækningen mellem København-Køge N-Ringsted.

Som en del af projektet er der etableret en ny station ved Køge Nord. Stationen stod færdig ved udgangen af maj 2019. Ved Ringsted station blev det i 2016 besluttet at gennemføre udfletningen i niveau som den såkaldte 0+løsning. Det viste sig efterfølgende, at udgifterne til arbejderne ved Ringsted station var underbudgetteret ved vedtagelsen af projektet (anlægsloven). Forligskredsen bag projektet traf derfor i foråret 2018 beslutning om, at Ringsted station skal gennemføres med en mere simpel løsning end 0+, herunder reduceret hastighed gennem stationen på 120 km/t fremfor 180 km/t. Dette mindskede merudgifterne i projektet og sikrede, at den nye bane kunne åbne i maj

2019. Det vil være muligt på et senere tidspunkt at optimere denne o-løsning. Første del af o-løsningen er gennemført med tilslutningsløsningen i forbindelse med åbningen af banen i maj 2019. Den resterende del af o-løsningen er delvist udført i 2019, og den sidste del gennemføres sammen med Ringsted-Femern banens sikringstekniske arbejder ved Ringsted Station i 2020. Der udestår derudover enkelte arealrelaterede aktiviteter, som først kan afsluttes, når alle arealer er klar til tilbagelevering, og der opnås enighed mellem Banedanmark og private og offentlige lodsejere omkring fremtidige forhold.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 9.989,0 mio. kr.
- Totaludgift: 11.338,7 mio. kr.
- Central reserve: 1.349,7 mio. kr.

På baggrund af en tidligere forventning om et væsentligt mindreforbrug blev der på finansloven for 2017 tilbageført 674,5 mio. kr. (2017-priser) fra bevillingen til Ny bane København-Ringsted til Infrastrukturfonden, og den bevilgede totaludgift til projektet er nu 11.338,7 mio. kr. (2019-priser). Dette er ekskl. Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg, som behandles særskilt nedenfor.

Den ændrede strategi for Signalprogrammet har medført merudgifter i projektet, herunder til anlæg af eksisterende signalteknologi forud for ibrugtagning af de nye signaler på strækningen. Endvidere blev der identificeret et merbehov i forbindelse med udfletningen ved Ringsted Station, jf. beskrivelsen ovenfor. Dette har – sammen med visse øvrige merudgifter i projektet – medført, at projektet i foråret 2018 blev tilført i alt 623,1 mio. kr. af dets oprindelige bidrag til den centrale anlægsreserve.

Overholdelse af bevilling

Såfremt etablering af et midlertidigt stationssikringsanlæg på Køge Nord Station gennemføres, forventes projektbevillingen på 9.989,0 mio. kr. ikke overholdt. I løbet af 2019 er der konstateret visse merudgifter, som ikke kunne holdes inden for projektets resterende interne reserver. Det drejer sig blandt andet om merudgifter til udførelsen af Køge Nord Station, de afsluttende arbejder i projektet samt afledte tværgående udgifter til projektstyring mv. Angående Køge Nord Station har entreprenøren desuden fremsendt en række krav, og blandt andet af denne grund er der usikkerhed om projektets totalprognose. Projektets økonomi er i øjeblikket under konsolidering.

Såfremt stationssikringsanlægget ved Køge Nord Station bortfalder fra projektet, og således ikke opføres, vil der forventeligt frigøres tilstrækkelige midler til dækning af de seneste konstaterede merudgifter. Der er endnu ikke truffet politisk beslutning om valg af sikringsløsning på Køge Nord Station. Baggrunden for, at Banedanmark indstiller det ikke opføres er, at stationssikringsanlægget forventes at være væsentligt dyrere at opføre end tidligere forventet. Samtidig vil det tage lang tid at opføre, hvorfor det kun ville være i drift i kort tid, før det vil skulle nedtages ifm. ibrugtagning af ERTMS på strækningen. Endeligt ville det lægge beslag på mange validatorressourcer, der i forvejen er begrænsede.

Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2015

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Seneste Anlægsstatus: 2019
- Aktuel Status: 2019

Bemærkninger

Anlægget blev ibrugtaget ultimo 2019, idet de jernbanetekniske arbejder (spor og kørestrøm) blev afsluttet i 2. halvår 2019. Ressourceknaphed på sikrings- og valideringsressourcer har medført, at det var nødvendigt at opdele projektets sikringstekniske ibrugtagning i to: den første blev gennemført primo december 2019, og den anden er planlagt gennemført i 1. halvår 2021. Opdelingen har gjort det muligt at ibrugtage anlægget med begrænset funktionalitet ultimo 2019, dog så køreplanen for 2020 ikke påvirkes. Den efterfølgende sikringstekniske ibrugtagning i 2021 sikrer fuld funktionalitet og tilgodeser kravene i køreplanen for 2021, herunder særligt trafikafviklingen under det planlagte fornyelsesprojekt København-Høje Taastrup.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 460,2
- Totaludgift: 460,2 mio. kr.
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

Projektets totaludgift blev med akt nr. 19 af 22. november 2018 tidligere øget med 79,6 mio. kr. (2018-priser) på grund af en række merudgifter, herunder til spuns, broen over Vigerslev Allé, Signalprogrammets reviderede udrulningsplan, ombygning af et ældre sikringsanlæg i Vigerslev, udgifter til immunisering, mv.

Projektet blev tidligere tilført yderligere 49,7 mio. kr. (2017-priser) fra den centrale anlægsreserve grundet forudsætningsændringer omkring ekspropriationserstatninger og større kompleksitet i de jernbanetekniske forhold.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen på 460,2 mio. kr. forventes ikke overholdt, og behovet for træk på den centrale anlægsreserve er under konsolidering. Merudgiften overstiger dog ikke tærskelværdien for forelæggelse af nyt aktstykke. Baggrunden for den forhøjede prognose er overvejende, at kompleksiteten i forbindelse med den sikringstekniske ibrugtagning af anlægget har vist sig større end forudsat ved akt 19 af 22. november 2018, ligesom de afsatte midler til tværgående omkostninger (bl.a. projektering, byggestyring og koordination samt CSM) har vist sig ikke at være tilstrækkelige til at dække projektets store kompleksitet.

Signalprogrammet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 194 af 27. marts 2008

Akt. 154 af 18. juni 2009

Akt. 95 af 11. februar 2010

Akt. 69 af 3. juni 2010

Akt. J af 19. maj 2011

Akt. E af 8. december 2011

Finansloven for 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

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

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

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

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

I marts 2019 afrapporterede Banedanmark til forligskredsen efter at have konkurrenceudsat immunisering af Roskilde-Holbæk som en totalentreprise. Prisen herfor var væsentlig højere end forudsat, og det kunne konstateres, at der ikke var tilstrækkeligt med valideringsressourcer på markedet til at gennemføre immuniseringen af Roskilde-Holbæk uden at risikere, at andre fornyelses- og vedligeholdelsesprojekter ville blive forsinket.

Derfor overvejede Banedanmark en mulig alternativ immuniseringsløsning, en såkaldt ”delvis signalfornyelse”, hvor der i videst muligt omfang gøres brug af de nye installationer, som Signalprogrammets leverandører allerede laver i dag. Forslaget om den delvise signalfornyelse som en alternativ immuniseringsløsning blev søsat, idet der på daværende tidspunkt ikke var fuld tryghed for, at den materielbaserede udrulningsstrategi kunne lykkes. Dette skyldtes at man ikke havde opnået tilfredsstillende erfaringer med udrustning af IC3. Den 13. november 2019 opnåede Signalprogrammet en milepæl, da de første seks IC3-tog var udrustet med det nye ombordudstyr. Yderligere to IC3-tog forventes udrustet inden årets udgang. Dette illustrerer, at ombordudrustningen i Signalprogrammet forløber planmæssigt.

På ordførermødet i november 2019 fremlagde Banedanmark, som aftalt, sin vurdering af behovet for fortsat at arbejde med et alternativ til udrustning af IC3. Analyser har vist, at delvis signalfornyelse ikke er en farbar vej. Det er dyrt, komplekst og risikofyldt og vil lægge beslag på knappe centrale ressourcer. Det kan desuden forsinke ERTMS-udrulningen i både Øst- og Vestdanmark.

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

S-banen

Arbejdet med at analysere udrulningsplanen for S-banen er afsluttet, og i november 2019 indgik Banedanmark aftale med leverandøren om en revideret plan. Med den reviderede plan er udrulningen af CBTC afsluttet i 2022, hvilket er senere end forudsat. Baggrunden herfor er, at leverandøren i sommeren 2018 formelt meldte, at projektet ville blive forsinket ud over 2021, hvilket bekræftede Banedanmarks skepsis over for leverandørens tidsplan.

Som en del af aftalen om den nye udrulningsplan er der indgået aftale med leverandøren om implementeringen af den tekniske løsning på problematikken vedrørende glatte skinner. Med planen implementeres den del af løsningen, der håndterer hovedproblemet omkring glatte skinner, inden løvfaldssæsonen 2021.

Planen for ibrugtagning ser ud som følger:

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

Primo 2023 følger leveringen af nogle afsluttende leverancer, som ingen sammenhæng eller binding i øvrigt har til ibrugtagning af de forudgående strækninger. Det drejer sig bl.a. om ændringer på krævet ifm. den nye station Favrholt, som ikke var kendt ved indgåelsen af kontrakten i 2011.

Fjernbanen – Østdanmark (øst for Lillebælt)

Strækningen Roskilde-Køge er den første strækning i Østdanmark, der er ibrugtaget med nyt signalsystem. Dette skete den 15. december 2019. Dette er senere end forudsat ved indgangen til 2019. Ibrugtagningsdatoen i maj 2019 blev flyttet grundet fund af sikkerhedsrelaterede fejl i systemet i forbindelse med gennemførelse af de sidste tests frem mod den dengang forudsatte ibrugtagning i maj 2019.

Som følge af udskydelsen af ibrugtagning af Roskilde-Køge skal den samlede plan for implementering i Østdanmark genvurderes. Alle strækninger forventes dog fortsat ibrugtaget senest i 2030.

Det er fortsat Banedanmarks forventning, at den sydlige del af Early Deployment-strækningen, Køge-Næstved, og strækningen Næstved-Rødby kan ibrugtages hhv. medio 2021 og december 2021, og dermed inden for Anlægsplanens rammer. Odense-Svendborg, som efter planen skulle have været i drift primo 2021, må forventeligt udskydes til 2022 eller derefter, da leverandøren for denne strækning endnu ikke har kunnet redegøre for konsekvenserne af den ophobede forsinkelse. Nordvestbanen, Roskilde-Holbæk skal ifølge Anlægsplanen ibrugtages inden medio 2026. Banedanmark undersøger dog muligheden for at fremrykke ibrugtagning.

For detaljer om den ny bane København-Ringsted henvises til særskilt afsnit. I tilknytning til Signalprogrammet bemærkes, at der i maj 2019 blev udstedt ibrugtagningstilladelse for ETCS på strækningen, og at ETCS tages i brug, når der er tilstrækkeligt med ETCS-udrustede tog. Det er Banedanmarks ambition, at ibrugtagning kan ske ved udgangen af 2022 (k23), hvilket er tidligere end hidtil forudsat (2023), henset til den positive fremdrift med udrustningen af IC3-togene.

Fjernbanen – Vestdanmark (vest for Lillebælt)

Driften med det nye signalsystem på Early Deployment-strækningen Lindholm-Frederikshavn (EDL) har siden ibrugtagningen i oktober 2018 generelt været tilfredsstillende, og arbejdet med de efterfølgende strækninger forløber planmæssigt. I uge 43 blev der implementeret ny software (kaldet DK2.0) på EDL. Her blev yderligere funktionaliteter tilføjet systemet, hvilket bl.a. medfører, at yderligere arbejds gange automatiseres ifm. køreplanlægning. Opdateringen var nødvendig, inden flere strækninger sættes i drift. Opdateringen af systemet medførte indledningsvis driftsforstyrrelser på strækningen, men systemet performer nu igen tilfredsstillende. Driftsforstyrrelserne var beklagelige, men ikke overraskende qua systemets kompleksitet. Erfaringer fra implementering og opdatering af det nye signalsystem på S-banen (CBTC) har desuden vist, at dette er forventeligt i opstartsfasen.

Den næste store milepæl er ibrugtagning af strækningen (Struer)-Thisted. Her sker ibrugtagning med start i 1. kvartal 2020. Derefter følger ibrugtagning af (Langå)-Struer-(Holstebro) i 1. kvartal 2021, og (Vejle)-Holstebro-Herning-(Skanderborg) forventeligt medio 2022, som er en sammenlægning af de to strækninger (Vejle)-Holstebro og Herning-(Skanderborg). Ibrugtagning medio 2022 ligger dermed senere end det, som hidtil er fremgået af Anlægsplanen for (Vejle)-Holstebro, som tilsagde ibrugtagning medio 2021. Den sammenlagte strækning kan sættes i drift inden for Anlægsplanens ramme for Herning-(Skanderborg) uden at påvirke efterfølgende strækninger. Sammenlægningen vil afspejles i en opdateret Anlægsplan.

På alle strækninger i drift med det nye signalsystem udrulles en softwareopdatering (kaldet DK2.1), som tilføjer ekstra funktionalitet til signalsystemet. Dette skal ske inden ibrugtagning af (Vejle)-Holstebro-Herning-(Skanderborg).

Med Anlægsplanen planlægges ibrugtagning af hovedstrækningerne Aarhus-Aalborg Lufthavn fortsat til ultimo 2024 og Fredericia-Aarhus ultimo 2025. Det er væsentligt for Banedanmark, at det sikres, at systemet er stabilt inden, det implementeres her.

Ombordudstyr

Udrustningen af DSB's IC3-tog fortsætter, og medio november var der udrustet i alt seks tog. Dermed blev den vigtige milepæl om at have seks tog udrustet ved udgangen af 2019 nået. Yderligere to IC3-tog forventes udrustet inden årets udgang. Målet for 2020 er, at i alt 20 IC3-tog er udrustet med nyt ombordudstyr.

Alle togtyper forventes udrustet i tide til det tidspunkt, hvor de skal bruges på en given strækning. Der er dog fortsat udfordringer med leverandørens indkøbsproces på tværs af en række togtyper. Primo december 2019 er Banedanmarks leverandør konkret i gang med udrustningen af seks togtyper (inklusive IR4). Derudover pågår designarbejdet med Lokaltogs IC2 samt arbejde med Banedanmarks egne arbejds køretøjer, hvor et køretøj er udrustet.

De første 29 af Arrivas Lint41 var, som forudsat, udrustet i juni 2019, og dermed i god tid inden de skal bruges ved ibrugtagning af (Struer)-Thisted i 1. kvartal 2020. Udrustningen fortsætter nu for de resterende 14 tog, som skal være klar til ibrugtagning af (Langå)-Struer-(Holstebro) i 1. kvartal 2021. Udrustningen af First of Class (prototypen) for denne serie er afsluttet, og serieudrustningen skal efter planen igangsættes i foråret 2020, og vil være klar i tide til ibrugtagning af infrastrukturen.

Udrustningen af DSB's Desiro-tog (MQ) fortsætter nu for den anden serie, som udgør de resterende otte tog. Udrustningen af First of Class blev igangsat i september 2019, og serieudrustning skal efter planen igangsættes i foråret 2020. De vil være udrustet i tide til overdragelsen til Arriva i december 2020.

Udrustningen af det første af Lokaltogs Lint41 blev planmæssigt afsluttet i juni 2019. De første 12 tog i flåden skal være klar til trafikoverdragelsen af strækningen Roskilde-Køge til Region Sjælland ved køreplansskiftet i december 2020, hvilket de efter planen også vil være.

Udrustningen af det første af DSB's dobbeltdækkertog (ABs) er afsluttet, og ibrugtagningstilladelsen blev opnået i november 2019. I alt skal 25 tog udrustes.

Banedanmark besluttede i juni 2019 at igangsætte installationsarbejdet af First of Class for IR4-togene, da DSB har ønsket, at muligheden for at udruste IR4 holdes åben for at kunne skabe den nødvendige robusthed i tilgængeligt materiel. Designarbejdet er færdigt, og udrustningen af First of Class er igangsat i november 2019. Som led i at skabe yderligere robusthed i trafikafviklingen til gavn for passagerne har DSB et ønske om at få installeret ombordudstyr til ERTMS i deres IR4. Med henblik på at sikre størst mulig robusthed, og i lyset af at udrustningen af IC3-togene forløber planmæssigt, vil DSB og Banedanmark derfor igangsætte serieudrustningen af IR4-togene.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 20.093,8 mio. kr.
- Totaludgift: 20.093,8 mio. kr.
- Central reserve: 0 kr.

Overholdelse af bevilling

Med fortroligt akt. J af 10. maj 2011 og fortroligt akt. E af 30. november 2011 fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og fjernbane-projektets projektafslutning. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,8 mia. kr. (2012-priser). Besparelserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet.

På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen.

Projektets samlede totaludgift er 20.093,8 mio. kr., og det fulde beløb forventes anvendt. Det vurderes fortsat muligt at gennemføre projektet inden for den eksisterende bevilling, men reserven vurderes at være lavere end det normale niveau for projekter i en tilsvarende fase.

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

Projektet er blevet tildelt EU-støtte, jf. kapitel 4.

Elektrificering af Køge Nord-Næstved

Baggrund

Formål

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

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

I september 2014 blev der truffet endelig politisk beslutning om at gennemføre både elektrificeringen og hastighedsopgraderingen. Med projekterne spares 10 minutters rejsetid mellem Næstved og Køge.

Hastighedsopgraderingen blev regnskabsmæssigt afsluttet i 2018. Hastigheden på strækningen kan dog først hæves fra 120 km/t til 160 km/t efter Signalprogrammets udrulning på strækningen, forventeligt medio 2021. Der er i den forbindelse reserveret omkostninger til evt. ekspropriation af ejendomme i forbindelse med vibrationer som følge af hastighedsforøgelsen.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2013 og senere finanslove

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2013

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

De forberedende arbejder for elektrificeringen (udskiftning af lave vejbroer, arbejder på stationsområder mv.) er afsluttet. Alle elektrificeringsarbejderne blev afsluttet i 1. kvartal 2019, hvor der også blev gennemført test af elektrificeringen til 120 km/t. Immunisering af en strækning af S-banen (Ølsemagle-Køge) og en strækning af Lokalbansen mod Faxe ved Køge Station pågår og forventes afsluttet i 2019. Mangelarbejder mv. færdiggøres ligeledes i 2019. Projektet forventes regnskabsmæssigt afsluttet ved udgangen af 2019 med et restbudget til færdiggørelsesarbejder og til test af kørsel med 160 km/t i 2021.

Der kan først køre el-tog på strækningen efter ibrugtagning af det nye signalsystem på strækningen, hvilket af driftsmæssige årsager og grundet en sammenfaldende spærring af banen mellem Ringsted og Næstved, forventeligt først sker medio 2021.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 628,6 mio. kr.
- Totaludgift: 662,8 mio. kr.
- Central reserve: 34,2 mio. kr.

Projektet blev februar 2019 tilført 72,9 mio. kr. fra den centrale reserve. Det skyldes en række væsentlige merudgifter i projektet, herunder at priserne på broarbejderne i projektet viste sig væsentligt højere end forventet. Projektet har også haft flere tværgående omkostninger end forudsat i budgettet, som bl.a. skyldes behovet for at anvende væsentligt flere ressourcer end forudsat til koordinering og opfølgning på de udførte arbejder samt håndtering af såkaldte claims fra entreprenøren.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Elektrificering af Roskilde – Kalundborg

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2021
- Seneste Anlægsstatus: 2022 (Roskilde-Holbæk) / 2027 (Holbæk-Kalundborg)
- Aktuell status: 2022 (Roskilde-Holbæk) / 2027 (Holbæk-Kalundborg)

Bemærkninger

Som en del af ny udrulningsplan for Signalprogrammet med henblik på at sikre den mest robuste passagerservice, er det tidligere besluttet at opdele selve elektrificeringen af strækningen Roskilde-Kalundborg i to etaper og at immunisere den ene etape: først Roskilde-Holbæk (inkl. Holbæk station), dernæst Holbæk-Kalundborg. Strækningen Roskilde-Holbæk immuniseres og elektrificeres derefter, mens der på strækningen Holbæk-Kalundborg ikke elektrificeres, før de nye signaler (ERTMS) er udrullet på strækningen.

I lyset af den nye udrulningsstrategi for Signalprogrammet fra efteråret 2017 har Banedanmark udarbejdet ny udrulningsplan for elektrificering som oplæg til igangsatte forhandlinger med Aarsleff-Siemens. I forhandlingsforløbet kvalificeres planen i samarbejde med leverandøren, således at der vil foreligge en samlet opdateret forhandlet udrulningsplan for den resterende elektrificering.

Spor- og broombygningerne (dvs. de forberedende arbejder forud for selve elektrificeringen) af strækningen Roskilde-Kalundborg udføres i perioden 2019-2021. På delstrækningen Holbæk-Kalundborg udføres størstedelen af de forberedende arbejder til elektrificering i perioden 2022-2024.

Indledende projektering af selve elektrificeringen er for Roskilde-Holbæk begyndt, men detailprojektering og udførelse afventer indgåelse af en aftale om en ny udrulningsplan.

I foråret 2019 har Banedanmark gennemført udbuddet af immunisering af strækningen Roskilde-Holbæk med option til Kalundborg.

Beslutning om hvorvidt immunisering skal gennemføres udestår.

Projekteringen af elektrificeringen for strækningen Holbæk-Kalundborg forventes påbegyndt i 2026 og elektrificeringen udført og ibrugtaget i 2027. Elektrificeringen vil blive samordnet med Banedanmarks øvrige aktiviteter. Derfor kan tidsplanen for elektrificeringen blive justeret på et senere tidspunkt.

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

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 1.112,0 mio. kr.
- Totaludgift: 1.180,7 mio. kr.
- Central reserve: 68,7 mio. kr.

Projektet blev i 2018 tilført i alt 112,7 mio. kr. (2018-priser) fra dets centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af udgifter til immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk i lyset af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan.

Overholdelse af bevilling

Resultatet af udbuddet af immunisering har været højere end forventet. Projektets økonomi er derfor under konsolidering.

Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)

Baggrund

Formål

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

Jernbanen mellem Aarhus (ekskl. Aarhus H.) og Aalborg/Lindholm er ca. 140 km lang og dobbeltsporet bortset fra strækningen over Limfjordsbroen. Jernbanen elektrificeres ved at hænge køreledninger op i master langs sporene, anlægge to fordelingsstationer og opstille autotransformere. For at gøre plads til køreledningerne over sporene er det nødvendigt at udskifte eller hæve i alt 52 broer over jernbanen og rydde bevoksning langs banen – de såkaldte forberedende arbejder til elektrificeringen.

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 50 af 29. juni 2017

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

På delstrækningen mellem Langå og Hobro udføres de forberedende arbejder til elektrificeringen i perioden 2018-2021 samtidig med strækningens fornyelsesaktiviteter. For de øvrige delstrækninger mellem Aarhus H og Lindholm gennemføres de forberedende arbejder for elektrificeringen i 2020 samt i 2022-2023 (mellem Hobro og Lindholm) og 2020-2021 (mellem Aarhus og Langå).

I lyset af den nye udrulningsstrategi for Signalprogrammet fra efteråret 2017 har Banedanmark udarbejdet ny udrulningsplan for elektrificering som oplæg til igangsatte forhandlinger med

Aarsleff-Siemens. I forhandlingsforløbet kvalificeres planen i samarbejde med leverandøren, således at der vil foreligge en samlet opdateret forhandlet udrulningsplan for den resterende elektrificering. Konsekvenserne ved eventuelt at udføre elektrificeringen før implementering af de nye signaler – herunder immunisering – undersøges også.

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

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 2.395,6 mio. kr.
- Totaludgift: 2.795,7 mio. kr.
- Central reserve: 400,1 mio. kr.

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Elektrificering af Fredericia – Aarhus

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og senere finanslove

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

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

Projektering af broerne og udarbejdelse af besigtigelsesmateriale er opstartet og forventes at løbe til ultimo 2021. Besigtigelsesforretningerne er planlagt til afholdelse i 2019 og første halvdel af 2020, ekspropriationsforretninger følger og løber forud for udførelsen. Udførelsen af de forberedende arbejder forud for elektrificering sker fra 2020 og frem.

Som led i forberedelsen af elektrificeringen af Aarhus H gennemføres sporsænkning under Bruuns Bro og afledte arbejder mm. Udførelsen er jf. anlægsplanen planlagt til efter 2022. Der arbejdes på en koordineret plan med flere grænsefladeprojekter.

I lyset af den nye udrulningsstrategi for Signalprogrammet fra efteråret 2017 har Banedanmark udarbejdet en ny udrulningsplan for elektrificering som oplæg til igangsatte forhandlinger med Aarsleff-Siemens. I forhandlingsforløbet kvalificeres planen i samarbejde med leverandøren så der vil foreligge en samlet opdateret forhandlet udrulningsplan for den resterende elektrificering. Konsekvenserne ved eventuelt at udføre elektrificeringen før implementering af de nye signaler – herunder immunisering – undersøges også.

Selve elektrificeringen af strækningen mellem Fredericia og Aarhus forventes på det nuværende grundlag at finde sted i flere etaper med henblik på ibrugtagning ultimo 2026.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 2.291,7 mio. kr.
- Totaludgift: 2.688,3 mio. kr.
- Central reserve: 396,6 mio. kr.

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

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Fordelingsstation Vestfyn (Gelsted)

Baggrund

Formål

Med Aftale om trafik for 2007 blev der afsat midler til etablering af en fordelingsstation på Vestfyn ved Gelsted. Formålet var at forsyne den eksisterende elektrificerede jernbane over Vestfyn inkl. aflaste de øvrige fordelingsstationer. Siden er formålet udvidet til også at forsyne den nye bane over Vestfyn.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2007 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2013
- Seneste Anlægsstatus: 2021
- Aktuel status: 2021

Bemærkninger

P.t. indgår fordelingsstationen som en del af projektet Ny bane over Vestfyn. På grund af moderniseringen af fordelingsstationerne i Fredericia og Marslev, som forventeligt vil blive taget midlertidigt ud af drift i en periode i 2022-23, er det påkrævet at have etableret fordelingsstationen på Vestfyn allerede inden Ny Bane over Vestfyn forventes gennemført for at sikre opretholdelse af forsyningen til den elektriske togdrift. Finansudvalget forventes derfor at få forelagt et aktstykke om særskilt igangsættelse af Fordelingsstation Vestfyn (Gelsted) i foråret 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 35,0 mio. kr. (2019-priser)
- Totaludgift: 35,0 mio. kr. (2019-priser)
- Central reserve: 0,0 mio. kr. (2019-priser)

Det bemærkes, at projektets oprindelige bevilling blev givet i 2007, hvilket var før indførelsen af budgetteringsprincipperne i Ny Anlægsbudgettering. Der er derfor ikke afsat central reserve.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes ikke overholdt. Den oprindelige bevilling skulle alene finansiere en forsyning af den eksisterende jernbane, men formålet er siden udvidet til også at forsyne den nye bane over Vestfyn. Bl.a. derfor er den oprindelige bevilling ikke længere tilstrækkelig. Fordelingsstationen indgår pt. i projektet Ny bane over Vestfyn og anlægsoverslaget herfor.

Modernisering af kørestrøm

Baggrund

Formål

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

Formålet med projektet er at tilpasse det *eksisterende* kørestrømsanlæg (forsyningsanlæg og køreledningsanlæg) på den elektrificerede hovedstrækning København til Fredericia, så det kan håndtere den forøgede trafikmængde fra el-tog. Konkret drejer det sig om, at fordelingsstationer (transformerstationer) i Fredericia, Marslev, Slagelse og Roskilde alle skal enten levetidsforlænges, opgraderes eller nybygges for at kunne levere den forudsatte effektmængde (energi). Hertil kommer behovet for en helt ny fordelingsstation i København. Uden projektet vil der ikke kunne køre det af DSB forudsatte antal el-tog, og man vil ikke få fuld gavn af de igangværende investeringer i etablering af elektrificerede jernbanestrækninger.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

I 2018-2019 er der udarbejdet en programfaserapport for projektet (beslutningsgrundlag på fase 2-niveau). Samtidig blev projektets tidsplan fastlagt. Tidsplanen indebærer, at den første fordelingsstation – den i København – ibrugtages medio 2022, mens den sidste ibrugtages primo 2024. Tidsplanen understøtter den løbende udrulning af DSBs nye el-tog i de kommende år.

Forligskredsen tiltrådte i efteråret 2019 projektet.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 22,0 mio. kr.
- Totaludgift: 22,0 mio. kr.
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

Ovenstående bevillinger viser beløbet afsat til forberedelse af projektet. På finanslov for 2020 er projektbevillingen fastlagt til 578,3 mio. kr., totaludgiften til 680,8 mio. kr. og den centrale reserve til 51,3 mio. kr. i forbindelse med projektets igangsættelse.

Overholdelse af bevilling

Den nye projektbevilling, der indarbejdes på finansloven for 2020, forventes overholdt.

Ny station i Jerne

Baggrund

Formål

Projektet omfatter anlæg af en station i Jerne ca. 2 km øst for Esbjerg Station. Jerne er en bydel i Esbjerg og ligger på strækningen mellem Bramming og Esbjerg, som betjenes af IC- og regionaltog. Stationen anlægges på en jernbanedæmning med perroner af hver 90 meter på ydersiden af hvert spor, som muliggør standsning med regionaltog mod Ribe/Tønder. Den statslige del af projektet omfatter selve stationen og adgangsveje til vejen Skolebakken. Nord for stationen ligger banen op ad villahaver, hvor det vil være nødvendigt at ekspropriere areal både midlertidigt og permanent.

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

Hjemmelsgrundlag

Finanslov for 2018 og senere finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Stationen forudsættes at åbne ultimo 2020.

Der er gennemført besigtigelses- og ekspropriationsforretning i oktober 2019. Der forventes udsendelse af entreprenørudbud primo april 2020 og opstart i marken med forberedende arbejder primo juni 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 51,0
- Totaludgift: 60,3
- Central reserve: 9,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen på 51,0 mio. kr. forventes overholdt.

Hastighedsopgradering Aarhus-Langå

Baggrund

Formål

Baggrunden for projektet er et ønske om at forkorte rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg. Det overordnede mål er, at strækningen Aarhus til Aalborg skal kunne køres på ca. en time.

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

Hastighedsopgraderingen planlægges udført sammen med fornyelse og forberedende arbejder til elektrificering på strækningen i 2021. Ved at udføre fornyelse, forberedende arbejder til elektrificering samt hastighedsopgradering samtidig opnås en række synergieffekter. Dels forstyrres passageerne mindst muligt, da spærringerne kan udnyttes til at udføre flest mulige arbejder, dels undgås spildte omkostninger, idet eksempelvis sporet fornys, samtidig med at det flyttes med henblik på hastighedsopgradering.

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2021
- Seneste Anlægsstatus: 2021

- Aktuel status: 2021

Bemærkninger

Projektet er i projekteringsfasen. Entreprenørudbud forventes udsendt i april 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 505,1
- Totaludgift: 596,9
- Central reserve: 91,8 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen på 505,1 mio. kr. forventes overholdt.

Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 51 af 12. oktober 2017 og akt. 6 af 11. oktober 2018.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægsarbejderne ved Lindholm forventes fortsat gennemført, så jernbanen kan tages i brug i 2020, men grundet Signalprogrammets reviderede udrulningsplan vil det ske med eksisterende

sikringsteknologi og med senere udrulning af det nye signalsystem (ERTMS). Detailprojektering af projektet er forløbet i 2018 og 2019, mens der er udførelse i 2020.

Dobbeltsporet ved Hjørring planlægges anlagt i 2024 med det nye signalsystem (ERTMS). Det var oprindeligt forudsat, at dobbeltsporet ved Hjørring skulle anlægges i 2020 samtidig med dobbeltsporet ved Lindholm.

Projektet ved Lindholm forudsættes projekteret og udført samtidig med og i samme entrepriser som den nye bane til Aalborg Lufthavn, jf. beskrivelsen af dette projekt ovenfor.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 118,4
- Totaludgift: 118,4
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

Projektet har med akt. 6 af 11. oktober 2018 fået tilført dets bidrag til den centrale anlægsreserve på 14,3 mio. kr. (2018-priser) samt tilført yderligere 19,9 mio. kr. (2018-priser), således at totaludgiften udgør 118,4 mio. kr., som følge af projektændringer i forlængelse af Signalprogrammets ændrede udrulningsstrategi.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen på 118,6 mio. kr. forventes overholdt.

Anlæg af Stilling Station

Baggrund

Formål

Der anlægges med projektet en station i Stilling. Forligskredsen bag aftalen om Bedre og billigere kollektiv trafik har på baggrund af beslutningsgrundlag for projektet besluttet at bevilge midler til den såkaldte grundløsning for anlæg af stationen.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 88 af 28. februar 2019.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet vedr. anlæg af Stilling Station er under opstart.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 19,1 mio. kr.
- Totaludgift: 19,1 mio. kr.
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

Bevillingen til Stilling Station udgør 19,1 mio. kr., hvoraf central reserve udgør 2,9 mio. kr. Reserven udskilles først med finansloven for 2020.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen til Stilling Station forventes overholdt.

Ny bane til Aalborg Lufthavn

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 1542 af 13. december 2016.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægsarbejderne forventes gennemført, så jernbanen kan tages i brug i 2020 med eksisterende sikringsteknologi og med senere udrulning af det nye signalsystem (ERTMS). I 2018 og 2019 er der foregået projektering af projektet, mens der er udførelse i både 2018, 2019 og 2020. Projektet pro-

jekteres og udføres samtidig med og i samme entrepriser som Lindholmdelen af projektet Kapacitetsudvidelse af jernbanen i Lindholm og Hjørring, jf. projektets særskilte afsnit senere i kapitlet. Desuden koordineres med de forberedende arbejder for elektrificering.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 300,4
- Totaludgift: 300,4
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

Projektet konstaterede i forbindelse med projekteringen en række merudgifter, der bl.a. knytter sig til de tværgående omkostninger, byggeplads, bygherreadministration mv. Modsat lykkedes det at optimere funderingsløsningen, så denne er blevet billigere. Disse ændringer betød samlet set, at der i 2018 skulle disponeres 15,9 mio. kr. (2018-priser) af projektets centrale reserve.

Ud over disse merudgifter blev det tidligere konstateret, at der skulle afholdes udgifter som følge af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan som tiltrådt af forligskredsen bag projektet i november 2017, jf. afsnittet for Signalprogrammet. Disse ændringer betød, at der skulle disponeres yderligere 35,4 mio. kr. af den centrale anlægsreserve. En forhøjelse af projektets totaludgift som følge af disse yderligere ændringer blev indarbejdet på finansloven for 2019.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen på 300,4 mio. kr. forventes overholdt. Der er dog visse økonomiske risici, bl.a. grundet knappe sikringstekniske ressourcer og grundet jordarbejdet og de geotekniske arbejder i projektet.

Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

Baggrund

Formål

Jernbanen mellem Ringsted og Odense er en central hovedstrækning på det danske jernbanenet, og projektet vedrører en opgradering af hastigheden på strækningen. Med en opgradering af den maksimale hastighed på op til 200 km/t kan rejsetiden for lyntogene mellem Ringsted og Odense således reduceres med ca. 5 minutter. Strækningen benyttes af 12 mio. passagerer årligt, hvilket forventes at stige til mere end 15 mio. i 2025. Det fremgår af projektets beslutningsgrundlag, at den samfundsøkonomiske forrentning af projektet er ca. 16 pct. (intern rente).

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

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 141 af 16. maj 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er p.t. under opstart. Efter gennemført detailprojektering forventes anlægsarbejderne udbudt og kontraheret i 2020-2021, og anlægsarbejderne forventes udført i 2022-2024. Projektet udføres samtidigt med kommende sporfornyelsesprojekter på de enkelte delstrækninger, og Bannedanmarks projekt koordineres også med Sund & Bælts del af det samlede projekt, således at der så vidt muligt bliver synergi i arbejderne.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 409,9 mio. kr.
- Totaludgift: 484,4 mio. kr.
- Central reserve: 74,5 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen forventes overholdt.

Ny station i Vinge

Baggrund

Formål

Med Aftale om Metro, letbaner, nærbaner og cykler af 12. juni 2014 blev der reserveret 55 mio. kr. (2014-priser) til en ny S-togsstation i Vinge og afsat 5,1 mio. kr. (2017-priser) i 2015 til et statsligt

bidrag til forberedelse af projektet. Forligskredsen har i aftale af 10. oktober 2018 og med finansloven for 2019 besluttet at igangsætte etablering af S-togsstationen.

Hjemmelsgrundlag

Finanslov for 2019 .

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projekteringsfasen er afsluttet i sommeren 2019. Der er i tredje kvartal 2019 indgået kontrakter om udførelse af entrepriserne.

Udførelsen er opstartet planmæssigt med første spærring 2. september 2019. Den første entreprise afsluttes planmæssigt i fjerde kvartal 2019. Fremdriften i udførelsen følger planen, og stationen forventes at kunne ibrugtages i sommeren 2020. Projektet forventes endeligt afsluttet i 2. halvår 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 54,9
- Totaludgift: 54,9
- Central reserve: 0,0 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen på 54,9 mio. kr. forventes ikke overholdt. Da Banedanmark i sommeren 2019 havde modtaget tilbud på projektets to entrepriser, stod det klart, at tilbuddene for begge entreprisers vedkommende var højere end forventet. Samtidig konstateredes det, at projektets tværgående omkostninger var blevet underestimeret i budgettet. Forligskredsen besluttede ultimo august 2019 at fortsætte projektet. Projekt-/totaludgiften forhøjes derfor med 1,4 mio. kr. på finansloven for 2020 ved omdisponering af overskydende midler fra reservationen til Hastighedsopgradering Høbro-Aalborg.

Internet i tog

Baggrund

Formål

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

Hvad sidstnævnte angår, er der med akt. 9 af 13. oktober 2016 afsat en statslig totaludgift på 105,4 mio. kr. i 2019-priser med henblik på at sikre de størst mulige forbedringer af brugeroplevelsen ved internet i tog via investeringer i radiomaster langs jernbanenettet samt fibernet til transmission og teknikhytter. Midlerne er øremærket til den infrastrukturudbygning, som Banedanmark skal gennemføre, mens mobiloperatørerne afholder udgifterne til radioudstyr og driften heraf.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 9 af 13. oktober 2016

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Arbejdet er igangsat i 2016 og skulle oprindeligt være afsluttet med udgangen af 2019. Der er ved udgangen af 2019 etableret master på 37 sites, men yderligere sites kan først gennemføres i 2020, da disse sites kræver en længere sagsbehandlingstid. Herunder er fem afgørelser påklaget og ligger til sagsbehandling i Planklagenævnet, og for fire sites skal der gennemføres ekspropriationer i 2020 vedrørende vej-ret eller erhvervelse af mindre arealer, ligesom der på en mindre række sites har vist sig vanskeligheder med at kunne gennemføre etablering rent byggeteknisk bl.a. på grund af skrånende terræn og jordbundsforhold. Der vil kunne etableres op til 13 sites i 2020, afhængig af afgørelserne på de påklagede sites.

På ca. to-tredjedele af alle sites i projektet skal der tilkøbes jord og/eller indgås aftaler om vej-ret. Dette betyder, at Banedanmark har skullet indgå bilaterale aftaler med lodsejere om arealoverdragelse og/eller adgangsret for de enkelte placeringer af radiomasterne. Denne proces har i de fleste tilfælde vist sig langvarig og har presset tidsplanen for projektets efterfølgende udførelsesfase.

Banedanmark har nu modtaget 44 byggetilladelser inklusive landzonetilladelser, diverse dispensationer fra byggelinjer, fredskovstilladelser mv. 41 masteplaceringer er nu fordelt indbyrdes mellem mobiloperatørerne.

Projektet forventes gennemført inden udgangen af 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 105,4 mio. kr.
- Totaludgift: 105,4 mio. kr.
- Central reserve: 0 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

For at kunne realisere de resterende sites, der forventes at kunne gennemføres i 2020 som led i at sikre de størst mulige forbedringer af brugeroplevelsen, får projektet tilført dets bidrag til den centrale anlægsreserve i 2020. Dette har også været en forudsætning ifm. tildelingen af bevillingen. Med overførslen af central reserve er projektbevillingen 105,4 mio. kr. (2019-priser), hvilket forventes overholdt.

Ny bane over Vestfyn (udføres af Vejdirektoratet)

Baggrund

Formål

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

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov L 14 af 21. november 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2023

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: Forventet 2028/2029
- Sidste anlægsstatus: Nyt projekt
- Aktuell Status: Forventet 2028/2029

Bemærkninger

Projektet forventes at starte i 2023.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 4.104,4 mio. kr.
- Totaludgift: 4.850,7 mio. kr.
- Central reserve: 746,3 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er uændret.

Totaludgiften inkluderer udover bevilling til anlæg af projektet, også bevilling til Gelsted fordelingsstation.

Overholdelse af bevilling

Den oprindelige projektbevilling på 4.104,4 mio. kr. forventes overholdt.

Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg

Baggrund

Formål

Baggrunden for projektet er et ønske om at forkorte rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg. Det overordnede mål er, at strækningen Aarhus-Aalborg skal kunne køres på ca. en time.

For at kunne opnå højere hastighed mellem Hobro og Aalborg er det nødvendigt at udrette kurver på strækningen. Opgraderingen medfører blandt andet nye skinner, sveller og sporskifter på udvalgte delstrækninger. Hastighedsopgraderingen planlægges udført sammen med fornyelse på strækningen i 2020. Sporfornyelsen er en grundforudsætning for hastighedsopgraderingen.

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

Hjemmelsgrundlag

Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet gennemføres samtidigt med sporfornyelsesprojektet på strækningen, og sporentreprisen er i udbud, og der forventes indgåelse af kontrakt i januar 2020.

Udbud ifm. sikring og stærkstrøm samt i forhold til opgradering af broer mv. udsendes primo december med forventet kontraktindgåelse primo februar 2020.

Projektet forventes i hovedtræk gennemført som planlagt i 2020, dog er ombygningen på Aalborg St. udskudt til 2022 på grund af manglen på sikringstekniske valideringsressourcer, jf. også afsnittet om markedssituationen.

Endvidere vil der ske udskiftning af blødbund på grund af resonans i 2021, idet disse aktiviteter skal afvente målevognskørsel efter sporfornyelsen af Hobro-Aalborg (jf. 2.2 om fornyelsesprojekter).

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 386,4
- Totaludgift: 415,8
- Central reserve: 29,4 mio. kr.

Den senere udrulning af Signalprogrammet på strækningen medfører merudgifter til projektet, som skønnes til i alt 34,4 mio. kr. (2018-priser). Projektet er derfor tidligere blevet tilført disse midler fra dets centrale anlægsreserve.

Overholdelse af bevilling

Projektbevillingen på 386,4 mio. kr. forventes overholdt.

2.2. Fornyelsesprojekter på baneområdet

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

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

Table 2.1 | Økonomioversigt over fornyelsesprojekter på baneområdet

(mio. kr. 2019-priser)	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.19	Åbningsår
Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet 2015 - 2020				
Sporombygning af Køge Bugt-banen	(fortroligt)	Ja	722,7	2018
Sporfornyelse Valby-Frederikssund	551,2	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	561,6	2018
Sporfornyelse Langå-Hobro samt ombygning af Randers Station	818,8	Ja	597,5	2018
Sporfornyelse Ringsted-Nykøbing F. inkl. Nykøbing F. Station	188,1	Ja	32,5	2022
Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev	540,1	Ja	235,7	2020
Fornyelse af perroner ved Slagelse Station	61,4	Ja	8,7	2020

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

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

Baggrund

Formål

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

Projektet indgår som en integreret del af en hovedentreprise, hvor Banedanmark på vegne af A/S Femern Landanlæg gennemfører en sporteknisk forberedelse af strækningen Ringsted-Nykøbing Falster til senere hastighedsopgradering og elektrificering, jf. kapitel 10 om de danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 42 af 7. december 2017

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

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

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 188,1 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften på 188,1 mio. kr. forventes overholdt.

Perroner ved Slagelse st.

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 43 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Perronfornyelsesprojektet udbydes sammen med sporfornyelsen af stationen (jf. Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev nedenfor) ultimo 2019, hvorefter det forventes at indgå kontrakt med vindende entreprenør marts 2020.

Fornyelsen foregår i en række planlagte sporspæringer i 2020, hvor der vil være 9 døgn total-spærring og efterfølgende 2 gange 10 ugers spæringer af dele af Slagelse st. koordineret med den samtidige sporfornyelse af Slagelse St. Spærringernes start er planlagt til medio juli 2020.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 61,4 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Sporfornyelse af Slagelse st. og dele af strækningen mellem Fjenneslev og Forlev

Baggrund

Formål

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen gennemfører Banedanmark en sporfornyelse af strækningen Fjenneslev – Forlev samt sporfornyelse af Slagelse Station. Arbejderne imellem Fjenneslev - Forlev udføres i 2019, og fornyelse af Slagelse Station udføres i 2020. Begge arbejder udføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporombygningen imellem Fjenneslev og Forlev omfatter bl.a. fornyelse af sporkasse, ballastrensning, skinneudveksling, drænarbejder, udbedring af blød bund samt afledte sikrings-, kørestrøms og stærkstrømsarbejder. Ved Slagelse St. omfatter projektet fornyelse af skinner, sveller, sporskifter, dræn, flytning af signaler og fjernelse af en række sporskifter.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 15 af 8. november 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Sporfornyelsen af strækningen Fjenneslev – Forlev er udført, og kun få mangelarbejder mv. udestår.

Spor- og perronfornyelse af Slagelse Station udbydes ultimo 2019 og forventes udført fra ultimo april 2020 til og med 1. kvartal 2021.

ØkonomiBevilling

- Totaludgift: 540,1 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

2.3. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

Sporfornyelse af Langå – Hobro samt ombygning af Randers Station

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen har Banedanmark gennemført en sporfornyelse på strækningen Langå-Hobro, inkl. Stevnstrup, Randers, Fårup og Hobro stationer. Som led i projektet er der bl.a. gennemført en opgradering af sikringsanlægget på strækningen Randers-Hobro. Desuden bygges et nyt sikringsanlæg på Randers station. Pt. udestår alene levering af sikringsanlægget på Randers Station, og derfor afvikles trafikken på en midlertidig sikringsteknisk løsning. Det nye sikringsanlæg forventes ibrugtaget i påsken 2020. Den bevilgede totaludgift på 818,8 mio. kr. (2019-priser), jf. akt 69 af 7. december 2017, forventes overholdt.

Sporombygning af Køge Bugt-banen

Som led i arbejdet med at forny og vedligeholde jernbanen har Banedanmark gennemført en sporombygning af strækningen Hundige-Køge og fornyelse af køreledningsanlægget fra Skelbæk til Køge. Arbejderne blev udført i 2016-2019. Projektet omfattede bl.a. ballastrensning, fornyelse af spor, sveller og sporskifter, afledte sikrings- og stærkstrømsarbejder, kørestrømsarbejder og broarbejder. Kun mindre fejl- og mangelfhjælpning pågår. Hertil kommer forhandling af en del udestående krav med entreprenør. Den endelige afslutning af projektet forventes medio 2020. Finansudvalget godkendte projektet med fortroligt akt. R af 3. september 2015. Den bevilgede totaludgift forventes overholdt.

Valby-Frederikssund

Formålet med projektet var en fornyelse af S-banestrækningen Valby-Frederikssund, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standard. I samme periode gennemførte Banedanmark fornyelse af ni broer. Udskudte arbejder fra tidligere er i løbet af 2019 blevet udført, og projektet forventes afsluttet ved udgangen af 2019]. Den bevilgede totaludgift på 551,2 mio. kr. (2019-priser), jf. akt. 81 af 12. oktober 2017 og finansloven for 2019, er overskredet

som følge af en række ekstrakrav fra entreprenøren. Den samlede omkostning er under forelæggelsesgrænsen. Merudgiften bliver afholdt inden for Banedanmarks samlede bevilling til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

2.4. Fornyelse og vedligehold af jernbanenettet

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

Tablet 2.4 | Forbrug og prognose 2015-2020 (fornyelse og vedligehold)

(mio. kr. 2019-priser)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Bevilling (netto)	2.254,2	2.107,3	1.869,9	2.556,1	2.649,3	2.381,1	13.817,9
Forbrug / Prognose	2.342,0	2.139,5	2.311,1	2.540,7	1.991,0	2.303,0	13.627,3
Merforbrug	87,8	32,2	441,2	-15,4	-658,3	-78,1	-190,6

Anm.: Primo 2015 udgjorde opsparingen på konto § 28.63.05 (fornyelse og vedligehold) 540,1 mio. kr.

Formål

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

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

Status

Banedanmark har replanlagt udførelsen af fornyelsesprojekterne for perioden 2019-2022 som følge af den nye udrulningsplan for Signalprogrammet, jf. det særskilte afsnit for Signalprogrammet tidligere i denne publikation, den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering samt ud fra den nu tilgængelige bevilling, jf. uddybning nedenfor under den budgetmæssige situation.

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

I perioden 2020 -2022 forventes omvendt et relativt højt aktivitetsniveau, hvilket primært vedrører fornyelsesområdet. I perioden er der planlagt følgende større fornyelsesarbejder:

- Ballast- og skinnearbejder omkring Slagelse udføres i 2019.
- Mellem Ringsted og Nykøbing Falster udføres sporfornyelse i 2019-2021, som en del af opgraderingen af banen i forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt.
- I 2020 gennemføres sporfornyelse på Slagelse Station, og sporfornyelse på Vejle Station samt dele af strækningen Hobro-Aalborg.
- I 2021 gennemføres sporfornyelse på Århus-Langå, Fredericia Station og samt dele af den frie strækning mellem Fredericia-Aarhus og dele af strækningen København-Høje Taastrup.

- Den ændrede strategi for udrulning af Signalprogrammet, den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering samt den reducerede tilførsel af midler fra den centrale reserve har medført væsentlige ændringer i den tidligere plan for fornyelsesprojekter. Således er kørestrømsfornyelse Østerport-Holte, sporfornyelse af Høje Taastrup-Roskilde, Nyborg-Odense og dele af Fredericia-Aarhus (fri strækning) udskudt til efter 2021.

Udskydelsen af fornyelsesprojekterne medfører en forøgelse af Banedanmarks omkostninger til ekstraordinært vedligehold på de strækninger, der skulle have været fornyet. Herudover er der i perioden ibrugtaget en række nye anlæg, bl.a. København-Ringsted, hvilket ikke var forudsat i den oprindelige bevilling. Som følge heraf er der på finansloven for 2020 omdisponeret 40 mio. kr. årligt fra fornyelse til vedligehold.

Herudover tilføres fra 2020 bevilling til vedligehold som følge af meromkostninger grundet Signalprogrammets ændrede udrulningsplan, jf. afsnittet nedenfor. Samlet set medfører det, at Banedanmark i perioden har øget omkostningerne til vedligehold i forhold til det oprindeligt forudsatte.

Den budgetmæssige situation

Som led i finansieringen af fornyelsesindsatsen blev der på finansloven for 2014 og senere finanslove indbudgetteret i alt 4,1 mia. kr. (2013-priser) ekstra i perioden 2015-2020 til en økonomisk optimal vedligeholdelse af jernbanen. I henhold til forudsætningerne bag merbevillingen til fornyelsesindsatsen, har trækket på den centrale reserve til bl.a. Ny bane København-Ringsted nødvendiggjort en reduktion af merbevillingen til fornyelsesindsatsen på ca. 0,3 mia. kr., som blev indarbejdet på finansloven for 2019. En yderligere reduktion af merbevillingen på ca. 0,3 mia. kr. blev tidligere indarbejdet på finansloven for 2017 som følge af Signalprogrammets træk på den centrale reserve foruden en reduktion på 0,2 mia. kr. på finansloven for 2015 som følge af tilpasninger i lyset af de i Togfonden DK vedtagne anlægsprojekter.

Omvendt er der på finansloven for 2020 i forlængelse af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan indarbejdet en merbevilling til vedligehold (ca. 0,1 mia. kr. årligt fra 2020 og frem) og fornyelse (ca. 0,1 mia. kr. årligt fra 2022 og frem).

Samlet for perioden 2015-2020 forventer Banedanmark et mindreforbrug i forhold til bevillingen på ca. 335 mio. kr. Det var tidligere forventningen, at der ville være et merforbrug i perioden svarende til opsparingen på Banedanmarks finanslovskonto for fornyelse og vedligehold primo 2015 (540,1 mio. kr.), og at der derfor ikke ville være nogen tilbageværende opsparing ved udgangen af 2020. Især den aktuelle situation med begrænsede ressourcer til sikringsteknisk validering har dog medført, at visse aktiviteter er udskudt til efter 2020, og at opsparingen ikke længere forventes nedbragt fuldt ud. I stedet er periodens arbejder prioriteret, således at opsparingen forventes fuldt nedbragt ved udgangen af 2023.

3. Veje

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

Afsnit 3.1 giver en status for igangværende større anlægsprojekter. Afsnit 3.2 giver en status for større vedligeholdelsesprojekter, og afsnit 3.3 giver en status for efterslæbsnedbringelse mv.

I kapitel 8 gives en oversigt over puljeprojekter på vejområdet under Transport- og Boligministeriet.

Markedssituationen på vejområdet

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

I afsnit 3.1 gives en status på igangværende større anlægsprojekter på vejområdet. Afsnit 3.1.2 indeholder en oversigt over projekter, som er åbnet for trafik, og hvor kun mindre færdiggørelsesarbejder udestår. Bilag 4 indeholder en oversigt over den geografiske placering af igangværende større anlægsprojekter på statsvejnettet.

3.1. Projekter under gennemførelse

Tablet 3.1 | Økonomioversigt over Vejdirektoratets anlægsprojekter

(mio. kr. 2019-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 30.09.19	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden							
Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)	449,7	Ja	380,5	Ja	307,8	23%	2019
Storstrømsbroen	4.347,7	Ja	3678,8	Ja	744,1	29%	Vejforbindelse: 2022 Baneforbindelse: 2023
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe og etablering af klappbro over Ribe Å	195,5	Ja	165,4	Nej	38,5	100%	2023
Haderup Omfartsvej	299,9	Ja	253,8	Ja	88,6	0%	2020
Finansloven							
Udvidelse af E45, Aarhus S - Skanderborg S	548,7	Ja	464,3	Ja	288,0	0%	2019
Udvidelse af Vestfynske Motorvej, Nr. Aaby-Odense V	2.475,4	Ja	2.094,6	Ja	170,1	0%	2022

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

Syd om Regstrup (Skovvejen, 2. etape)

Baggrund

Formål

Strækningen har en del pendlertrafik, som samtidig har været støt stigende de seneste 10 år. Samtidig medfører erhvervsområderne i den vestlige del, især i Kalundborg, at der er en del tung er-

hvervstrafik på strækningen. Projektet omfatter en udbygning af ca. 1,5 km af Skovvejen, der p.t. er en motortrafikvej, til firesporet motorvej samt anlæg af yderligere 5 km ny firesporet motorvej syd om byen Regstrup. Projektet er af væsentlig betydning for håndteringen af den fremtidige trafikvækst samt erhvervs- og samfundsudviklingen i området.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 526 af 29. april 2015

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Sidste anlægsstatus: 2019
- Aktuel Status: 2019

Bemærkninger

Motorvejen i sin helhed blev åbnet for trafik den 3. oktober 2019 og markering af indvielse fandt sted den 8. oktober 2019.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 380,5 mio. kr.
- Totaludgift: 449,7 mio. kr.
- Central reserve: 69,2 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Den oprindelige projektbevilling på 380,5 mio. kr. forventes overholdt.

Storstrømsbroen

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 737 af 1. juni 2015

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2022 for vej og 2023 for bane
- Sidste anlægsstatus: 2022 for vej og 2023 for bane
- Aktuel Status: 2022 for vej og 2023 for bane

Bemærkninger

Ny vej for adgang til eksisterende Storstrømsbro på Nordfalster blev ibrugtaget 17. april 2019. Der er i perioden april til september 2019 gennemført et større jordarbejde ved Orehoved på Nordfalster for tilpasning af højden på den eksisterende jernbanedæmning til den nye bro.

Der er anlagt midlertidig anløbsbro og en 700 m lang midlertidig arbejdsdæmning ved broens sydlige ende på kysten ved Orehoved og anlæg af to brofundamenter er påbegyndt.

Etablering af produktionspladsen for broelementer pågår, herunder opstilling af 4 store produktionshaller, anlæg af udskibningshavn og etablering af belægnings. Betonværket er opstillet og certificeret. Entreprenøren er på nuværende tidspunkt ca. fem måneder bag tidsplanen for anlægsaktiviteterne, men forventer at kunne indhente tidsplanen gennem komprimering af anlægsaktiviteterne, startende medio 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 3.678,8 mio. kr.
- Totaludgift: 4.347,7 mio. kr.
- Central reserve: 668,9 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektet har på finansloven for 2019 en projektbevilling på 3.678,8. Projektøkonomien er forbedret som følge af et gunstigt licitationsresultat, men vurderes fortsat at være stram, da detailprojekteringen gav anledning til en række merudgifter, bl.a. til arkæologi, sikring af konstruktionen mod skibsstød og islast samt til fundering. Der kan derfor blive behov for at trække på projektets centrale reserver. De væsentlige risici i projektet vedrører claims og nedrivningsentreprisen, hvorfor der først vil være afklaring om det potentielle træk på den centrale anlægsreserve ca. 2022. Projektets totaludgift på 4.347,7 mio. kr. forventes overholdt.

Udbygning af Rute 11 gennem Ribe og etablering af klapbro over Ribe Å

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Aktstykke nr. 24 af 1. december 2016

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Sidste anlægsstatus: 2020
- Aktuel Status: 2023

Bemærkninger

Den første ekspropriationsforretning afholdtes i marts 2019 og den anden forventes afholdt februar 2020. Den nordlige del af projektet (udvidelsesdelen) er udbudt som hovedentreprise, og er startet i marken i april 2019.

Trafik ledes af interimsvvej- og bro under konstruktionen af klapbroen. Interimsvvejen er anlagt i slutningen af 2018 og der er lånt to feltbroer af Forsvaret, som er opsat i juni 2019. Klapbroen har været udbudt i totalentreprise i juli 2019, men der indkom ingen tilbud fra de fem prækvalificerede entreprenører og alle angav, at prisloftet på 40 mio. kr. ikke gjorde det muligt at byde på opgaven. Transportministeren har i brev af 16. september 2019 orienteret forligskredsen bag en grøn transportpolitik om, at der ved et genudbud vil være behov for at trække på den afsatte centrale anlægs-

reserve. Derfor udbydes klapbroen først igen, når vejudvidelsen er mere fremskreden, således at risikoen for, at de øvrige projektrisici materialiserer sig, vurderes ikke at være væsentlig. Dette medfører, at klapbroen først kan forventes at åbne i 2023. Forsvaret vurderer, at feltbroerne kan løftes op og lægges på interimsdæmningen i september 2020, således at den lokale sejlklub kan passere og trække deres både op til vinter.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 165,4 mio. kr.
- Totaludgift: 195,5 mio. kr.
- Central reserve: 30,1 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektet har på finansloven for 2019 en projektbevilling på 165,4 mio.kr, som det har vist sig, at projektet ikke kan gennemføres indenfor efter udbuddet af klapbroen. En fuld udmøntning af den afsatte centrale anlægsreserve til genudbud af opgaven om anlæg af klapbro over Ribe å vil imidlertid indebære, at der ikke er disponibel reserve til at håndtere situationer, hvor de øvrige projektrisici ved projekt om udbygning af Rute 11 i Ribe måtte indtræde. Derfor må udmøntningen af den centrale anlægsreserve til genudbud af opgaven om anlæg af klapbro over Ribe å i første omgang afvente, at det øvrige projekt for udbygning af Rute 11 i Ribe er så fremskredent, at der er skabt større vished om udgifterne til de øvrige dele af projektet.

Haderup omfartsvej

Baggrund

Formål

En omfartsvej vest om Haderup anlagt som 2+1 motortrafikvej med midterautoværn og dimensioneret til en hastighedsbegrænsning på 100 km/t har et højt samfundsøkonomisk afkast. Vejdirektoratet afsluttede i 2014 VVM-undersøgelsen af omfartsvejen. Undersøgelsen viste, at en omfartsvej ved Haderup vil kunne aflaste strækningen gennem byen for tung trafik og bidrage til at forbedre fremkommeligheden på rute 34 mellem Skive og Herning.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 382 af 26. april 2017

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020

- Sidste anlægsstatus: 2020
- Aktuel Status: 2020

Bemærkninger

Broarbejder er startet op i november 2018, aflevering af broer sker primo december 2019. Viborgvej og Røgbækken er afleveret 1. oktober 2019. Broen ved Hedevej er støbt og entreprisen forventes afleveret 11. december 2019. Jord- og belægningsarbejder er startet op i februar 2019. Som en del af entreprisen skal Viborgvej/rute 16 senest åbne 29. november 2019, hvilket overholdes. Vejen forventes at åbne i efteråret 2020, med eventuelle færdiggørelsesarbejder i 2021.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 253,8 mio. kr.
- Totaludgift: 299,9 mio. kr.
- Central reserve: 46,1 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Den oprindelige projektbevilling på 253,8 mio. kr. forventes overholdt.

Udvidelse af E45, Aarhus S – Skanderborg S

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Finanslov for 2017

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2020
- Sidste anlægsstatus: 2020
- Aktuel Status: 2020

Bemærkninger

Belægningsarbejdet (herunder etablering af slidlag) blev udbudt primo 2019, udført i sommeren 2019 og afsluttet september samme år. Vejen er herefter igen åbnet for trafik i oktober 2019. Øvrige supplerende støjtiltag gennemføres i 2020. Sammenfletningsproblemet i sydgående retning (overgangen mellem tre og to spor) er nu flyttet fra Århus Syd til Skanderborg Syd. Der følges løbende op på sammenfletningen. Projektet forløber planmæssigt og det sidste arbejde vedr. supplerende støjtiltag forventes gennemført i løbet af 2020.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 464,3 mio. kr.
- Totaludgift: 548,7 mio. kr.
- Central reserve: 84,4 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Den oprindelige projektbevilling på 464,3 mio. kr. forventes overholdt.

Udvidelse af Vestfynske motorvej mellem Nørre Aaby og Odense V

Baggrund

Formål

Der er voksende trængselsproblemer i myldretidsperioderne på E20 Fynske Motorvej på strækningen mellem Nørre Aaby og Odense V med omfattende kødannelse ved trafikulykker og andre hændelser. Der er derfor behov for en udvidelse af kapaciteten på strækningen. Anlægsarbejdet med udvidelse fra fire til seks spor mellem Nørre Aaby og Odense V er påbegyndt i april 2019.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov nr. 524 af 27 maj 2010

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er delt i to etaper; Odense Vest til Gribsvad samt Gribsvad til Nørre Aaby.

Anlægsarbejdet på strækningen Odense Vest til Gribsvad er i gang. Etapen forventes åbnet i efteråret 2020. Etapen Gribsvad til Nørre Aaby forventes at blive gennemført 2021-2022. På etapen fra Gribsvad til Nørre Aaby har Vejdirektoratet i 2019, på baggrund af opdaterede støjberegninger og den nuværende praksis for støjafskærmning, udvidet støjafskærmningsløsningen. Udgiften hertil afholdes indenfor den samlede projektbevilling. Besigtigelse på strækningen Gribsvad til Nørre Aaby gennemføres sidst i 2019.

Økonomi

Bevilling

- Projektbevilling: 2.094,6 mio. kr.
- Totaludgift: 2.475,4 mio. kr.
- Central reserve: 380,8 mio. kr.

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Den oprindelige projektbevilling på 2.094,6 mio. kr. forventes overholdt.

3.2. Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

Tabel 3.2 | Åbnede projekter med mindre færdiggørelsesarbejder

(mio. kr. 2019-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 30.09.19	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Infrastrukturfonden							
Funder-Låsby (Silkeborgmotorvejen)	4.833,5	Ja	4.089,9	Ja	3.827,1	0%	2016
Greve S.-Køge S. (udbygning af Køge Bugt-motorvejen, 1. og 2. etape)	2.369,2	Ja	2.004,70	Ja	1.735,1	0%	1. etape: 2015 2. etape: 2017
Holstebromotorvejen (Herning-Holstebro)	3.466,3	Ja	2.933,00	Ja	2.651,5	0%	Sydlig del: 2017 Nordlig del: 2018

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

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

For Funder-Låsby gælder, at efter åbning af strækningen fra Funder til Hårup har det vist sig, at beboerne langs enkelte delstrækninger har oplevet et højere støjniveau end forventet. Der vil derfor blive gennemført supplerende støjreducerende tiltag, som forventes færdiggjort ultimo 2019.

For Greve S - Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. & 2. etape) pågår der grænsedragning til kommunerne, samt håndtering af støj i henhold til facadeisoleringer for beboere på strækningen. Projektet overgår til færdiggørelseskontoen 2020.

For Holstebromotorvejen pågår mindre afslutningsarbejder, og der behandles sager om støj, nærhed og dominans, - dvs. de beboere der føler sig støjbelastet af vejen kan rejse deres sag overfor Ekspropriationskommissionen og få genvurderet deres ejendom og belastning som følge af anlægget.

3.3. Større vedligeholdelsesprojekter

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

Tabel 3.1 | Økonomioversigt over vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr. 2019-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.19	Afslutningsår
Infrastrukturfonden / Finansloven				
Gl. Lillebæltsbro - fornyelse af vejbanen	137,6	Ja	88,4	2020
Spunsvæggen på Lyngbyvej – etape 2	98,1	Ja	21,1	2020

Vedligeholdelse af Gl. Lillebæltsbro – fornyelse af vejbanen

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er en fornyelse af vejbanen på Gl. Lillebæltsbro. Fornyelsen er nødvendig, efter at en række eftersyn de seneste 15 år har konstateret, at kørebanebetonen er i så ringe en stand, at en hovedstandsættelse skal udføres nu for at hindre hyppige driftsreparationer med gener for trafikken og store udgifter til følge. Projektet forventes at forlænge holdbarheden af vejbanen på Gl. Lillebæltsbro med ca. 50 år.

Hjemmelsgrundlag

Fortroligt akt. C af 24. november 2016

Fortrolig akt. D af 1. november 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018

Forventet afslutningsår:

- Oprindeligt: 2018
- Sidste anlægsstatus: 2019
- Aktuel status: 2019

Bemærkninger

Projektet var oprindeligt sat til gennemførelse fra 2017-18. En del af arbejdet skulle foretages inden for jernbanens sikkerhedszone, men da det ikke var muligt at få sporspæringer, blev en ny tidsplan udarbejdet. Herpå er vedligeholdelsesarbejdet sat til gennemførelse fra 2018-19. Projektet nærmer sig nu sin afslutning. Vejbanen blev ibrugtaget fredag den 13. september 2019. De sidste arbejder udføres, og entreprisen blev afleveret rettidigt den 9. december 2019 af entreprenøren.

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 137,6 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling er ændret via en tillægsbevilling i 2018 som følge af Fortrolig akt. D af 1. november 2018.

Overholdelse af bevilling

Den af Folketingets Finansudvalg godkendte forhøjelse af aktstykkebevillingen ved fortrolig akt D af 1. november på 137,6 mio. kr. forventes overholdt.

Spunsvæggen på Lyngbyvej – etape 2

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er en forstærkning af spunsvæggen (støttevægge af stål, der forhindrer jorden i at skride) på Lyngbyvej/Helsingørmotorvejen nord for København. Spunsvæggen fastholdes af ankre, der er i meget dårlig stand som følge af rustskader. Der etableres i stedet nye jordankre samt stålpæle, der afstiver den eksisterende konstruktion. Arbejderne vedrører spunsvæggen på begge sider af motorvejen på en strækning ca. mellem afkørsel 2 Tuborgvej (sydgående) og afkørsel 3 Kildegårdsvej (nordgående). Trafikken på motorvejen vil blive opretholdt, mens dele af den parallelt forløbende Lyngbyvej lukkes. Det sikres dog, at beboere langs strækningen får adgang til deres boliger.

Hjemmelsgrundlag

Fortrolig akt. L af 25. januar 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet afslutningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Sidste anlægsstatus: 2020
- Aktuel status: 2020

Bemærkninger

Projektet er blevet tiltrådt ved fortroligt akt. L af 25. januar 2018.

Kontrakten med entreprenøren blev indgået d. 7. november 2018. Hovedparten af selve anlægsarbejdet udføres i 2019, mens vejrligsafhængig overfladebehandling og finish udføres i foråret 2020 med henblik på aflevering i juni 2020. Anlægsarbejderne følger tidsplanen.

Økonomi

Bevilling

- Aktstykkebevilling: 98,1 mio. kr.

Den oprindelige aktstykkebevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Den oprindelige aktstykkebevilling på 98,1 mio. kr. forventes overholdt.

3.4. Vedligeholdelsesmæssig balance for kapitalbevarende vedligeholdelse

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

Vedligeholdelsesmæssig balance mv.

Efterslæbet på statsvejnettet er løbende nedbragt i henhold til de politiske aftaler om en forstærket vedligeholdelsesindsats. Fremgangsmåden er, at aktiverne som udgangspunkt reparerer på det økonomisk optimale tidspunkt, og Vejdirektoratet arbejder løbende på at forbedre de metoder, der anvendes til at vurdere aktivernes tilstand mhp. at muliggøre en stadig mere præcis fastlæggelse af det økonomisk optimale tidspunkt for udførelse af vedligeholdelsesarbejder.

På nuværende tidspunkt er der et mindre efterslæb, som blev opbygget i 2018, hvor finanslovsbevillingen lå under det økonomisk optimale behov for 2018. Dette efterslæb forventes indhentet inden for den nuværende bevilling ved udgangen af 2020, hvor vejnettet vil være i vedligeholdelsesmæssig balance.

Kapitalbevarende vedligeholdelse kigger ind i en sigtelinje, hvor prognoserne for det økonomiske optimale behov overstiger forventede finanslovsbevillinger. Dette betyder, at der igen vil blive opbygget efterslæb, hvis ikke finanslovsbevillingerne forøges. Når vejnettet ikke længere er i vedligeholdelsesmæssig balance, vil efterslæbet medføre meromkostninger for staten, da det vil være nødvendigt at udskyde arbejder, hvilket medfører ekstra omkostninger.

Vejdirektoratet vil prioritere vedligeholdelsesarbejderne inden for de bevillingsmæssige rammer med henblik på at minimere meromkostningerne ved udskydelse af arbejder, og at der dermed ikke opbygges unødigt efterslæb.

Prognose for optimal vedligeholdelse i 2019 og frem

De seneste tilstandsvurderinger vedrørende det fremadrettede økonomisk optimale behov for kapitalbevarende vedligeholdelse er foretaget primo 2019 og viser et samlet behov på 2.460 mio. kr. (2019-priser) i perioden fra 2019 til 2022. Den nuværende finanslovsbevilling i samme periode udgør 2.296 mio. kr. (2019-priser). Det vil medføre, at der med den nuværende finanslovsbevilling forventes opbygget efterslæb, da der må udskydes arbejder svarende til ca. 164 mio. kr. ultimo 2022. Det konkrete tal for efterslæbets størrelse i 2022 er dog behæftet med usikkerhed, da potentielle ændringer i bevilling og vedligeholdelsesbehovet af de konkrete aktiver kan forekomme. Belægninger og bygværker er underlagt årlige tilstandsvurderinger, og merbevillingsbehovet kan som følge heraf enten ned- eller opjusteres i de fremtidige år.

Tabel 3.4 | Merbevillingsbehov og udskydelser 2019-2022 ved økonomisk optimal vedligeholdelse

§ 28.21.30.10 Kapitalbevarende vedligeholdelse (mio.kr. i 2019 priser)	2019	2020	2021	2022	I alt 2019-2022
Bevilling FL 2019 (inkl. videreførelse)	650	549	549	549	2.296
Behov ved økonomisk optimal vedligeholdelse	601	545	514	800	2.460
Forskydning af aktiviteter over årene for at imødekomme efterslæb	49	4	35	-88	0
Merbevillingsbehov ift. FL2019 excl. udskydelsesomkostninger (efterslæb)	0	0	0	164	164

Vejnettet forventes overordnet at være i vedligeholdelsesmæssig balance frem mod udgangen af 2021. Herefter vil der på bygværker og belægninger igen opbygges efterslæb med den nuværende bevilling, da vedligeholdelsesbehovet, på baggrund af de nuværende prognoser, vil stige væsentligt.

4. Letbaner

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

Det er besluttet at give statslig støtte til lokalt forankrede projekter om at etablere letbaner i Aarhus, Odense og København, jf. tabel 5.1.

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

Tabel 4.1 | Økonomioversigt over letbaneprojekter

(mio. kr. 2019-priser)	Total-udgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Totalforbrug pr. 30.09.2019	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling ³⁾ 30.09.19	Åbningsår/afslut
Aarhus Letbane (inkl. elektrificering af Grenaa-banen)	2.131,10	Nej	2.127,20	1.077,50	1.070,10	2019
Odense Letbane	2.823,20	Ja	1.836,60	1.192,30	506,2	2021
Letbane i Ring 3	5.884,00	Ja	1.045,00	1.981,10	796,4	2025

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

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

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

4.1. Aarhus Letbane

Baggrund

Projektet Aarhus Letbane består af 12 km dobbeltsporet letbanelinje gennem Aarhus samt elektrificering og tilpasning af Odderbanen og Grenaa-banen til letbanedrift.

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 432 af 16. maj 2012

Aftale af 12. juni 2014

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2012

Forventet åbningsår:

- Aktuel status: er åbnet

Bemærkninger

Arbejdet med at etablere etape 1 af Danmarks første letbane er afsluttet: 30. april 2019 åbnede de resterende strækninger mellem henholdsvis Aarhus og Grenaa og mellem Lisbjerg og Lystrup. Dermed er den fulde strækning på i alt 110 kilometer taget i brug.

Åbningen af Aarhus Letbane er sket i tre etaper: 21. december 2017 åbnede den såkaldt indre strækning i det centrale Aarhus fra Aarhus H til Universitetshospitalet i Skejby via den nye havnefront. 25. august 2018 fulgte den 29 kilometer lange strækning mellem Aarhus H og Odder samt delstrækningen fra Skejby til Lisbjergskolen.

Banedanmark, der ejer Grenaabanen, har i 2. halvår 2019 afsluttet projektet med at hastighedsopgradere banen. Det er sket ved at nedlægge de usikrede overkørsler, så hastigheden kan hæves fra 75 til 100 km/t for derved at nedbringe rejsetiden og tilbyde halvtimesdrift mellem Aarhus og Grenaa. Dette afventer dog etablering af krydsningsspor (se nedenfor under udestående opgaver).

Der udestår på nuværende tidspunkt enkelte opgaver:

- Aarhus Letbane skal etablere et krydsningsspor på Trustrup Station. Denne opgave er en forudsætning for, at man kan få fuldt udbytte af hastighedsopgraderingen og dermed tilbyde halvtimesdrift mellem Aarhus og Grenaa.
- Aarhus Letbane skal desuden etablere krydsningsspor ved Vestre Strandallé.
- Herudover er der mindre anlægsopgaver langs strækningerne, som forventes afsluttet i løbet af 2020.

Økonomi

Bevilling

- Statsligt bidrag: 1.077,5 mio. kr.
- Totaludgift: 2.127,2 mio. kr. (eksklusive driftsrelaterede udgifter, inklusive midler til elektrificering af Grenaabanen, men ikke Banedanmarks udgifter til hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa).
- Central reserve: 0 mio. kr.

Der er afsat i alt 1.077,5 mio. kr. (2019-priser) i statsligt bidrag til Aarhus Letbane I/S inkl. bidrag til elektrificering af Grenaabanen og trinbræt i Thorsager.

Overholdelse af bevilling

Selskabet har oplyst, at anlægsprojektet, som staten medfinansierer, forventes at overstige det nuværende budget, men at overforbruget finansieres af interessenterne, dvs. Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

4.2. Odense Letbane

Baggrund

Odense Letbane vil bestå af en 14,4 km lang letbanelinje fra Tarup Centeret i nord via Odense centrum til Hjallesø station i syd. Linjen vil have 26 stationer. Letbanen vil betjene bl.a. Odense Bane-gårdcenter, Rosengårdcenteret, Syddansk Universitet, Nyt Odense Universitetshospital og Hjallesø station. Letbanen er endvidere tænkt sammen med Odense Kommunes omfattende planer om byomdannelse i Odense centrum.

Odense Kommune har foretaget tilkøb til Odense Letbane som en del af anlægsfasen, herunder opgradering af sportyper, etablering af to stitunneller samt tilkøb af 2 ekstra togsæt. Kommunen står selv for finansieringen heraf.

Hjemmelsgrundlag

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

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2015

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Selve anlæggelsen af den kommende letbane følger de oprindeligt lagte planer. Alle de forberedende arbejder med ekspropriering og anlæggelse af veje, fortove og cykelstier mv. som forberedelse til letbanen er nu afsluttet i al væsentligt omfang. Fokus er nu på anlæggelsen af infrastruktur med skinner, stationer mv.

Byudviklingsprojektet Fra Gade Til By, der også er ejet af Odense Kommune, har dog meldt ud, at der er forsinkelser på færdiggørelsen af en parkeringskælder i det indre Odense, hvor Odense Letbane skal anlægge letbanen henover. Odense Kommune har meddelt Odense Letbane P/S, at forsinkelsen af anlægsarbejdet ved parkeringskælderens indebærer, at Odense Letbane får senere adgang til de nødvendige arbejdsarealer end planlagt.

Denne forsinkelse af anlæggelsen af det berørte stykke på cirka 200 meter af letbanetraceet betyder en udskydelse af den kommercielle idriftsættelse af letbanen til forventeligt 3. kvartal 2021 i stedet for ved udgangen af 2020 som oprindeligt planlagt.

De ekstraordinære omkostninger ved udskydelsen af den kommercielle idriftsættelse finansieres alene af Odense Kommune.

Økonomi

Bevilling

- Statsligt bidrag: 1.133,3 mio. kr.
- Totaludgift: 2.823,2 mio. kr. (heraf 140,8 mio. kr. vedrørende tilkøb Odense Kommune)
- Central reserve: 128,8 mio. kr. (heraf 69,8 mio. kr. vedrørende Odense Kommune)

Den oprindelige totaludgift er kun ændret som følge af prisopregning og tilkøb finansieret af Odense Kommune.

Der er afsat i alt 1.192,3 mio. kr. (2019-priser) i statsligt tilskud til Odense Letbane inkl. 30 pct. korrektionstillæg (reserver) samt foregående bidrag til projektets forberedende analyser. Der er i forbindelse med kontraktindgåelse i 2017 på transportsystemet disponeret over hele den statslige projektreserve og en delmængde af den statslige centrale anlægsreserve. Der refterer herefter 59,0 mio.kr. af den statslige centrale anlægsreserve (2019-priser).

Overholdelse af bevilling

Den samlede totaludgift på 2.823,2 mio. kr. (Inkl. Odense Kommunes tilkøb og de resterende reserver på 128,8 mio. kr.) forventes overholdt. I totaludgiften er der medregnet en ekstraomkostning på 180 mio. kr., som skyldes Odense Kommunes prioritering af letbanes senere arealadkomst på den tidligere Thomas B. Thriges gade. Dette medfører, en forsinket åbning af letbanen og en meromkostning på i alt 180 mio. kr. Meromkostningen finansieres alene af Odense Kommune, således at der i den oprindelige samlede bevilling fortsat vil være en ikke disponeret reserve på 128,8 mio. kr.

4.3. Letbane i Ring 3

Baggrund

Formål

Hovedstadens Letbane har til formål 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. Når letbanen står færdig, bliver det nemt, hurtigt og komfortabelt at rejse på tværs af hovedstadsområdet.

Hjemmelsgrundlag

Lov nr. 165 af 26/02/2014.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- Ultimo 2018 (indgåelse af kontrakter)

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2024
- Seneste Anlægsstatus: 2025
- Aktuel status: 2025

Bemærkninger

Letbaneprojektet har pt. fokus på detailplanlægningen af projektet. I detailplanlægningsprocessen drøfter Hovedstadens Letbane, entreprenører og kommuner, hvordan de sidste detaljer i letbaneprojektet skal se ud.

Ydermere foregår der i øjeblikket en række forberedende anlægsarbejder. De forberedende arbejder skal klargøre letbanestrækningen til det egentlige anlæg af letbanen. Endelig foretages der i øjeblikket et stort antal ledningsomlægninger, og der er nu blevet omlagt ledninger i alle 8 letbanekommuner langs letbanestrækningen.

Onsdag den 19. juni 2019 blev byggeriet af letbanen officielt skudt i gang.

Økonomi

- Statsligt bidrag: 1981,1 mio. kr.
- Totaludgift: 5.884 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Totaludgiften på 5.884 forventes overholdt

5. Femern Bælt

5.1. Kyst til kyst-forbindelsen

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov 575 af 4. maj 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Status for iværksættelse af anlægsfasen

På baggrund af udviklingen i den tyske godkendelsesproces indgik forligskredsen bag Femern Bælt-projektet den 26. marts 2019 en politisk aftale om igangsættelse af anlægsarbejdet i Danmark på Femern Bælt-forbindelsen. Det forudsætter, at der kan indgås tillægsaftaler med de to hovedentreprenører FBC og FLC inden for de økonomiske og tidsmæssige rammer, der er lagt til grund for iværksættelsesplanen.

Femern A/S har i september 2019 indgået en aftale med FBC om etablering af arbejdshavn mv. Aftalen er indgået inden for den samlede anlægskontrakt med FBC, uden at kontrakten som helhed igangsættes. Aftalen er trådt i kraft den 1. november 2019. Dermed er anlægsfasen for tunnelprojektet indledt.

Forhandlingerne med FLC om tunnelementfabrikken mv. pågår.

Status for den tyske domstolsproces

Femern A/S modtog hen over sommeren 2019 de uddybende klagebegrundelser fra de otte klagere, der har indgivet klage over den tyske myndighedsgodkendelse af projektet.

Femern A/S har i efteråret 2019 efter aftale med den tyske godkendelsesmyndighed i Kiel fremsendt bemærkninger til samtlige otte klager til Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig. Bemærkningerne er afstemt med godkendelsesmyndigheden, som også har fremsendt deres bemærkninger

til domstolen. Replikker fra de klagende parter til godkendelsesmyndighedens og Femern A/S' besvarelser forventes at indkomme løbende frem mod primo 2020.

Domstolen har meddelt, at den mundtlige forhandling forventes at finde sted i perioden 7. september – 2. oktober 2020, og at der inden for perioden er afsat 10 retsdage hertil. Det er i overensstemmelse med det, som Femern A/S har lagt til grund for den overordnede tidsplan for projektet.

Der er indtil videre ikke konstateret nye, væsentlige emner i klagerne, som godkendelsesmyndigheden og Femern A/S ikke allerede har forholdt sig til i forbindelse med ansøgningen, høringsprocessen og selve godkendelsen.

EU-Rettens domme om statsstøttegodkendelsen af Femern Bælt-finansieringen

Som konsekvens af EU-Rettens domme i december 2018 vedr. finansieringsmodellen for Femern Bælt-projektet, iværksatte Kommissionen den 5. juli 2019 en formel undersøgelsesprocedure for statsstøtte. I den forbindelse udsendte Kommissionen en såkaldt "åbningskrivelse", som alle interesserede parter kunne komme med bemærkninger til.

En ny afgørelse forventes at foreligge i begyndelsen af 2020.

I bilag 2 om EU-støtte er der beskrevet forholdene omkring CEF-støtten til Femern-projektet, og status på forlængelse af støtteperioden.

Økonomi

Bevilling (2015-prisniveau)

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

Bemærkninger

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

Femern A/S opstillede i 2016 på baggrund af endelige tilbud fra entreprenørerne på projektets fire store tunnelkontrakter et anlægsbudget for kyst til kyst-forbindelsen, som ved åbning i 2028 er på 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau). Budgettet indeholder reserver på 7,3 mia. kr. i overensstemmelse med anbefalingerne fra EY's eksterne kvalitetssikring af projektets risici og reserver.

Tilbagebetalingstiden for Femern Bælt-projektet inklusive de danske landanlæg er samlet set beregnet til 36 år.

Overholdelse af bevilling

Fra 1. april 2009 til 30. september 2019 var bruttoomkostningerne 5,3 mia. kr. Anlæggbudgettet på 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau) forventes overholdt.

5.2. Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Baggrund

Formål

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

Med aftalen af 4. marts 2016 mellem den daværende regering (Venstre), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen blev det besluttet, at banen mellem Ringsted og Nykøbing Falster udbygges til dobbeltspor, opgraderes til 200 km/t og udstyres med nyt signalsystem med færdiggørelse i 2021 (tidsplanen for udrulning af nyt signalsystem er pt. under afklaring). Den samme strækning elektrificeres senest i 2024. Disse aktiviteter er projektets fase 1. Projektets fase 2 – strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødbyhavn (grænsefladen til kyst til kyst-forbindelsen syd for Holeby) – udbygges, så anlægget står færdigt inden åbningen af kyst til kyst-forbindelsen.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 97 af 20. marts 2013

Lov nr. 575 af 4. maj 2015

Bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015

Folketinget vedtog lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. A/S Femern Landanlæg finansierer og ejer de nye anlæg, mens transport- og bygningsministeren med bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015 gældende fra 1. oktober 2015 har delegeret varetagelse af anlægsopgaverne til Banedanmark.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2024 (fase 1)/2028 (fase 2)
- Seneste Anlægsstatus: 2023 (fase 1)/ 2028 (fase 2)
- Aktuell status: 2023 (fase 1)/ 2028 (fase 2)

Bemærkninger

Banedanmark har stort set afsluttet de aktiviteter, som er fremrykket ved akt. 97 af 20. marts 2013. Det drejer sig om 18 vejbroer på Lolland og Falster, nedrivning af overtagede bygninger, støjisolering af eksisterende bygninger samt etablering af ekstra perron på Vordingborg Station. I årene

fremover forventes nedrevet et mindre antal bygninger. Støjsoleringen på Sjælland er startet i sommeren 2019. Der er udsendt breve til de berørte husejere primo 4. kvartal 2019, med forventet opstart af entreprenørarbejderne i begyndelsen af 2020. Arbejderne forventes afsluttet i 2021.

På baggrund af den politiske aftale af 4. marts 2016 har Banedanmark foretaget følgende:

- *Bropakke 2-4* om 52 broer på hele strækningen: Pr. 30. september 2019 har der fundet aflevering og ibrugtagning sted for 45 af de 52 broer. Der pågår indsamling og aflevering fra entreprenører af endelig slutdokumentation for alle 52 broer. Aflevering og ibrugtagning af de resterende 7 broer (alle 7 er banebroer) foretages i 2. halvår 2020.
- *Anlægspakke 1-2* om jord- og afvandingsarbejder på Sjælland og Falster: *I Anlægspakke 1* på Sjælland er jordarbejder på den store kurveforlægning nord for Glumsø, samt arbejderne i 2019-spærringen på strækningen Næstved-Vordingborg nu afsluttet. Herudover er støjskærmsarbejder på Næstved Station næsten afsluttet. *I Anlægspakke 2* på Falster er Eskilstrup Station ombygget og ibrugtaget i 2018, og dæmning og sporkasse for det eksisterende spor er opgraderet og ibrugtaget i 2019. I sporspærringen i 2019 er dæmningen og sporkasse for det nye spor ligeledes udført, med undtagelse af Nørre Alslev, Tingsted og Nykøbing Falster stationsområder, der ombygges i 2021. For både *Anlægspakke 1 og 2* er der konstateret mange ekstraarbejder og ændringer, med deraf følgende merudgifter, blandt andet som følge af dårlig jordkvalitet og som følge af mange uforudsete forhold ved at ombygge i eksisterende infrastruktur.
- *Ny Masnedssundbro*: Ibrugtaget den 15. september 2019.
- *Sporentreprisen* mellem Ringsted og Nykøbing F.: Frem til ultimo september 2019 er der udført de planlagte sporarbejder mellem Næstved og Nykøbing Falster. Planlægningen af sporarbejderne i 2020 er startet.
- *Stationsentreprisen*: Eskilstrup Station blev færdigbygget i 2018, og Vordingborg og Lundby stationer blev færdigbygget i 2019. Glumsø og Nr. Alslev stationer er færdigprojekterede og skal udføres i hhv. 2020 og 2021, mens projekteringen af Nykøbing F. Station pågår. Denne skal udføres i 2021.
- *Signalprogrammet*: De planlagte arbejder for 2019 er udført. Planlægningen af arbejder til udførelse i 2020 er igangsat.
- *Elektrificeringsprogrammet*: Elektrificering af Ringsted-Næstved færdiggøres ultimo 2021, mens elektrificering af Næstved-Nykøbing Falster færdiggøres ultimo 2023 under forudsætning af, at jernbaneforbindelsen på den nye Storstrømsbro er etableret i 2023. Det har medført en væsentlig ekstrabetaling til leverandøren. Elektrificeringsprogrammet drøfter udrulningsplan med leverandøren på den resterende del af strækningen. Udførelse pågår på Næstved Station samt mellem Næstved og Vordingborg.
- Der etableres ekstra lange overhalingsspor med kapacitet til godstog på 1.000 meter.

Aktiviteterne knyttet til projektets fase 2 (strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødbyhavn) udbydes, når tidsplanen for fase 2 er kendt.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

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

Der har været flere tilfælde af merudgifter i forhold til det forudsatte. Foruden merudgifter i forbindelse med bl.a. etablering af den nye Masnedsundbro har Banedanmark vurderet et merbehov i forhold til styringsomkostninger, som på nuværende tidspunkt er ved at blive dokumenteret i relation til årsager og konsekvenser. Det er i forlængelse heraf besluttet af Banedanmark og A/S Femern Landanlæg, at der gennemføres et eksternt review af disse udgifter. Tidligere er der i forbindelse med udbud af flere entrepriser, opnået betydelige besparelser, der løbende er tilbageført til reserven. På denne baggrund forventes det samlede budget overholdt.

6. Metroen

Metroselskabet varetager en række anlægsprojekter og indgår i planlægning af yderligere udbygning af metronettet i hovedstaden. For det første står Metroselskabet for anlægget af Cityringen, som er en 15,5 km underjordisk metrolinje med 17 stationer i det centrale København og Frederiksberg og åbnede d. 29. september. For det andet varetager Metroselskabet anlægget af en Nordhavnsmetro, som bliver en afgrening fra Cityringen til den nye bydel i Nordhavnen. For det tredje er Metroselskabet i gang med anlægget af Sydhavnsmetroen, som bliver en forlængelse af linjen fra Nordhavnen via Cityringen til Ny Ellebjerg Station. Af ”Aftale om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg Station” fra oktober 2016 fremgår det, at der skal gennemføres en analyse af anlæg af en højklasset kollektiv trafikløsning til Hvidovre Hospital og Bispebjerg Hospital, og Metroselskabet forestår dette arbejde. Metroselskabet forestår som følge af ”Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavn samt udbygning af Nordhavn” desuden en undersøgelse af anlæg af yderligere metrostationer i Nordhavnen i forlængelse af den igangværende afgrening til Nordhavnen til betjening af den nye bydel. Endelig forestår Metroselskabet som følge af ”Principaftale om anlæg af Lynetteholmen” forundersøgelsen af metrobetjening til Lynetteholmen.

Tabel 6.1 | Anlægsbudgetter for metroen

Projekt	Anlægsbudget (2019-priser)	Forbrug pr. 1. oktober 2019
Cityringen	25,3 mia. kr.	24,8 mia. kr.
Nordhavn	3,2 mia. kr.*	2,4 mia. kr.
Sydhavn	9,4 mia. kr.*	2,1 mia. kr.

*) Inkl. 30 pct. korrektionsreserve

6.1. Cityringen

Baggrund

Formål

Anlægge Cityringen, der er en 15,5 km. underjordisk metrolinje med 17 stationer i det centrale København og Frederiksberg.

Hjemmelsgrundlag

LOV nr. 552 af 6. juni 2007.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- Ultimo 2010 (indgåelse af kontrakt)

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: December 2018

- Seneste Anlægsstatus: September 2019
- Aktuel status: September 2019

Bemærkninger

Byggeriet af Cityringen er færdiggjort og Metroselskabet modtog den 25. september 2019 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens endelige godkendelse til, at Cityringen kan køre med passagerer.

Cityringen blev den 29. september 2019 idriftsat/åbnet for passagerer.

På nuværende tidspunkt udestår færdiggørelsen af. transfertunneller på Københavns Hovedbanegård, Østerport Station og forbindelsen på Nørrebro Station. Der udestår ydermere etablering af mobilnetværk i Cityringens tunneler. Endelig udføres – i sidste del af 2019 - en række mindre arbejder som f.eks. belægning, beplantning mv. på stationspladserne.

Økonomi

Det godkendte anlægsbudget på 25,4 mia. kr. for Cityringen forventes overholdt.

6.2. Nordhavnsmetroen

Baggrund

Formål

Som en afgang fra Cityringen bygges der en metrolinje til Nordhavnen med foreløbig to stationer ved Nordhavn og Orientkaj. Metrostationen ved Nordhavn bliver en underjordisk station, forbundet med Nordhavn S-togsstation via en gangtunnel. Orientkaj St. bliver en højbanestation.

Hjemmelsgrundlag

LOV nr. 526 af 27. maj 2013.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2014 (indgåelse af kontrakt)

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Anlægget af metrolinjen til Nordhavn er gået ind i den afsluttende fase, og åbningen forventes stadig at finde sted i 1. kvartal 2020.

I øjeblikket er langt det meste anlægsarbejde på Nordhavnsafgreningen afsluttet. Der arbejdes intensivt på at etablere en sammenhængende og optimeret tidsplan for alle udestående arbejder, herunder tests, sikkerhedsdokumentation og prøvedrift.

Arbejdet med transfertunnelen mellem de forskellige dele af Nordhavn Station er forsinket, og det vurderes i øjeblikket i hvilket omfang arbejderne kan fremrykkes og udføres parallelt, med henblik på at reducere den nuværende forsinkelse, hvormed gangtunnelen forventes færdig 1. kvartal 2020. Denne forsinkelse vil ikke påvirke den samlede tidsplan.

Økonomi

Det godkendte anlægsbudget på 3,2 mia. kr. for metro til Nordhavn forventes overholdt.

6.3. Sydhavnsmetroen

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

LOV nr. 156 af 18. februar 2015.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2018 (indgåelse af kontrakt)

Forventet åbningsår:

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

Bemærkninger

Sekantpælearbejdet er afsluttet på alle byggepladser og udgravningen er også afsluttet på Enghave Brygge, Ørstedværket, Sluseholmen og på Mozarts Plads teknik rum. For nuværende er der således ikke pres på næste betydelige milepæl – at Enghave Brygge er klar til at modtage tunnelboremaskinerne og sende dem mod Ny Ellebjerg som planlagt, hvilket forventeligt vil finde sted primo 2020.

Økonomi

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

7. Øvrige projekter

Kronprinsesse Marys Bro (Fjordforbindelsen Frederikssund)

Baggrund

Formål

Forbindelsen gennemføres af den selvstændige offentlige virksomhed ”Fjordforbindelsen Frederikssund”.

Vejdirektoratet forestår opførelsen af de fysiske anlæg på vegne af den selvstændige offentlige virksomhed og er forretningsfører for virksomheden. En ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund vil forbedre fremkommeligheden over Roskilde Fjord for såvel de lokale borgere, som den daglige pendlertrafik. Den nuværende forbindelse over Roskilde Fjord med Kronprins Frederiks Bro blev anlagt i 1935, og den stigende trafik over fjorden har igennem årene medført stadig større fremkommelighedsproblemer på forbindelsen med deraf følgende kødannelser på begge sider af fjorden.

Hjemmelsgrundlag

Aktstykke 104 af maj 2013

Anlægslov 1519 af 27. december 2014

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2016

Forventet åbningsår:

- Oprindeligt: 2019
- Sidste anlægsstatus: 2019
- Aktuel Status: Åbnet 2019

Bemærkninger

Kronprinsesse Marys Bro blev indviet lørdag den 28. september 2019, og de første betalende biler kunne passere broen 30. september 2019. Overordnet er anlægsarbejderne forløbet planmæssigt, og de største entrepriser er slutfregnet i efteråret 2019. Arbejdet med montage af de i alt 492 segmenter til broens overbygning blev afsluttet 2. maj 2019. Alle arbejder på motortrafikvejen fra Skibbyvej til Marbæk er afsluttet. Motortrafikvej og højbroen blev afleveret den 2. august 2019, hvilket er ca. 3 måneder før den oprindelige færdiggørelsestermin. Tilslutningen til Frederikssundsvej blev afleveret 23. september 2019.

Betalingsanlægget er udformet som et free-flow system (dvs. uden bomme), og der blev i oktober 2018 indgået servicekontrakt med operatøren BroBizz Operatør A/S indeholdende både anlæg og drift af anlægget. Anlægget blev idriftsat den 30. september 2019. Bestyrelsen i Fjordforbindelsen Frederikssund har i maj 2018 vedtaget, at taksterne bliver 14 kr. for køretøjer op til 3.500 kg og 41 kr. for køretøjer over 3.500 kg. Dermed har bestyrelsen fulgt de takster, der blev lagt op til i anlægsloven.

Der er opsat supplerende, midlertidig skiltning for at gøre det mere tydeligt, at lastbiler ikke længe må køre over den gamle bro. På basis af de uhensigtsmæssigheder, der er konstateret efter at broen er åbnet, vil der desuden blive foretaget mindre justeringer af den permanente vejvisning (skiltning).

Efter åbningen af Kronprinsesse Marys Bro vil der i henhold til tidligere drøftelser med Frederikssunds Kommune blive indført enkelte mindre trafiksanerende foranstaltninger på J.F. Willumsensvej, dels af hensyn til den trafikale sammenhæng på tværs af J.F. Willumsens Vej, og dels som forbedrer trafikmiljøet i Frederikssund. Siden broens åbning har antallet af krydsende biler, lastvogne og motorcykler været mindre end forventet. Det er dog for tidligt at kunne konkludere på trafiktallene på nuværende tidspunkt, idet det tager tid, førend trafikanterne vænner sig til den nye fjordforbindelse.

Økonomi

Bevilling

- Projektramme: 1780,5 mio. kr.
- Totaludgift: 2044,9 mio. kr.
- Heraf statsligt bidrag: 635,8 mio. kr.

Den oprindelige projektramme er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Projektets samlede anlægsoverslag (totaludgift) inklusive etablering af betalingsanlægget udgør 2.044,9 mio. kr. Der er på finansloven bevilget 635,8 mio. kr. i statsligt bidrag til selve anlægsprojektet eksklusiv 2,8 mio. kr. til den forudgående forberedelse af projektet. Den resterende udgift til projektet finansieres af den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund ved låneoptag, og tilbagebetales efterfølgende via brugerbetaling på den nye forbindelse. Lån er hjemtaget, og der er nu optaget fire lån med et samlet provenu på i alt ca. 1,1 mia. kr. Alle lån er gennemført til et meget tilfredsstillende renteniveau. Dette samt et tilfredsstillende licitationsresultat for totalentreprisen gør, at projektets anlægsudgift samt finansieringsudgifter er mindre end oprindeligt forudsat, hvorfor anlægslovens krav om en tilbagebetalingstid på maksimalt 40 år forventes indfriet.

8. Puljeprojekter på transportområdet

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

8.1. Puljeprojekter finansieret af Aftaler om en grøn transportpolitik

Tabel 8.1 | Puljeprojekter og øvrige mindre projekter på transportområdet, En grøn transportpolitik

(mio. kr. 2019-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.19	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til stationsmoderniseringer					
Anlæg af ny station i Favrholt (syd for Hillerød)	62,7	Ja	4,8	2023	Banedanmark
Gødstrup station (Sygehus)	16,5	Ja	7,5	2020	Banedanmark
Nordhavn station	79,4	Ja	15,0	(bero)	Banedanmark
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til mere cykeltrafik (2009-2014)					
Tværgående evaluering af cykelpuljens effekt	1,5	Ja	1,3	2019	Vejdirektoratet
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til bedre trafiksikkerhed (2009-2014)					
Simulator til lokoføreruddannelsen	12,7	Ja	0,5	(afklaring)	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
eCall	10,3	Ja	5,3	(afklaring)	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Fartvisere på statsvejnettet	6,1	Ja	5,0	2019	Vejdirektoratet
§ 28.11.14. Transportpuljer					
Pulje til fremme af gods på bane (2009-2014)					
Delvis finansiering af signalløsning for godsto	57,3	Ja	0,0	2021	Banedanmark
§ 28.11.71. Generelle puljer					
Fremme af ordninger, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)					
Istandsættelse af busstoppesteder	15,0	Ja	12,4	-	Vejdirektoratet
Øvrige puljer og mindre projekter					
Bekæmpelse af støj (Støjskærm Allingevej samt støjskærm Bramdrupdam)	46,2	Ja	23,3	2019	Vejdirektoratet
Modulvogntogsforøget	221,0	Ja	199,3	(afklaring)	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Bjæverskov	37,3	Ja	16,9	2018-2019	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Tapsøre	7,7	Ja	4,4	2018-2019	Vejdirektoratet

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

Nedenstående oplister projekter i tabel 8.1, hvor der er konstateret ændringer i tid, økonomi eller funktionalitet siden seneste version af Anlægsstatus:

- Åbningsår for Anlæg af ny station i Favrholt (syd for Hillerød) er ændret fra 2022 til 2023. Favrholt Station er et samarbejdsprojekt mellem Region Hovedstaden, Hillerød kommune, DSB og Banedanmark. Alle parterne er blevet enige om at udskyde projektet med ét år, eftersom åbningen af Nyt Hospital Nordsjælland i Hillerød ligeledes er blevet udskudt med ét år.
- Simulator til lokoføreruddannelsen: Med input fra branchen igangsætter TBST en afdækning af efterspørgslen og mulighederne for at anvende midlerne.
- En forlængelse af støjskærmen ved Bjæverskov med 700 meter er blevet godkendt. Forlængelsen finansieres ved tilførsel af 6,2 mio. kr. fra andre støjskærmsprojekter i puljen. 3,2 mio. kr. fra projektet støjskærm ved Taulov og 3,0 mio. kr. fra projektet støjskærm ved Bregnerød.

Afsluttede/åbnede puljeprojekter siden forrige Anlægsstatus:

- Ingen afsluttede projekter siden sidste anlægsstatus.

Tabel 8.2 | Økonomioversigt over igangværende medfinansieringspuljer og -projekter, En grøn transportpolitik

(mio. kr.)	Periode for tilskudsordningen	Udmøntet i alt pr. 30.09.19	Resterende pulje (2019-priser)	Ansvarlig institution
Udmøntes til projekter varetaget af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet				
Medfinansieringspuljen	-	151,6	0,0	Vejdirektoratet
Nordvendt TSA ved Bodumvej + shunt ved TSA 70	2017-2019	4,7	17,7	Vejdirektoratet
Udmøntes til projekter udført af eksterne parter				
Statsligt tilskud til Marselis boulevard	-	73,3	199,9	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Odense kanal	-	130,9	130,9	Vejdirektoratet
Statsligt tilskud til Rønne Havn + supplerende statsligt bidrag	-	35,7	35,7	Vejdirektoratet
Nyt tilslutningsanlæg ved Grønlandsvej syd for Vejle	-	30,2	60,7	Vejdirektoratet
Udbygning af Tranholmvej	-	15,4	23,1	Vejdirektoratet
Øget hastighedsgrænse for lastbiler, lettere og tunge vogntog	-	0	29,7	Vejdirektoratet

Følgende projekter i tabellen er fortsat igangværende:

- Statsligt tilskud til Marselis Boulevard: 1. etape er afsluttet, 2. etape afventer finansieringen i kommunen.
- Udbygning af Tranholmvej: Projektet forventes afsluttet i 2020.

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

Tabel 8.3 | Puljer og puljeprojekter på transportområdet, Bedre og billigere kollektiv trafik

(mio. kr. 2019-priser)	Afsat bevilling i alt	Overholdelse af bevilling	Forbrug pr. 30.09.19	Bevillingsansvarlig
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	54,6	Ja	4,4	Banedanmark
Pulje til investeringer i kollektiv busstrafik	396,3	Ja	355,4	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Supercykelsstier og fremme af cyklisme	100,0	Ja	98,9	Vejdirektoratet
Pulje til medfinansiering af kommunale cykelprojekter fordelt over hele landet	104,5	Ja	104,5	Vejdirektoratet

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

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

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen

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

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

8.3. Puljeprojekter og medfinansieringsprojekter finansieret af finanslovsaftaler

Tabel 8.4 | Puljeprojekter på transportområdet, aftaler om finansloven

(mio. kr. 2019-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 30.09.19	Åbningsår/afslutning	Bevillingsansvarlig
Finanslov 2018					
Etablering af vestvendte ramper ved Esbjergmotorvejens tilslutningsanlæg 67 ved Vejen Øst (medfinansieringsprojekt)	14,6	Ja	9,0	2019	Vejdirektoratet
Finanslov 2019					
90 km/t på landeveje	53,0	Ja	22,8	2018	Vejdirektoratet
130 km/t på eksisterende motorvejsstrækninger	43,0	Ja	0,0	2020	Vejdirektoratet
Midler til støjbekæmpelse					
Etablering af støjskærm ved Sanderum	25,0	Ja	10,7	2019	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Taulov	11,4	Ja	8,6	2019	Vejdirektoratet
Etablering af støjskærm ved Bregnerød	7,3	Ja	6,6	2019	Vejdirektoratet
Pulje til mindre transportinitiativer					
<i>Trafiksikkerhed</i>					
Krydsombygning ved Ansvej, Ans	6,0	Ja	2,6	2019	Vejdirektoratet
Krydsombygning ved Vildsundvej, Vildsund	6,3	Ja	4,8	2019	Vejdirektoratet
Rundkørsel Koldingvej, Tyse	7,9	Ja	4,9	2019	Vejdirektoratet
<i>Fremkommelighed</i>					
120 km/t på udvalgte motorvejsstrækninger	18,2	Ja	17,9	2018	Vejdirektoratet
Ombygning af frakørsel på M3, TSA18	8,4	Ja	2,0	2019	Vejdirektoratet
Udbygning af rampe Hillerødmotorvejen, TSA 5	3,5	Ja	1,7	2019	Vejdirektoratet
Forbindelsesrampe E45 Østjyske Motorvej, TSA 46	25,2	Ja	1,7	2019	Vejdirektoratet
Udbygning af sydligt rampekryds og anlæg af ny vestvendt rampe, Frakørsel 59, Fredericia S	21,6 ¹	Ja	4,7	2019	Vejdirektoratet
Øget hastighedsgrænse for lastbiler, lettere og tunge vogntog på landeveje - skiltning af statsveje	1,5	Ja	0,1	2019	Vejdirektoratet
Begrænsning af lastbiloverhalinger på motorveje	15,0	Ja	0,5	2019	Vejdirektoratet
Investeringspulje til mindre, regionale flyvepladser	3,0 ²	Ja	0,0	2019	Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Finanslov 2020					
Ombygning af rundkørsel til signalanlæg ved Frederikssundsvej i Kregme	22,7	Ja	0,9	2020	Vejdirektoratet

1) Jf. aftalen af 29. januar 2018 forudsætter realiseringen af projektet, at Fredericia Kommune medfinansierer projektet med 18,3 mio. kr. i alt.

2) Der er på finanslovens § 28.56.04.10. årligt afsat 3,0 mio. kr. til puljen.

For ombygning af frakørsel på M3 (TSA18) gælder det, at projektet kun er delvist gennemført. Det bestod af to dele, én del på frakørselsrampen fra Motorring 3 (statsvej) og én del på kommunevejen Lagergårdsvej. Vejdirektoratet gennemførte den del af anlægsprojektet, som vedrører statsvejen. Projektet blev herefter indstillet, da der ikke var enighed mellem Vejdirektoratet og Gentofte Kommune omkring udformningen af det resterende projekt.

8.4. Pulje til overkørsler

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

Af Anlægsstatus for 2. halvår 2018 fremgik det, at der fortsat ville udestå opgradering eller nedlæggelse af usikrede overkørsler efter 2018. I perioden 2009-2019 er 388 overkørsler henholdsvis opgraderet eller nedlagt, og i den sidste del af 2019 gennemføres der også arbejder på Esbjerg-Struer, Struer-Thisted og Skanderborg-Skjern. Ved udgangen af 2019 vil der udestå 12 usikrede overkørsler til opgradering eller nedlæggelse på Banedanmarks net. Disse er beliggende på strækningerne Bramming-Tønder, Skanderborg-Skjern og Esbjerg-Struer, og disse opgraderes eller nedlægges op gennem 2020'erne i forbindelse med Signalprogrammets udrulning.

I forhold til Grenaabanen er status pr. 1. oktober 2019, at samtlige overkørsler på Grenaabanen nu er enten opgraderet eller nedlagt, og Banedanmarks har dermed indfriet deres tidligere udmeldte forventning om, at alle overkørsler på Grenaabanen skulle enten opgraderes eller nedlægges før udgangen af 2019. Der udestår afsluttende arbejder, som færdiggøres i 2020.

Det modtagne tilbud på opgradering af overkørsler på Grenaabanen lå markant over det afsatte budget. Endvidere har der været en merudgift i forhold til det afsatte budget på opgradering af overkørsler på strækningen Esbjerg-Struer, der – for at sikre opgradering eller nedlæggelse af hovedparten af de usikrede overkørsler på strækningen i 2019 – gennemføres i konventionel signalteknologi for efterfølgende at blive opgraderet til ny signalteknologi, når denne udrulles på strækningen. Samlet forventes der en merudgift på 41,7 mio. kr. (2020-priser), der på finansloven for 2020 er finansieret inden for Banedanmarks samlede bevillinger, idet der omdisponeres midler fra bl.a. bevillingen til fornyelse og vedligehold af jernbanen.

8.5. Pulje til øget tilgængelighed på stationer

Med Aftale om finansloven for 2017 blev den daværende Venstre-regering, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti enige om at afsætte 50 mio. kr. (2017-priser) til en pulje til øget tilgængelighed på stationer for personer med handicap.

Aftaleparterne har i foråret 2017 besluttet, at nedenstående liste over tilgængelighedsfremmende tiltag skal prioriteres for de 50 mio. kr.:

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

Flere af projekterne er sat i bero, da de ved detailprojekteringen har vist sig at være mere komplekse end forudsat ved den politiske aftaleindgåelse. Blandt andet vurderer Banedanmark og Dansk Blinde-samfund, at nogle ledelinjeprojekter ikke er hensigtsmæssige at udføre, før der på disse stationer etableres niveaufri adgang. Desuden er der øgede omkostninger specielt til elevatorprojekterne, da projekterne også omfatter perronombygning mv. udover etablering af elevatorer.

Status for projekterne er, som følger:

- Ledelinjeprojekter på Regstrup, Mørkov, Svebølle, Borris og Ulfborg station er sat i bero grundet manglende niveaufri adgang på stationerne.
- Ledelinjeprojekter på København, Roskilde og Østerport station er sat i bero grundet revideret prognose, der angiver en potentiel øget omkostning til projektet udover det afsatte budget.
- Ledelinjer i Odense og Kolding er udført.
- Elevatorprojekt på Østerport er sat i bero grundet revideret prognose, der angiver en potentiel øget omkostning til projektet udover det afsatte budget.
- Elevatorprojekt på Bjerringbro station er sat i bero. Den nuværende perronovergang er en bydelsforbindelse, og gennemførelse af det planlagte tilgængelighedsprojekt vil betyde nedlæggelse af bydelsforbindelse og give trængte pladsforhold på Ø-perronen og et dårligt passagerflow.
- Elevator projektet på Valby station har tidligere været sat i bero, men efter aftale med Transport- og Boligministeriet er projektet nu igangsat med henblik på at koordinere udførsel samtidigt med DSB's ombygning af stationsbygningen i 2021.
- Elevatorprojektet på Fredericia station samt ledelinjeprojektet samme sted har tidligere været sat i bero, men efter aftale med Transport- og Boligministeriet er disse projekter nu igangsat igen

9. Bilag

Bilag 1: Politiske aftaler på transport-og bygningsområdet

Table 9.1 | Politiske aftaler indgået siden 2009 med relevans for Anlægsstatus

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om en grøn transportpolitik	29. januar 2009	Grøn transportpolitik ¹
Aftale om en moderne jernbane	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om tillæg til aftale om nye initiativer som led i udmøntningen af puljer	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om visse vejprojekter	22. oktober 2009	Grøn transportpolitik
Aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012	5. november 2009	Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre
Aftale om finansloven for 2010	12. november 2009	Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti
Aftale om bedre veje mv.	2. december 2009	Grøn transportpolitik, dog uden Radikale Venstre
Aftale om fremrykning af indsatsen i 2010 for mere cykeltrafik og om modulvogntog	1. september 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om bedre mobilitet	26. november 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler	16. december 2010	Grøn transportpolitik
Aftale om Hypercard, busser, trafikikkerhed, støjbekæmpelse mv.	5. maj 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet	17. november 2011	Grøn transportpolitik
Aftale om elektrificering af jernbanen mv.	7. februar 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om takstnedsættelser og pulje til forbedring af den kollektive trafik	1. marts 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik ²
Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik	12. juni 2012	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.	20. juni 2012	Grøn transportpolitik
Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.	21. marts 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om linjeføring for Holstebromotorvejen	25. april 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om supercykelstier mv.	16. maj 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om letbane i hovedstaden, busser og cykler	19. juni 2013	Grøn transportpolitik
Aftale om kollektiv trafik i yderområderne	25. juni 2013	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om energieffektive transportløsninger, støjbekæmpelse og trafikikkerhedsbyer	14. november 2013	Grøn transportpolitik

Aftale	Dato	Forligskreds
Aftale om finansloven for 2014	26. november 2013	Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti
Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK	14. januar 2014	Togfonden DK ³⁾
Aftale om fremme af veteranogskørsel	28. januar 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om klare rammer for byggeriet af Metrocityringen	21. februar 2014	Forligskredsen bag Lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007), dog uden Det Konservative Folkeparti ⁴⁾
Aftale om ungdomskort og fjernbusser	26. februar 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om opgradering til supercykelsti på Ring 4 og etablering af en cykelstutunnel ved Kildedal Station	13. marts 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om indkøb af dobbeltdækkere	1. april 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om fremrykning af investeringer mv. i Togfonden DK	28. maj 2014	Togfonden DK
Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler	12. juni 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Trafikaftale 2014 – Udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden	24. juni 2014	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af pulje til cykelstier og cykelparkering	10. december 2014	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder	22. maj 2015	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om udmøntning af pulje til fremme af cykling	26. maj 2015	Grøn transportpolitik
Aftale om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen	4. marts 2016	Femern-forligskreds ⁵⁾
Aftale om udmøntning af midler til vejprojekter ved Haderup og Ribe mv.	26. august 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om finansloven for 2017	18. november 2016	Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti
Aftale om udmøntning af midler til undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse mv.	13. december 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af midler i 2016 til nationale cykelruter	16. december 2016	Grøn transportpolitik
Aftale om udmøntning af midler i puljen til bedre og billigere kollektiv trafik	10. februar 2017	Bedre og billigere kollektiv trafik
Aftale om linjeføring af motorvej mellem Næstved og Syd motorvejen (Rønnede)	19. april 2017	Grøn transportpolitik
Konklusioner fra møde i forligskredsen bag Togfonden DK	30. juni 2017	Togfonden DK
Aftale om togfonden og bedre/billigere kollektiv trafik	7. september 2017	Togfonden DK og Bedre og billigere kollektiv trafik

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

- 1) Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.
- 2) Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.
- 3) Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.
- 4) Venstre, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti. Som en del af regeringen er Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti siden trådt ind i forligskredsen.
- 5) Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.
- 6) Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti.

Bilag 2: EU-støtte

Statslige anlægsprojekter kan få tildelt økonomisk støtte fra EU, hvilket særligt sker gennem programmet Connecting Europe Facility (CEF).

Table 9.2 | EU-støtte til igangværende anlægsprojekter

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, projektering og forberedende anlægsarbejder*	1.526	1.351
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, anlægsfasen	4.389	85
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering*	271	266
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), anlægsfasen	875	272
Banedanmark – Signalprogrammet	95,1	70,3

* Er slutafregnet med Europa-Kommissionen.

Femern Bælt

I 2015 blev der indgået en støtteaftale imellem Europa-Kommissionen, Danmark og Tyskland, hvorefter Femern Bælt-projektets kyst til kyst-del er blevet tildelt en støtte på knap 4,4 mia. kr. til projektets anlægsfase for perioden 2017-2019. Som følge af den langstrakte proces for den tyske myndighedsgodkendelse vil det være nødvendigt med en forlængelse af støtteperioden for at kunne udnytte støttetilsagnet. Aftalen er allerede forlænget til udgangen af 2020, der er dog behov for en længere periode. Kommissionen har udtrykt opbakning til, at perioden kan forlænges med to år, dvs. frem til og med 2022. Femern A/S vil foretage en vurdering af, hvor stor en del af støtterammen på 4,4 mia. kr., der vil kunne udnyttes frem til og med 2022. Dette vil i høj grad afhænge af udfaldet af forhandlingerne med FLC, udfaldet af den tyske domstolsproces, og hvornår kontrakterne med både FBC og FLC kan opstartes fuldt ud.

Europa-Kommissionen og A/S Femern Landanlæg indgik den 5. april 2018 en støtteaftale, som betyder, at der tildeles EU-støtte på 875 mio. kr. til anlægsarbejdet på strækningen Ringsted-Nykøbing Falster samt ni broer på Lolland.

Det forventes, at der under EU's flerårige finansielle ramme 2021-2027 kan søges om yderligere EU-støtte til Femern Bælt-projektet.

Signalprogrammet

Der er sammenlagt tildelt 95,1 mio. kr. til Signalprogrammet. Af disse er 58,1 mio. kr. tildelt udrulning af ERTMS på Ny bane København-Ringsted, mens 37,0 mio. kr. er tildelt ETCS-udrustning af togsæt. Støtteaftalerne var oprindeligt sat til at udløbe ultimo 2018, men er siden blevet forlænget.

Støtteaftalen vedr. udrulning af ERTMS på Ny bane København-Ringsted blev i januar 2019 forlænget til december 2020 for at muliggøre test med materiel med ombordudstyr fra mindst to leverandører som en del af godkendelseskravene udformet af det Europæiske Jernbaneagentur. Støtteaftalen vedr. ETCS-udrustning af togsæt blev i marts 2019 forlænget til udgangen af december 2019 pga. tekniske udfordringer ved selve udrustningen. Typerne samt antallet af togsæt i støtteaftalen

blev revideret, og støtteaftalen beror i dag på udrustning af i alt 59 togsæt mod den oprindelige plan om 95 togsæt. Da EU-støtten gives pr. udrustet togsæt, mindskes støtten fra 52,1 mio. kr. til 37 mio. kr.

Bilag 3: Status på Infrastrukturfonden

Med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der oprettet en Infrastrukturfond til finansiering af infrastrukturprojekter frem til og med 2020. Følgende tabel viser status for Infrastrukturfonden pr. dec. 2019:

Tabel 9.3 | Status for Infrastrukturfonden pr. juni 2019

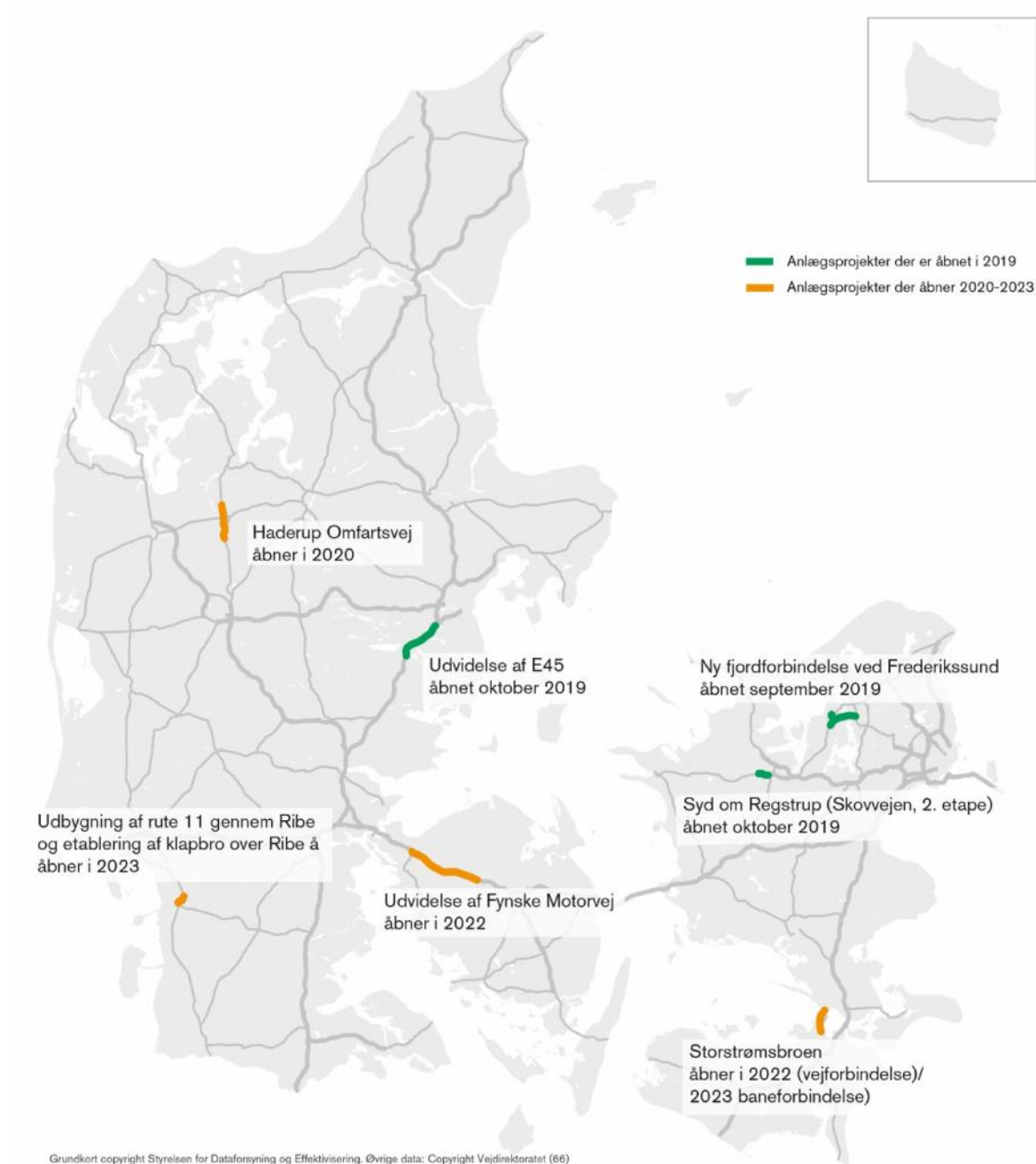
Midler i Infrastrukturfonden	Mio. kr. (2019-priser)
Status på Infrastrukturfonden pr. december 2018	3.933,60
Tilførsler med bevillingsafregning 2018 (primært tilbageførsler fra billiggjorte vejprojekter)	42,8
Korrektion med finansloven for 2019 (vedr. forudsat TEN-T-støtte til ny bane København-Ringsted)	-35,6
Korrektion på tillægsbevilling 2019 (tilbageførsel af uforbrugt reservation, hastighedsopgradering af jernbanestrækningen Ringsted-Odense*)	89,1
Udponerede midler i alt	4.029,90
Reservation, Havnerelateret infrastruktur ("Havnepakke")	111,3
Udponerede midler og reservationer i alt	4.141,20
Nulstilling som følge af ændrede forudsætninger for effektiviseringsgevinster	-4.141,20
Udponerede midler og reservationer i alt	0

*Der var reserveret 573,5 mio. kr. i Infrastrukturfonden til hastighedsopgradering af jernbanestrækningen Ringsted-Odense. Med akt. 141 af 6. maj 2019 er projektet igangsat med en totaludgift på 484,4 mio. kr. Differencen er tilbageført til Infrastrukturfondens udponerede midler.

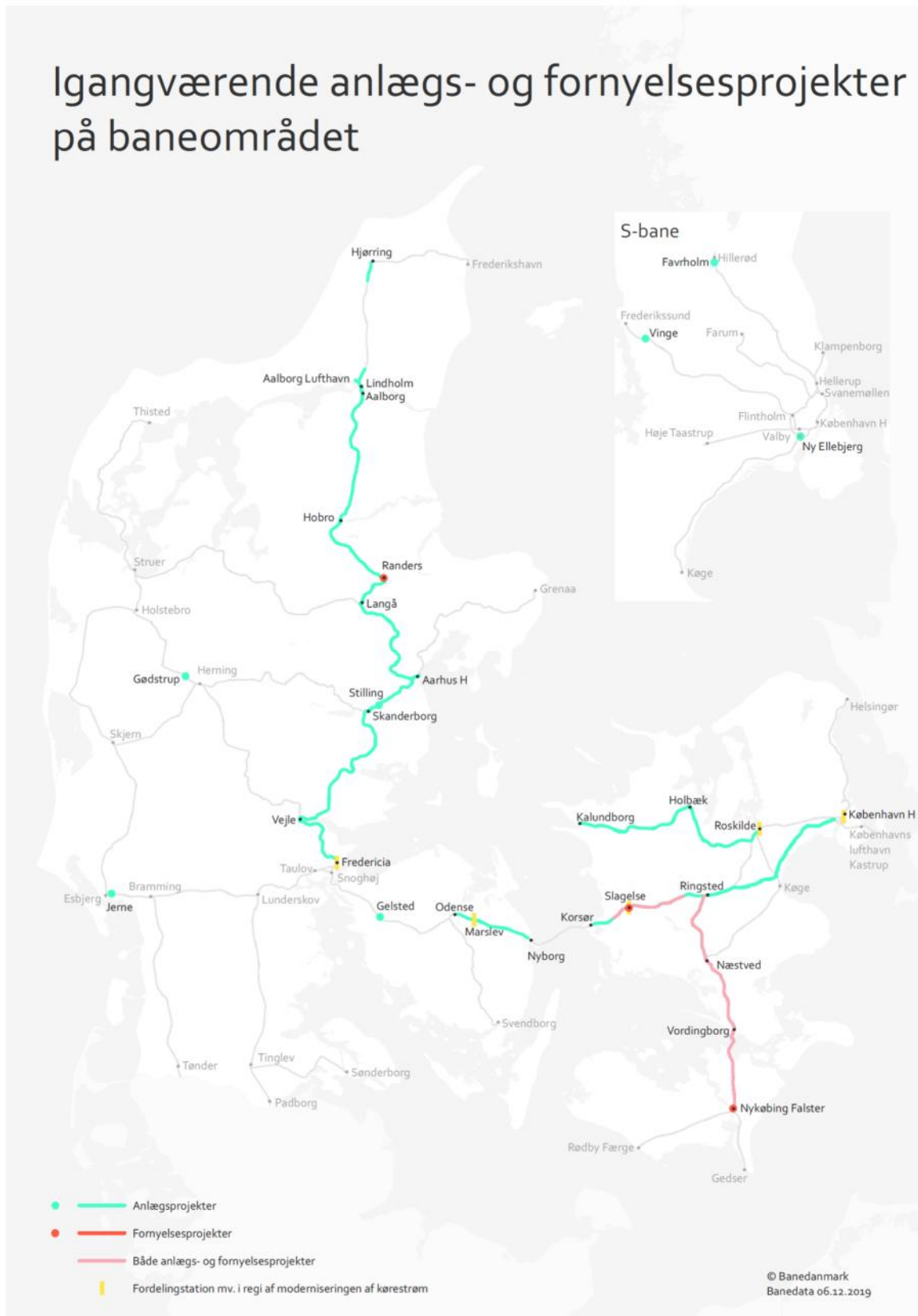
Ved Infrastrukturfondens oprettelse i 2009 var der som følge af Signalprogrammet forudsat et finansieringsbidrag på ca. 3,8 mia. kr. (2009-priser) - svarende til ca. 4,5 mia. kr. i 2019-priser - som følge af forudsatte driftsbesparelser mv. i perioden 2020-2040. Effektiviseringsgevinsterne var grundet i, at det nye signalsystem, i sammenligning med de eksisterende signaler, bl.a. havde brug for mindre bemanning på trafikstyring, færre udgifter til vedligeholdelsestunge komponenter i sporene og bedre monitorering ifm. fornyelse. I 2018 har Banedanmark konsolideret Signalprogrammets budget og dets udrulningsstrategi. Den nye udrulningsstrategi indebærer, at udrulningen på fjernbanen strækkes helt frem mod 2030 mod tidligere 2021-2023. Den nye udrulningsstrategi indebærer, at tidligere forudsatte effektiviseringsgevinster først kan indhentes senere.

Da Signalprogrammets udskydelse betyder, at der pt. først kan forventes effektiviseringsgevinster som følge af nye signaler senere end oprindeligt antaget – sandsynligvis først fra starten af 2030'erne - er de udponerede midler i Infrastrukturfonden pr. juni 2019 ud fra et forsigtigheds-hensyn nulstillet.

Bilag 4: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



Bilag 5: Igangværende projekter på baneområdet



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

Bilag 6: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen

Bilag 7: Undersøgelser på bane- og vejområdet

Tabel 9.4 | Gennemførte undersøgelser på baneområdet

Gennemførte forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet
VVM-analyse af opgraderinger Fredericia-Hobro1
VVM-analyse af en ny bane Hovedgård-Hasselager ²
VVM-analyse af en ny bane på tværs af Vejle Fjord ¹
VVM-analyse af anlæg af ny bane til Billund ¹
Beslutningsgrundlag for ombygning af Aarhus H – Elektrificering og kapacitetsudvidelse ³
Beslutningsgrundlag for Esbjerg nærbane ⁴
Beslutningsgrundlag for Ring Syd ⁴
Beslutningsgrundlag for opgradering af Herlev Station ⁴
Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen ⁴
Beslutningsgrundlag for vendespor ved Carlsberg Station (tidl. Enghave Station) ⁴

1) Jf. aftale om Togfonden DK, Akt. 124 af 19. juni 2014 2) Jf. Aftale om Togfonden DK, Aftale af 14. januar 2014 3) Jf. Aftale om Togfonden DK, Aftale af 14. januar 2014 – VVM er uden projektet med overdækning af banegraven 4) Jf. aftale om Bedre og billigere kollektiv trafik, Aftale af 12. juni 2014.

Tabel 9.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

Igangværende forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på baneområdet
Beslutningsgrundlag for perroner mv. til Øresundstrafikken på Ny Ellebjerg ¹
Beslutningsgrundlag for øvrige regionale hastighedsopgraderinger ²
Beslutningsgrundlag for perronforlængelser Horsens Station ¹
Beslutningsgrundlag for ombygning af Hillerød Station ³
Beslutningsgrundlag for perronforlængelser på Herfølge og Haslev Stationer ³

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

Tabel 9.6 | Gennemførte undersøgelser på vejområdet

Gennemførte forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet
VVM-undersøgelse for udbygning af E20/E45, Kolding-Fredericia ¹⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 26, Viborg-Rødkærsbro ²⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 26, Søbyvad-Aarhus ²⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 54, Næstved-Rønnede ³⁾
VVM-undersøgelse af Nordhavnstunnel, Østerbro-Nordhavn ⁴⁾
VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse, Allerød-Hillerød ⁵⁾
Planlægningsgrundlag for Fjernbusterminal ved Dybbølsbro ⁶⁾

1) Jf. aftale af 5. november 2003 2) Jf. aftale af om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 3) Jf. Trafikaftale af 24. juni 2014 4) Jf. LOV nr. 156 af 18. februar 2015. Der er 13. november 2019 fremsat forslag til anlægslov (L 57) 5) Jf. Trafikaftale af 13. december 2016 6) Jf. Akt. 101 af 8. maj 2018.

Tabel 9.7 | Igangværende undersøgelser på vejområdet

Igangværende forundersøgelser, VVM-undersøgelser mv. på vejområdet
VVM-undersøgelse af ny midtjysk motorvej, Give-Billund-E20-Haderslev ¹⁾
Forundersøgelse af ny midtjysk motorvej, Hobro-Viborg-Rute 15-Give ¹⁾
Forundersøgelse af en østlig ringvej (havnetunnel) i København ²⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Vejle-Skanderborg S ³⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Aarhus N-Randers N ³⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af E45, Aarhus S-Aarhus N ³⁾
VVM-undersøgelse af ny vejforbindelse til Stevns ⁴⁾
VVM-undersøgelse for opgradering af E55, Nykøbing F-Sydmotorvejen ⁴⁾
Forundersøgelse for udbygning af kryds ved rute 11 og 26 mod Thisted ⁴⁾
VVM-undersøgelse for udbygning af rute 15, Herning-Ringkøbing ⁴⁾
VVM-undersøgelse af 2+1 forbindelse mellem Ålbæk og Skagen ⁴⁾
Opdatering af VVM-undersøgelse for en tredje Limfjordsforbindelse ⁴⁾
Forundersøgelse af kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen ⁴⁾
Opdatering af VVM-undersøgelse for Frederikssundmotorvejen, 3. etape ⁴⁾
Forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse ⁴⁾
Strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg ⁴⁾
Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5-korridor, Frederikssundvej-Helsingørmotorvejen ⁵⁾
Forundersøgelse af sydlig Ring 5, Frederikssundvej-Køge ⁶⁾
Konsolidering af undersøgelse af øget kapacitet på Motorring 3 ⁷⁾
Forundersøgelse for udbygning af Hillerødmotorvejen, Motorring 3-Ring 4 ⁷⁾

1) Jf. Trafikaftale af 13. december 2016 2) Jf. aftale om Finansloven 2017 & Aftale om Lynetteholmen af 5. oktober 2018 3) Jf. aftale om Finansloven 2018 4) Jf. aftale om Finansloven 2019 5) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af §28.11.71.34. Strategiske analyser 6) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af §28.11.71.34. Strategiske analyser, kommunal medfinansiering og mindreforbrug på andre undersøgelser 7) Igangsat af den daværende VLAK-regering i forlængelse af aftale om Hovedstaden 2030 af 24. jan 2019. Undersøgelsen finansieres af mindreforbrug på andre undersøgelser

Bilag 8: Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

Tabel 9.8 | Oversigt over udmøntning af den centrale anlægsreserve til igangværende projekter

(mio. kr.) Projekt	Oprindelig reserve	Tidligere udmøntet reserve	Udmøntning siden sidste Anlægsstatus (2019-priser)	Resterende reserve (2019-priser)
Elektrificering Køge Nord-Næstved	106,6	72,9	0,0	33,7
Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg	57,3	136,9	0,0	-79,6
Signalprogrammet	3.049,7	3.049,7	0,0	0,0
Odense Letbane	182,2	123,3	0,0	58,9
Ny bane Aalborg Lufthavn	45,3	51,1	0,0	-5,8
Ny bane København-Ringsted	1.974,4	624,7	0,0	1.349,7
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg	63,6	34,4	0,0	29,2
Elektrificering af Fredericia-Aarhus og Aarhus-Aalborg (Lindholm)	807,1	13,1	0,0	794,0
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring	14,3	34,4	0,0	-20,1
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	112,7	0,0	68,5
Internet i tog	15,9	0,0	16,3	0,0

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

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

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

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

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

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

Træk på den centrale reserve siden sidste Anlægsstatus

Internet i tog

I overensstemmelse med projektets aktstykke disponeres der af projektets centrale reserve som led i at sikre de størst mulige forbedringer af brugeroplevelsen. Den centrale reserve finansierer realiseringen af yderligere maste-sites, der forventes at kunne gennemføres i 2020.

Boligområdet

1. Indledning

Status for anlægs- og byggeprojekter på Boligområdet, herefter Anlægsstatus, giver en halvårlig orientering til Folketingets Finansudvalg og Folketingets Boligudvalg om status og udvikling i bygge- og anlægsprojekter under Transport- og Boligministeriet. Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort pr. 30. september 2019 med mindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter, er dog opdateret frem til 20. november med mindre andet er angivet. Der afrapporteres på ministeriets byggerier.

Anlægsstatus er opdelt i hhv. Transport- og Boligområdet. Boligområdet starter her.

Orienteringen for 1. halvår 2019 blev fremsendt til Folketinget d. 3. juli 2019.

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 2019-priser (medmindre andet fremgår).

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

2. Bygninger

I dette kapitel gives en status for igangværende byggeprojekter. Bilag 4 indeholder en oversigt over den geografiske placering af igangværende aktstykkegodkendte projekter på bygningsområdet.

Bygningsstyrelsen har sammen med Transport- og Boligministeriet udarbejdet en handlingsplan med konkrete tiltag, der skal styrke projektstyringen i Bygningsstyrelsen fremadrettet. Bygningsstyrelsen har i 2018 løbende implementeret handlingsplanens elementer, blandt andet ved at udvikle en ny projektmodel for gennemførelsen af byggeprojekter samt arbejdet med systematisk kapitalisering af risici og risikostyring. Bygningsstyrelsen har i 2019 fortsat arbejdet med implementeringen af handlingsplanen for styrket projektgennemførelse, der skal sikre, at byggerier fremover leveres til aftalt tid, pris og kvalitet.

Ny Anlægsbudgettering

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

Følgende anlægsprojekter er omfattet af konceptet:

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

Følgende tiltag er implementeret:

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

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

Markedssituationen på bygningsområdet

Bygningsstyrelsen

Bygningsstyrelsen oplever tilstrækkelig konkurrence på markedet for rådgiver- og entreprenørydelser. Dog ses markedet for byggeprojekter med meget tunge teknikentrepriser som mere begrænset med stigende priser til følge og et mere begrænset antal entreprenørvirksomheder, der søger om prækvalifikation. Bygningsstyrelsen har et fortsat fokus på tættere samarbejde med markedet for rådgivning- og entreprenørydelser i form af rammeaftaler for bygherrerådgivning og totalrådgivning. Som del af Bygningsstyrelsens overordnede udbudsstrategi, arbejder styrelsen ligeledes videre med rammeaftaler for entreprenørydelser.

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet har overtaget fire byggeprojekter, hvoraf der er indgået kontrakter på Niels Bohr Bygningen, Statens Naturhistoriske Museum og det nye sundhedsvidenskabelige fakultet på Syddansk Universitet. Byggeriet af det sundhedsvidenskabelige fakultet ved Aalborg Universitet er udbudt i 2019.

2.1. Større igangværende byggeprojekter

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

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

98. | Status for anlægs- og byggeprojekter

(mio. kr. i 2019-priser)						
	Kunde	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Forbrug pr. 30.09.19	lbrugtagningsår	
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	311,2	Ja	127,3	2021	
KUA3 - inkl. nyt Universitetstov	Københavns Universitet	1.127,2**	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	1.185,3	KUA3: 2016 Torvet: 2019	
Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset	Aarhus Universitet	868,7 [1.114,8]	Nej [Ja]	767,4	2022	
Laboratoriegenopretning på Panum	Københavns Universitet	260,2	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	256,5	2019	
Ny Politistation i Torshavn	Rigspolitiet	138,6	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	65,7	2020	
Politiets Uddannelsescenter Vest	Rigspolitiet	552,0	Ja	195,3*	2020	
Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)	Arkitektskolen i Aarhus	338,0	Ja	86,0*	2021	
Samlokalisering, SDU Esbjerg	Syddansk Universitet	161,3	Ja	34,2	2020	
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	124,6	Ja	14,9	2021	
Ombygning af Holbæk Østre Skole	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution, Danida Fellowship Centre	125,3	Ja	25,2	2021	
AAU, Science and Innovation Hub	Aalborg Universitet	247,7	Ja	11,1	2022	
Skatteforvaltningen (ADST) i Aarhus	Administration- og Servicestyrelsen	110,9	Ja	3,2	2022	
Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Administration- og Servicestyrelsen	102,0	Ja	-	2024	
Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet	Fortroligt	-	-	-	
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	1.189,4	Ja	212,9	2023	
SDU SUND	Syddansk Universitet	1.605,1	Ja	128,6	2022	
AAU SUND	Aalborg Universitet	697,1	Ja	39,8	2022	

Anm: "Kunde" angiver den part, som projektet opføres på vegne af. "Godkendt totaludgift" er senest godkendte budget og udgør projektets totaludgift som angivet i igangsættelsesaktstykke, seneste aktstykke eller finanslov. 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 totaludgift er 2019-priser (med mindre andet er angivet).

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

**) Aktstykkeramme i 2017-priser

***) Aktstykkeramme i 2021-priser

Igangværende projekter, som Bygningsstyrelsen har ansvaret for, fremgår af afsnit 4.1.1, projekter under lukning fremgår af afsnit 4.1.2, mens projekter, som Vejdirektoratet har ansvaret for, fremgår af afsnit 4.1.3.

2.1.1. Projekter ved Bygningsstyrelsen

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 135 af 23. juni 2016

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019 (etape 4)

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Arbejdet med Etape 4, der indeholder opførelse af nye laboratorie-, test- og værkstedsfaciliteter samt renovering af eksisterende lokaler, udføres i totalentreprise. Nedrivningsarbejder for den første ombygning er afsluttet og projekteringen er nået til granskning af projektforslag. Projektet følger den aftalte tidsplan, udarbejdet af totalentreprenøren på baggrund af den udbudte tidsplan.

DTU har besluttet at gennemføre projektet ved at flytte ca. 20 mio. kr. fra de i henhold til aktstykket planlagte etaper 5 og 6, da etape 4 har vist sig at være mere omfangsrig end først antaget.

Planlægningen og gennemførelsen af etape 5 og 6 og dermed den endelige overdragelse afhænger af, hvorvidt der søges tilført yderligere midler, eller om de sidste etaper skal reduceres i omfang. Såfremt DTU ønsker at tilføje yderligere midler til etape 5 og 6, skal et nyt aktstykke udarbejdes.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 311,2
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 311,2 mio. kr. forventes overholdt.

KUA3 inkl. nyt universitetstov, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 55 af 23. februar 2017

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2017

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

KUA 3 blev overdraget til Københavns Universitet i december 2016. Udførelsen af universitetstovet (Karen Blixen Plads) blev påbegyndt i juli 2017 og overdraget til KU i juli 2019. Der udestår enkelte mangeludbedringer, hvorefter sagen lukkes.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 1.127,2 (2017-priser)
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 1.127,2 mio. kr. (2017-priser), hvoraf totaludgiften for Karen Blixens Plads på 76,7 mio. kr. (2017-priser) forventes overskredet, men holdt inden for forelæggelsesgrænsen.

Nybyggeri af Skou-bygningen, Aarhus Universitet

Baggrund

Formål

Projektet gennemføres for Health, Institut for Biomedicin, Aarhus universitet. Projektet har oprindeligt omfattet opførelse af et nybyggeri (Skou-bygningen) på 14.921 m² samt at ombygge to eksi-

sterende bygninger. De to ombygninger bestod af en mindre modernisering af Anatomi-komplekset og en større laboratorie-genopretning af Bartholin-komplekset.

Der er siden 2013 sket en række væsentlige ændringer i det samlede projekt. Projekterne var forudsat udført parallelt, men dette var i praksis ikke muligt, og de udføres i stedet som særskilte projekter. Opførelsen af nybyggeriet Skou-bygningen er afsluttet, og Aarhus Universitet har undervejs valgt ikke at gå videre med genopretningen af Anatomi-komplekset. Genopretningen af Bartholin-komplekset udføres særskilt, jf. afsnit nedenfor om genopretning af Bartholin-komplekset.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 10 af 7. november 2013

Status for udførelse på Skou-bygningen

Påbegyndelsesår:

- 2014

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Nybyggeriet Skou-bygningen er overdraget til Aarhus Universitet i marts 2019.

Økonomi

Nybyggeriet blev fordyret med 184,2 mio. kr. (2019-priser) i forhold til den forudsatte totaludgift i akt. 10 af den 7. november 2013. Med aflysning af genopretningen af Anatomi-komplekset besluttede Aarhus Universitet, at de afsatte midler til genopretning af Anatomi-komplekset på 46,6 mio. kr. i stedet skulle indgå som UNILAB-finansiering af nybyggeriet Skou-bygningen.

Merudgiften til Skoubygningen skyldtes primært, at Bygningsstyrelsen efter aftale med Aarhus Universitet ophævede kontrakten med tømrerentreprenøren TL-BYG, da entreprenøren ikke kunne overholde tidsplanen. Efter en periode med stadeopgørelse, syn og skøn mv. indgik Bygningsstyrelsen aftale med NCC, der allerede var entreprenør på byggepladsen. Bygningsstyrelsen har i foråret 2019 indgået et forlig med TL-BYG.

Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Der forelægges et særskilt aktstykke for Bartholin-komplekset i første kvartal af 2020 på baggrund af gennemført udbud.

Status for udførelse på Bartholin-komplekset

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2022
- Aktuel status: 2022

Bemærkninger

Før Bartholinprojektet blev sendt i udbud, bestilte Bygningsstyrelsen en ekstern granskning, der vurderede projektets risiko, økonomi og bygbarhed. Granskningen viste et behov for at udvide den økonomiske ramme for moderniseringen af Bartholin komplekset med 112,4 mio. kr. ift. det forudsatte i akt. 10 af den 7. november 2013. Ombygningen af Bartholin-komplekset blev udbudt som hovedentreprise januar 2019 og tildelt i juni 2019. Bygningsstyrelsen har indgået betinget kontrakt med hovedentreprenøren. Endelig kontraktindgåelse afventer de bevilligende myndigheders godkendelse.

Økonomi

Totaludgiften for projektet fastsættes i det kommende aktstykke.

Laboratoriegenopretning på Panum, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 140 af 28. maj 2015

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2015

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Oprindeligt forventedes alle etaper at kunne være ibrugtaget i 2018, men blev i projekteringsfasen ændret til 2019. Etape 5, den tværgående etape, blev startet op inden etape 3 og 4. Inden opstart af de 2 afsluttende etaper (etape 3 og 4) standsede Bygningsstyrelsen samarbejdet med totalrådgiver på baggrund af manglende overholdelse af kontraktbetingelser. Bygningsstyrelsen har åbnet en tvistsag ved Voldgiftsnævnet. De fem etager er blevet overdraget etapevis i tidsrummet fra september 2018 frem til september 2019, hvor driftsansvaret for de to sidste etaper blev overdraget til Københavns Universitet-SUND.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 260,2 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 260,2 mio. kr. forhøjes pga. kundeønsker, men holdt inden for forelæggelsesgrænsen.

Ny politistation i Torshavn

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 12 af 25. oktober 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagingsår:

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

Bemærkninger

Der er i oktober 2018 indgået kontrakt med hovedentreprenør. Byggeriet forløber planmæssigt. Byggeriets facade og tag står færdigt og den indvendige aptering pågår. Der blev afholdt rejsegilde 26. september 2019

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 138,6 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 138,6 mio. kr. forhøjes pga. tilkøb fra politiet, men er inden for forelæggelsesgrænsen.

Rigspolitiet har i udførelsesperioden efter nye særkrav tilkøbt ydelser for omlægning af serverrum i kælder. Tilkøbet udgør ca. 2,7 mio. kr. og er formaliseret med kunden.

Politiets Uddannelsescenter Vest

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 131 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet skrider frem som planlagt, og der blev afholdt rejsegilde i oktober 2020.

Økonomi

Bevilling

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

- Samlede byggeudgifter: 488,0 mio. kr.

Overholdelse af bevilling

Den godkendte samlede byggeudgift på 488,0 mio. kr. forventes overholdt. Bygningsstyrelsen forventer på baggrund af licitationsresultatet en væsentlig billiggørelse af projektet. Forligskredsen er blevet orienteret om projektets fremdrift og forventede billiggørelse. Udover samlede byggeudgifter og korrektionstillæg er der også i totaludgiften foretaget et grundkøb på 50,5 mio. kr.

Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 132 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet skrider frem som forventet, råhusarbejde pågår og der er planlagt rejsegilde i juni 2020. Overdragelsen af nybyggeriet blev tidligere forskudt pga. forlænget myndighedsgodkendelse og ændringer til projektet efter ønske fra kunden.

Økonomi

Bevilling

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

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 338,8 mio. kr. (2021-priser) men inkl. finansieringsudgifter, forsikring mv. forventes overholdt. Totaludgiften er fordelt på 286,8 mio. kr. til et basisprojekt samt 52,0 mio. kr. til mulige, donationsfinansierede tilvalg.

Samlokalisering med UC-Syd, Syddansk Universitet

Baggrund

Formål

Der opføres et nybyggeri for SDU Esbjerg, der skal huse Samfunds- og Sundhedsvidenskabeligt Fakultet samt Humanistisk Fakultet. Nybyggeriet bliver på 7.650 m² fordelt på 2 etager. Formålet med projektet er at flytte Syddansk Universitet nuværende aktiviteter på Niels Bohrs Vej 9 og 10 i Esbjerg til nybyggeriet på Degnevej 14 i Esbjerg.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 135 af 25. april 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Byggeriet skrider frem som planlagt, råhusarbejde pågår og der blev afholdt rejsegilde ultimo november 2019.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 161,3 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 161,3 mio. kr. inkl. finansierings- og forsikringsudgifter forventes overholdt.

Ombygning af Østre Skole i Holbæk

Baggrund

Formål

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

Bygningsstyrelsen har købt en ejendom beliggende Tidemandsvej 1 i Holbæk til brug for de fire institutioner. Bygningerne skal gennemgå omfattende modernisering og ombygning for at kunne anvendes til moderne og gode kontorarbejdspladser for de fire institutioner. Ombygningen omfatter et samlet bygningsareal på omkring 6.500 m².

Hjemmelsgrundlag

Akt. 150 af 12. juli 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Projektet er udbudt i totalentreprise, med tildelingskriteriet bedste forhold mellem pris og kvalitet, og med en forhandlingsrunde. Kontrakt er indgået og entreprenøren har påbegyndt arbejderne på pladsen.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 125,3 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 125,3 mio. kr. forventes overholdt.

Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel

Baggrund

Formål

Der etableres en retsbygning med en særlig sikret retssal i umiddelbar nærhed af Vestre Fængsel.

Københavns Byrets Dommervagt flyttes ligeledes fra Københavns politigård til en retssal i den særligt sikrede retsbygning, ligesom grundlovsvagten ved retten på Frederiksberg flyttes fra rettens tingsted på Frederiksberg til en retssal i den nye sikrede retsbygning.

Hjemmelsgrundlag

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

Akt. 5 af 24. oktober 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Projektet udføres i henhold til sikkerhedsdirektivet, hvilket medfører særligt skærpede krav til håndtering af sikkerhed under udførelsen.

Projektet er udbudt i hovedentreprise med tildelingskriteriet bedste forhold mellem pris og kvalitet. Sikringsentreprise er udbudt særskilt jf. sikkerhedsdirektivet ved tilsvarende tildelingskriterie.

Kontraktindgåelse blev afsluttet i november 2019 og byggeriet blev påbegyndt umiddelbart herefter. Under udførelse varetager hovedentreprenøren koordinering mellem hovedentreprisen og sikringsentreprisen.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 124,6 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 124,6 mio. kr. forventes overholdt.

Skatteforvaltningen i Aarhus

Baggrund

Formål

I forbindelse med en samling af skatteforvaltningen i Aarhus – bestående af Skattestyrelsen, Toldstyrelsen og Motorstyrelsen – er det eksisterende lejemål på Lyseng Allé 1 i Højbjerg ved Aarhus, hvor dele af skatteforvaltningen allerede er lokaliseret, blevet vurderet til at kunne imødekomme skatteforvaltningens behov ved en samling i Aarhus. Lejemålet udgør i dag ca. 15.977 m² kontorareal, hvoraf ca. 11.560 m² skal moderniseres til at kunne huse skatteforvaltningen. Projektet vedrører en gennemgribende modernisering, hvor det åbnes op og indrettes storrumskontorer.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 57 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Bygningsstyrelsen indgik betinget kontrakt med totalentreprenøren i september 2019. Efter aftale med kunden er totalentreprenøren igangsat med projektering på baggrund af et detaljeret byggeprogram med tilhørende tegningsmateriale.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 110,9 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 110,9 mio. kr. forventes overholdt.

Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup

Baggrund

Formål

I forbindelse med omorganiseringen af skatteforvaltningen, har det været et ønske fra Skatteministeriets side at samle styrelserne på så få adresser som muligt for at styrke de faglige miljøer og sikre nærhed til ledelsen. Skatteforvaltningens forventede behov for arbejdspladser i Høje-Taastrup er ca. 700 medarbejdere. For at imødekomme behovet ønskes den købte ejendom på Engelholm Allé 1, 2630 Taastrup, genoprettet og moderniseret.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 55 af 5. december 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2021

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Aktstykke blev forelagt med tilslutning om køb af eksisterende ejendom beliggende på Engelholm Allé 1, 2630 Taastrup med henblik på modernisering til tidsvarende kontorarbejdspladser til skatteforvaltningens medarbejdere. Det samlede projekt vil blive forelagt igen med henblik på tilslutning til modernisering af ejendommen.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 102,0 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 102,0 mio. kr. forventes overholdt.

Science & Innovation Hub, Aalborg Universitet

Baggrund

Formål

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

Bygningen skal bl.a. bestå af innovationslaboratorier, digitale værksteder, faciliteter til virksomhedssamarbejde, et inkubatormiljø, kontormiljøer samt en række offentligt tilgængelige rum såsom auditorium og kantine.

Hjemmelsgrundlag

Akt. 38 af 28. november 2019

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningsår:

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

Bemærkninger

Bygningsstyrelsen indgik betinget kontrakt med hovedentreprenøren i september 2019. Totalrådgiver og hovedentreprenøren projekterer på baggrund af et detaljeret dispositionsforslag med tilhørende tegningsmateriale.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 247,7 mio. kr.
- Korrektionstillæg: Nej

Overholdelse af bevilling

Den godkendte totaludgift på 247,7 mio. kr. forventes overholdt.

2.1.2. Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

Tabel 2.2 | Projekter under lukning med mindre udeståender eller tvister

(mio. kr. i 2019-priser)	Kunde	Godkendt budget	Forbrug pr. 30.09.19	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtagningsår
Genopretning af Københavns Politigård	Københavns Politi	178,7 / 180,2**	170,6*	Nej, men inden for forelæggelsesgrænse	2017
Køb og ombygning af Augustenborg	Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Miljøstyrelsen	173,4	116,9	Ja	2018
Modernisering af Holmens Kanal 20	Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet, Beskæftigelsesministeriet	147,4	136,0*	Ja	2019

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

**) Hhv. uden og med option.

Genopretning af Københavns Politigård, Københavns Politi

Projektet blev overdraget til kunden medio november 2017. Mangeludbedring er afsluttet. I samarbejde med Kammeradvokaten har Bygningsstyrelsen åbnet en syns- og skønssag via Voldgiftsnet.

Den endelige totaludgift afventer udfaldet af syn- og skønssagen. Det forventes fortsat, at den samlede udgift ligger inden for forelæggelsesgrænsen på 10 pct. Projektet er under regnskabsmæssig lukning.

Køb og ombygning af Augustenborg Slot

Ombygningen af slottet er forløbet planmæssigt. Projektet er udført i totalentreprise, og selve udførelsesfasen blev igangsat i juni 2017. Bygningen blev afleveret til Bygningsstyrelsen af totalentreprenøren i december 2018, og styrelsen overdrog efterfølgende lejemålet til kunden i januar 2019.

Projektet er med akt. 87 af 4. maj 2016 blevet bevilget en økonomisk ramme på 173,7 mio. kr. (2019-priser inkl. grundkøb). Bygningsstyrelsen forventer en billiggørelse af projektet. Projektet er under regnskabsmæssig lukning.

Modernisering af Holmens Kanal 20

Moderniseringen er blevet udført i totalentreprise med opstart 2017. Projektet blev modtaget mangelfrit fra entreprenøren og Bygningsstyrelsen har overdraget lejemålene som aftalt til Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og Beskæftigelsesministeriet 1. maj 2019. Projektet blev med akt 151 tidligere fortroligt aktstykke L af 13. december 2018 bevilget en økonomisk ramme på 147,4 mio. kr. Projektet er under regnskabsmæssig lukning.

2.1.3. Projekter ved Vejdirektoratet

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

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

Hjemmelsgrundlag

Akt. 109 af 30. maj 2013

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2014

Forventet ibrugtagningsår:

- Oprindeligt: 2017
- Sidste Anlægsstatus: 2019
- Aktuel Status: 2020

Bemærkninger

Den samlede overdragelse til kunden bliver udskudt, hvilket primært skyldes uoverensstemmelser med to entreprenører. De tre primære årsager til forsinkelserne er forsinkede færdiggørelser af væsentlige entrepriser, stor samtidighed for de efterfølgende entrepriser samt en mindre bemanning af enkelte entrepriser end forudsat. Samtidigheden af færdiggørelsen af etagerne i stedet for løbende færdiggørelser, har lagt et stort pres på mange af entrepriserne, som ikke har kunnet følge med denne samtidighed, herunder i forhold til bemanning.

Samlet overdragelse forventes at ske i 2020. Bygningsafsnit 2 var klar til overdragelse per 2. september 2019, men Københavns Universitet valgte kun at ibrugtage dele af dette bygningsafsnit.

Efter gensidige klagesager fra hhv. Inabensa og Bygningsstyrelsen har Voldgiftsnævnets afgørelse i december 2017 resulteret i, at de to klagesager sammenlægges til én sag med Inabensa som klager. Der er i oktober 2019 modtaget replik fra Inabensa, og samtidig fremlagt forslag om delhovedforhandling.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: Udgifterne baserer sig på et fortroligt aktstykke
- NAB-tillæg: Fortroligt
- Samlede byggeudgifter: Fortroligt

Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013 med en bevilget økonomisk ramme på 1.631,8 mio. kr. (2013-priser). Med fortroligt akt G af 14. december 2017 blev projektets økonomiske ramme forøget til 2.912,8 mio. kr. (2017-priser) og med fortroligt akt. Z af 12. juli 2019 blev rammen yderligere forøget.

De indtrådte forsinkelser har medført afledte omkostninger til efterfølgende entreprenører og til byggeledelse, totalrådgiver og konsulenter i form af forlængelsesaftaler. Der er gjort tiltag til at reducere forsinkelserne og der er igangsat forceringer, som belaster budgettet, men som samlet set er en tabsbegrænsende foranstaltning.

Overholdelse af bevilling

Projektets økonomi forventes at overskride den bevilgede totaludgift i akt. Z af 12. juli 2019 som følge af de indtrådte forsinkelser, men ikke forelæggelsesgrænsen. Der er fremsendt en fortrolig uddybende orientering til Folketingets Finansudvalg om den aktuelle status for projektet, herunder om Vejdirektoratets vurderinger af kravstillelse i forhold til de igangværende entrepriser.

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Baggrund

Formål

Formålet med projektet er at etablere et samlet museumsbyggeri, som vil indeholde både udstillings-, forsknings- og undervisningsfaciliteter. Den samlede størrelse af Statens Naturhistoriske Museum bliver ca. 30.000 m². Projektets komplekse arkitektur, placeringen i Botanisk Have samt antallet af interessenter gør det til et usædvanligt byggeprojekt med væsentlige risici.

Hjemmelsgrundlag

Anlægslov nr. 381 af 26. april 2017

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningssår:

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

Bemærkninger

Byggeriet blev igangsat i maj 2019. Der er etableret byggeplads, nedrevet bygninger og påbegyndt sanering af eksisterende bygninger. Der er fremdrift på mange fronter med jordarbejder, ledningsarbejder, sanering og boring af sekantpæle for etablering af byggegrube.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 1.189,4 mio. kr.
- Korrektionstillæg: 0 mio.kr.

Projektet har med akt. 165 af 14. marts 2019 fået bevilget en ny totaludgift. Projektet er ikke bevilget NAB-tillæg.

Overholdelse af bevilling

Den ved akt.165 af 14. marts 2019 godkendte totaludgift på 1189,4 mio. kr. forventes overholdt.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Syddansk Universitet

Baggrund

Formål

Syddansk Universitet ønsker at der opføres et nybyggeri til Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND).

Nybyggeriet vil danne ramme for forskning, uddannelser og innovation inden for det sundhedsvidenskabelige område på Syddansk Universitet i Odense. Byggeriet opføres i direkte tilknytning til Nyt Odense Universitetshospital (OUH), hvilket vil styrke samarbejdet og det tværfaglige miljø, der er mellem universitetet og OUH. I alt skal der opføres ca. 50.600 m².

Hjemmelsgrundlag

Akt. 136 af 7. juni 2018.

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2019

Forventet ibrugtagningssår:

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

Bemærkninger

Den 9. juli 2019 blev der afholdt licitation for de seks entrepriser, som byggeriet er udbudt i, og der er efterfølgende indgået kontrakter med seks entreprenører. Projektgennemgangen med entreprenørerne blev indledt med et introduktionsmøde den 28. august 2019. Igangsætning af selve byggeriet blev markeret ved 1. spadestik den 13. november 2019.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 1.605,1 mio. kr.
- Korrektionstillæg: 145,9 mio. kr.
- Samlede byggeudgifter: 1.459,2 mio. kr.

Den oprindelige totaludgift er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Den oprindelige byggeudgift på 1.459,2 mio. kr. forventes overholdt.

Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet (SUND), Aalborg Universitet

Baggrund

Formål

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

I alt skal der opføres ca. 23.543 m².

Hjemmelsgrundlag

Akt. 135 af 7. juni 2018

Status for udførelse

Påbegyndelsesår:

- 2020

Forventet ibrugtagningssår:

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

Bemærkninger

Dialogfasen er afsluttet og de 3 bydende har alle afleveret konditionsmæssige tilbud. Entreprenører er orienteret om forventet tildeling, og kontrakt forventes indgået 25. november efter stillandsperiodens ophør. I forbindelse med opførelsen af koblingszonen, som skal forbinde SUND med NAU, vil Region Nordjylland varetage bygherrefunktionen. Aalborg Kommune har udstedt byggetilladelse indeholdende vilkår om, at facader opføres i tegl. Det vurderes, at meromkostningen ved konvertering af facader fra beton til tegl kan holdes inden for projektets rammeøkonomi. De forsinkelser som Region Nordjylland har udmeldt ift. NAU, vurderes ikke på nuværende tidspunkt at have effekt på SUND-projektets tidsplan.

Økonomi

Bevilling

- Totaludgift: 697,1 mio. kr.
- Korrektionstillæg: 63,4 mio. kr.
- Samlede Byggeudgifter: 633,7 mio. kr.

Den oprindelige samlede byggeudgift er kun ændret som følge af prisopregning.

Overholdelse af bevilling

Den oprindelige samlede byggeudgift på 633,7 mio. kr. forventes overholdt.

2.2. Status på UNILAB-midlerne

Formål

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

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 129 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.674 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 90 projekter er afsluttet, jf. nedenstående tabel. Herudover er der afsat midler til endnu ikke-igangsatte genopretningsprojekter på de enkelte universiteter, som skal igangsættes i de kommende år.

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

Tabel 2.3 | Laboratiemoderniseringer pr. november 2019, løbende priser

	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler, (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i alt, mio. kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	129	2.673,80	364,3	3.038,10	90
Erstatningslokaler	21	2.651,40	85,1	2.736,50	11
I alt	150	5.325,20	449,4	5.774,60	101

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 6 mia. kr. (løbende priser).

2.3. OPP-projekter

Tabel 2.4 viser Bygningsstyrelsens igangværende OPP-projekter.

Tabel 2.4 | Oversigt over igangværende OPP-projekter under Bygningsstyrelsen

(mio. kr. i oprindelige priser)	Kunde/bruger	Værdi af OPP-aftale ¹⁾	Ibrugtagningssår
Kontorejendom til Udlændingestyrelsen i Næstved	Udlændingestyrelsen	335,0	2020
Kontorejendom til Banedanmark i Ringsted	Banedanmark	400,4	2020
Ny Østre Landsret	Domstolsstyrelsen	733,1	2021

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

Projekterne for Udlændingestyrelsen i Næstved og Banedanmark i Ringsted, som er en del af Bedre Balance I, er godkendt ved aktstykker i maj 2018. Projektet i Næstved er nu i udførelsesfasen. OPP-leverandøren har overfor Bygningsstyrelsen oplyst, at ibrugtagningen af bygningen i Ringsted til

Banedanmark bliver forsinket med op til et halvt år. OPP-leverandøren modtager som konsekvens heraf husleje for et halvt år mindre, end hvad der kontraktuelt er indgået, fordi kontraktens løbetid fastholdes.

Kontraktindgåelsen for Ny Østre Landsret blev godkendt ved aktstykke i april 2019, hvorefter byggeriet er igangsat.

2.4. Christiania

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

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

Bygningsstyrelsen er jf. tabel 2.5 i dialog med fonden om fire projekter, som forventes afsluttet i perioden 2019-2021.

Tabel 2.5 | Igangværende og planlagte projekter

Igangværende og planlagte projekter	Forventet modregning i købesum, år	Forventet modregning i købesum, kr.
Hundehuset	2020	4.814.886
Genopretning af volden på Ulriks Bastion	2019	2.500.000
Stenhuset	2020	3.140.000
Fakirskolen	2021	

3. Bilag

Bilag 1: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Kortet viser statens byggeprojekter fordelt i Danmark og Færøerne. Danmarkskortet stammer fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, SDFE-kort, juni 2017 kombineret med et færøsk oversigtskort fra Umhvørvisstovan, 2017.

Tabel 3.1 | Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
Aarhus	Nybyggeri og ombygning af Bartholin og Health komplekset	Aarhus Universitet
	Arkitektskolen Aarhus (NEW AARCH)	Arkitektskolen
	[Skatteforvaltningen (ADST)]	Skatteforvaltningen
Aalborg	Nybyggeri Science & Innovation Hub	Aalborg Universitet
	AAU SUND	Aalborg Universitet
Augustenborg	Køb og ombygning af Augustenborg	Landbrugsstyrelsen m.fl.
Esbjerg	Samlokalisering med UC-Syd	Syddansk Universitet
Holbæk	Ombygning af Østre Skole i Holbæk	Styrelsen for Undervisning og Kvalitet, Danmarks Evalueringsinstitut, Danmarks Akkrediteringsinstitution og Danida Fellow ship Centre
København	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
	KUA3 inkl. nyt Universitetstov	Københavns Universitet
	Laboratoriegenopretning på Panum	Københavns Universitet
	Holmens Kanal 20	Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet m.fl.
	Særligt Sikret retsbygning	Domstolsstyrelsen
	Ny Østre Landsret	Domstolsstyrelsen
	Genopretning af Københavns Politigård	Københavns Politi
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet
	[Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup]	Skatteforvaltningen
Næstved	Kontorejendom til Udlændingestyrelsen	Næstved
Odense	SDU SUND	Syddansk Universitet
Ringsted	Kontorejendom til Banedanmark	Banedanmark
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet
Torshavn	Ny hovedpolitistation i Torshavn	Rigspolitiet
Vejle	Politiets Uddannelsescenter Vest	Rigspolitiet