



Transportministeriet

Status for anlægs- og byggeprojekter – 2. 2023



Opførelsen af kontorknudepunkt i Odense.

Kilde: WoodHub

Status for anlægs- og byggeprojekter

2. 2023 Status for anlægs- og byggeprojekter – 2. 2023

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet

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

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

Indhold

1.	Indledning	7
1.1	Læsevejledning	7
2.	Jernbaner.....	9
2.1	Større jernbaneprojekter	10
	Signalprogrammet	12
	Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	13
	Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	14
	Elektrificering af Fredericia-Aarhus	15
	Elektrificering af Roskilde-Kalundborg	16
	Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring)	17
	Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	18
	Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)	19
	Stilling Station	20
	Fremtidssikring af Aarhus H	21
	Flytning af Herlev Station	21
	Vendespor ved Carlsberg Station	22
	Opgradering af Hillerød Station.....	22
	Hastighedsopgradering af S-banen.....	24
2.1.1	Anlægsprojekter på baneområdet udført af Vejdirektoratet.....	25
	Ny bane over Vestfyn	25
2.1.2	Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber	26
	Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	26
	Forskønnelse af Nørreport Station	27
	Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade.....	27
	Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station	28
2.2	Større fornyelsesprojekter	29
	Sporfornyelse Slagelse-Korsør	30
	Sporfornyelse Roskilde-Ringsted.....	30
	Sporfornyelse Hobro-Aalborg	31
	FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro	31
	Ny Svanemøllen omformerstation	32
	Sporfornyelse Nyborg-Odense	32
	Ballastfornyelse Fredericia-Vejle	33
	Sporfornyelse Fredericia Station.....	33
	Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	34
	Spor- og perronfornyelse Langå St.	34
	Sporfornyelse Fredericia-Tinglev.....	35
	Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger	35
2.3	Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus	36
2.4	Fornyelse og vedligehold	36
2.5	Igangværende undersøgelser på baneområdet	37

3.	Veje	38
3.1	Større vejanlægsprojekter under gennemførelse	39
3.2	Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet	46
3.3	Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus	47
3.4	Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse	47
3.5	Undersøgelser på vejområdet.....	48
3.6	Gennemførte undersøgelser på vejområdet	49
4.	Letbaner	50
	Odense Letbane	50
	Letbane på Ring 3.....	51
5.	Femern Bælt	52
	Kyst til kyst-forbindelse	52
	Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	53
6.	Metroen.....	54
	M4 Sydhavnsmetroen	54
7.	DSB	55
7.1	Indkøb af materiel	55
	Indkøb af nye eltog	55
	Indkøb af nye vogne.....	56
	Merkøb af nye vogne.....	56
7.2	Anlæg af værksteder	57
	Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København	57
	Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus	58
	Anlæg af værksted ved Næstved.....	58
8.	Puljeprojekter på transportområdet.....	59
8.1	Status for puljer	59
8.2	Status for større puljeprojekter	62
9.	Bygninger.....	63
9.1	Større igangværende byggeprojekter	65
9.1.1	Projekter ved Bygningsstyrelsen	66
	Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet.....	66
	Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet.....	66
	Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup	67
	Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København	67
	Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense	68
	SDU Mærsk Mc-Kinney Møller Institut (MMMI) – Udvidelse af det eksisterende MMMI	68
	Modernisering af Amagerfælledvej 56, Domstolsstyrelsen	69
9.1.2	Projekter under lukning.....	70
	Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet	70
	Ombygning af Østre Skole i Holbæk.....	70
	Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	70

9.1.3 Projekter ved Vejdirektoratet	71
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet.....	71
9.1.4 Projekter ved Vejdirektoratet under lukning	71
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet	71
9.1.5 Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus.....	72
9.2 Status på UNILAB-midlerne	72
9.3 Status på nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg.....	73
10. Bilag.....	75
10.1 Bilag 1: EU-støtte	75
10.2 Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	77
10.3 Bilag 3: Igangværende projekter på baneområdet	78
10.4 Bilag 4: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	79
10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter	80
10.6 Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve	82

1. Indledning

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

Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort per 1. juli 2023 medmindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter er ligeledes opdateret per 1. september 2023, medmindre andet er angivet. De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er på forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets formål og status. Som en del af status indgår en gennemgang af den aktuelle økonomiske situation i 2023-priser, medmindre andet er angivet. Orienteringen for seneste Anlægsstatus – 1. 2023 – blev fremsendt til Folketinget den 7. juni 2023.

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

1.1 Læsevejledning

Der er i Anlægsstatus fokus på udviklingen i Transportministeriets bygge- og anlægsp portefølje siden seneste Anlægsstatus. Der er således indsat nye afsnit, hvori afsluttede projekter og undersøgelser siden seneste Anlægsstatus fremgår.

Disse vil udgå i næste Anlægsstatus. Tidligere versioner af Anlægsstatus kan tilgås på [Transportministeriets hjemmeside](#).

Tabeller med projektbeskrivelser indeholder følgende oplysninger:

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

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

Forbrug per 1/7 2023: Projektets forbrug per 1. juli 2023 opgøres i mio. kr. i løbende priser.

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

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

Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus: I cellen angives der med Ja/Nej, om der er sket væsentlige tidsmæssige eller økonomiske ændringer siden seneste Anlægsstatus. I de tilfælde, hvor der er tale om et nyt projekt, er dette også angivet. Fordyrelser, som fører til overskridelse af forelæggelsesgrænsen, træk på den centrale anlægsreserve, forsinkelser med ændring af åbningsåret til følge og/eller ændringer af projektets overordnede formål, betragtes som væsentlige ændringer. Væsentlige ændringer uddybes under Økonomi / Aktuel status for projektet. De steder, hvor der forventes en væsentlig ændring i fremtiden, men hvor økonomi og/eller tidsplan fortsat er under konsolidering, angives der et 'Nej' i cellen. Først når konsolideringen har materialiseret sig i en væsentlig ændring, angives der et 'Ja' i cellen.

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

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

Som følge af krigen i Ukraine samt den økonomiske situation er prisstigningerne og leveranceproblemerne i del af Bygge- og anlægsbranchen fortsat en udfordring. Dette rammer Transportministeriets bygge- og anlægsprojekter. Presset på markedet afspejles også i rådgivningsbranchen, hvilket i nogle tilfælde giver kvalitetsudfordringer.

Det er fortsat en markant udfordring på baneområdet, at der kun modtages få eller ingen tilbud, der lever op til udbudsbetingelserne, men der er dog sket en bedring for vareleverancer. På vejområdet vurderer Vejdirektoratet, at markedet er ved at stabilisere sig, og budinteressen på de udbudte entrepriser har været tilfredsstillende. For bygningsområdet er der fortsat udfordringer med mangel på kvalificeret arbejdskraft, stigende priser samt lange leveringstider eller helt svigtende leverancer på byggematerialer. De fortsat høje priser i byggebranchen medfører stadig et øget pres på en række byggeprojekter. Bygningsstyrelsen er dog mindre sårbare i forhold til markedsudsving grundet deres strategiske rammeaftale.

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

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

2. Jernbaner

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

I afsnit 2.1 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit

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

Det bemærkes indledningsvist, at en række projekter beskrevet i dette kapitel er gensidigt afhængige enten af tekniske, tidsmæssige eller andre grunde. Særligt er en række projekter afhængige af Signalprogrammets udrulning på fjernbanen.

Det bemærkes endvidere, at de anførte bevillinger til projekter, puljer mv. afspejler de opførte bevillinger på finansloven for 2023 med eventuelle efterfølgende justeringer som følge af aktstykker, udmøntning af central reserve mv. I reguleringsindeksene vedrørende anlæg for 2023, som er anvendt ved prisopregningen af bevillingerne på finansloven for 2023, er der forudsat en lavere prisudvikling, end hvad der aktuelt forventes. Der kan derfor forventes en korrektion af dette på kommende bevillingslove.

Boks 2 | Markedsituationen på baneområdet

Banedanmark oplevede allerede inden krigen i Ukraine en markant stigning i enhedspriserne på jernbaneprojekter. Dette skal dels ses i sammenhæng med de generelle prisstigninger på materialer, dels en meget stor efterspørgsel på jernbaneydelser i Danmark og i Nordeuropa. Følgevirkninger af krigen i Ukraine på priser og tilgængelighed øgede udfordringen markant, men der ses nu bedring for vareleverancer samt mindre pres for kompensation for prisstigninger ud over det kontraktuelt fastsatte. Det er dog fortsat en markant udfordring for Banedanmark, at der kun modtages få eller ingen tilbud, der lever op til betingelserne i Banedanmarks udbud, hvilket har resulteret i en række genudbud af projekter, ligesom der er uforklarlig stor variation mellem tilbud på samme opgave.

Markedet for baneentreprenørydelser er domineret af en mindre gruppe af forholdsvis store virksomheder. Banedanmark arbejder med en række tiltag for at forbedre konkurrencesituationen. For eksempel opdeles udbud i henholdsvis frie strækningsarbejder, som kan løses ved brug af større sporombygningsmaskiner for at tiltrække internationale entreprenører og for eksempel stationsprojekter, som gennemføres ved brug af mindre maskiner og manuelle arbejder. Banedanmark outsourcer ligeledes en lang række vedligeholdelsesopgaver, som er attraktive for entreprenører, der udfører anlægsprojekter på jernbanen. Dermed bliver det mere attraktivt for større internationale aktører at etablere sig på det danske marked, fordi det via vedligeholdelsesopgaverne er muligt at opnå en sikker produktion hele året. Endvidere arbejder Banedanmark med at flytte udførselstidspunkter fra de vanlige sommerperioder, særligt for arbejder som ikke kræver fuld lukning for trafik, således at arbejderne kommer fri af især aktivitetsperioden i Tyskland.

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

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

2.1 Større jernbaneprojekter

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

Projekt	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ³⁾	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Signalprogrammet ¹⁾	20.774,4	Ja	20.774,4	Ja	Nej	100%	2022/2030
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	542,5	Ja	458,4	Ja	Nej	100%	2027/2029
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm) ¹⁾	2.857,8	Ja	2.435,4	Nej	Nej	100%	2026
Elektrificering Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.558,1	Ja	2.166,5	Nej	Nej	100%	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.240,3	Ja	1.166,4	Ja	Ja	100%	2024/2027
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring) ¹⁾	125,7	Ja	125,7	Ja	Ja	100%	2020/2024
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå ¹⁾	606,3	Ja	544,9	Ja	Nej	100%	2022 (2024) ²⁾
Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm) ¹⁾	850,6	Ja	752,9	Ja	Ja	0%	2024
Stilling Station	20,8	Ja	17,0	Nej	Nej	0%	2029-31
Fremtidssikring af Aarhus H	1.045,7	Ja	927,1	Ja	Nej	100%	2026/2027
Flytning af Herlev Station	200,2	Ja	169,4	Ja	Nej	60%	2026
Vendespor ved Carlsberg	178,4	Ja	151,7	Ja	Nej	0%	2028
Opgradering af Hillerød Station	361,5	Ja	305,9	Ja	Nej	0%	2027

6 GHz-frekvensbånd på S-banen	108,3	Nej	108,3	Nej	Nej	0%	Under afklaring
Hastighedsopgradering af S-banen	357,1	Ja	302,3	Ja	Nej	0%	2035
Ny bane over Vestfyn	5.227,8	Ja	4.407,2	Nej	Nej	67%	2028

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

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

2) Dog udføres hastighedsopgraderingen på Langå Station i 2024.

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

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

Signalprogrammet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 194 af 27. marts 2008 Akt. 154 af 18. juni 2009 Akt. 95 af 11. februar 2010 Akt. 69 af 3. juni 2010 Akt. 148 af 19. maj 2011 Akt. 147 af 8. december 2011 Finansloven for 2019	20.774,4 (0,0)	14.155,9	S-bane: Kontrakter indgået 2011 Fjernbane og Onboard: Kontrakter indgået 2012	S-bane: 2018/2022 Fjernbane: 2021/2030	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Med akt. 148 af 10. maj 2011 (tidligere fortrolig akt. J) og akt. 147 af 30. november 2011 (tidligere fortrolig akt. E) fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og Fjernbane-projektets projektafslutning. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,9 mia. kr. (2012-priser) i forhold til det oprindelige ankerbudget fra 2009. Bespareelserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer (jf. to førstnævnte aktstykker) samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet. På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen.</p> <p>Programmets fulde projektbevilling forventes anvendt. Projektreserven er tæt på at være udmøntet, og forudsætningen for en række budgetposter er ændret i et omfang, så en ny gennemgang af totaløkonomien er nødvendig. Der er derfor igangsat en rebudgettering af programbudgettet. Denne forventes færdig 1. kvartal 2024.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Signalprogrammet har i 2023 nået de aftalte milepæle: Ibrugtagning af (København)-(Ringsted) i april samt strækningen (Esbjerg)-(Holstebro)-Skjern-(Herning) i maj/juni. Derudover blev de sidste leverancer på S-banen planmæssigt ibrugtaget i maj. Signalprogrammets S-baneprojekt er nu i nedlukningsfasen. Signalprogrammet har derudover sammen med leverandøren foretaget en genplanlægning af ombordudrustningsplanen, der nu følges, og ombordudrustning af passagerflåden følger nu planen.</p> <p>Signalprogrammet følger dermed det forudsatte i Anlægs- og Trafikplanen, men udrulningen i Østdanmark er fortsat udfordret, hvorfor der i 2023 pågår genplanlægning. Der er truffet beslutning om at immunisere strækningen Roskilde-Holbæk for at sikre eltog fra ultimo 2024.</p>					

Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 141 af 16. maj 2019	542,5 (84,1)	173,5	2019	Nyborg-Odense: 2024/2027 Ringsted Korsør: 2024/2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p> <p>Der er en risiko for, at projektet får behov for at trække på central reserve. Den samlede økonomi er under konsolidering og afhænger af udbudsresultatet for delstrækningen Ringsted-Korsør, som er sendt i udbud i september 2023 med tilbudsfrist i oktober 2023 og med forventet kontraktindgåelse december 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Åbningsårene oven for angiver, hvornår hastigheden kan sættes op til 200 km/t i forbindelse med udrulningen af de nye signaler på delstrækningerne.</p> <p>Nyborg-Odense: Hovedparten af projektet blev som planlagt gennemført henover foråret og sommeren i 2023. Der udestår nu kørestrøms testkørsel for at kunne hæve hastigheden til 200km/t samt modificering af sporskifter, så de overholder gældende regler. Disse forventes færdig i 2025.</p> <p>Ringsted-Slagelse: Projektet er sendt i udbud i september 2023. Det forventes, at kontraktindgåelse med entreprenøren sker ultimo 2023. Primo 2024 opstartes mobilisering og forberedende arbejder. Anlægsteknisk udførsel starter forventelig i april 2024.</p> <p>Hastighedsopgraderingen på Storebæltsforbindelsen: Som en del af hastighedsopgraderingen af Ringsted-Odense gennemfører Sund & Bælt hastighedsopgraderingen på Storebæltsforbindelsen fra 180 km/t til 200 km/t inden for egne økonomiske rammer. Sund & Bælt har sat projektet på pause som følge af markante prisstigninger. Sund & Bælt vil igangsætte en replanlægning, når genplanlægningen af Signalprogrammet er afsluttet.</p>					

Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af 30. november 2018 (tidligere fortrolig akt. X af 29. juni 2017) Lov om tillægsbevilling for 2022	2.857,8 (422,5)	1.179,9	2017	2025/2026	Nej

Økonomi:

Projektet blev i 2018 tildelt 4,0 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen. I forlængelse af anlægsloven for ombygning af Aarhus H, jf. dette projekts beskrivelse nedenfor, er der foretaget en overførsel af bevilling for 105,4 mio. kr. (heraf 16,2 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H som følge af overførsel af aktiviteter mellem de to projekter.

Banedanmark har i september 2022 anmodet om yderligere træk på den centrale reserve, men anmodningen er endnu ikke færdigbehandlet. Anmodningen skyldes merudgifter til forberedende arbejder og elektrificeringsentreprisen som følge af blandt andet ændrede tidsplaner og ændrede udførelsesforhold, hvortil kommer forøgede udgifter til projektorganisation samt stigende råvarepriser og priser generelt. Dertil kommer forøgede udgifter til Banedanmarks projektorganisation. Endelig er der opstået nye udgifter til støjkompensation.

Siden september 2022 er reserver og risikoposter via en egentlig rebudgettering blevet omsat til konkrete poster, hvilket særligt har påvirket elektrificeringsdelen af projektet. Rebudgetteringen viser, at der fortsat er behov for at tilføre projektet midler fra den centrale anlægsreserve. Der er i rebudgetteringen skelet til erfaringerne med ekstraarbejder i blandt andet Elektrificering Fredericia-Aarhus, som – for så vidt angår selve elektrificeringen – er længere fremme end Elektrificering Aarhus-Aalborg.

Aktuel status for projekt:

Design af kørestrømsanlægget på strækningen pågår og forventes afsluttet i 1. halvår 2024, hvorefter udførelsen af elektrificeringsarbejderne kan opstarte. Prøvesugninger ift. maste- placering pågår.

Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen, hvor broer enten skal hæves eller spor skal sænkes. Der udestår nu alene broarbejder i Aalborg (to broer), Hadsten (1 bro) samt Langå (2 broer). Arbejderne forventes afsluttet i 2024.

Elektrificering af Fredericia-Aarhus

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	2.558,1 (391,5)	1.762,8	2018	2024/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektet blev i 2018 tildelt 9,1 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen. I forlængelse af anlægsloven for Fremtidssikring Aarhus H (jf. dette projekts beskrivelse nedenfor) er der foretaget en overførsel af bevilling for 268,8 mio. kr. (heraf 41,3 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H som følge af overførsel af aktiviteter mellem de to projekter.</p> <p>Banedanmark har i september 2022 anmodet om yderligere træk på den centrale reserve, men anmodningen er endnu ikke færdigbehandlet. Anmodningen skyldes blandt andet merudgifter til nødvendige ændringer i kontrakten med leverandøren på selve elektrificeringen grundet ændrede tidsplaner – herunder som følge af Signalprogrammets ændrede udrulningsplan fra 2017, som blandt andet medfører behov for at omprojektere og flytte master med henblik på at sikre signalsynlighed. Hertil kommer markante prisstigninger, som medfører prisregulering for indkøb af jern- og betondele. For de forberedende arbejder, primært broarbejder, betyder prisudviklingen meromkostninger på dels indgåede kontrakter, dels at de senest udbudte bropakker er blevet markant dyrere end budgetteret. Dertil kommer forøgede udgifter til Banedanmarks projektorganisation.</p> <p>Siden september 2022 er reserver og risikoposter via en egentlig rebudgettering blevet omsat til konkrete poster, hvilket særligt har påvirket elektrificeringsdelen af projektet. Rebudgetteringen viser, at der fortsat er behov for at tilføre projektets bidrag til den centrale anlægsreserve, svarende til hidtil fremsendte ansøgning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Arbejdet med etablering af fundamenter, master og træk af køretråd startede i foråret 2022 og pågår frem til 2024. Alle master og fundamenter, der kan sættes, er sat. De resterende fundamenter, og master afventer færdiggørelsen af andre projekter. Arbejder med køretråden pågår fra Vejle mod Nord.</p> <p>Forud for etablering af køreledningsanlæg pågår de forberedende arbejder til elektrificeringen hvor spor enten skal sænkes eller broer skal hæves. Langt de fleste broer er afsluttede eller stort set afsluttede. To broer er dog pt. under udførelse: En i Hedensted (Nørregade), der forventeligt er afsluttet ved udgangen af 2023, og en i Vejle (Østerbrogade), der forventes afsluttet i 2024. Derudover er tre broer i Aarhus Kommune under projektering (Skanderborgvej, Gammel Kongevej og Kongsvang).</p>					

Elektrificering af Roskilde-Kalundborg

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove	1.240,3 (73,9)	685,1	2018	Roskilde-Holbæk: 2021/2024 Holbæk-Kalundborg: 2021/2027	Ja

Økonomi:

Det blev i 2022 godkendt, at de midler, der tidligere er blevet tilført fra den centrale reserve til immuniseringen af delstrækningen Roskilde-Holbæk, fastholdes i projektet til dækning af merudgifter som følge af etapeopdelingen af den fulde strækning Roskilde-Kalundborg i to udførelsesmæssigt separate delstrækninger (Roskilde-Holbæk og Holbæk-Kalundborg). Meromkostningerne vedrører aftale med entreprenør om en revideret udrulningsplan på kørestrømsentreprisen, replanlægning af de forberedende arbejder til elektrificeringen og tværgående styringsomkostninger. Desuden fastholdes de tidligere tilførte midler fra den centrale reserve til dækning af eventuelle yderligere merudgifter, der måtte opstå i projektet, så det i lighed med tilsvarende projekter har en passende projektereserve.

I august 2023 godkendte forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035, at projektet kunne igangsætte immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk alligevel. Dette er lyset af nedenfor beskrevne risiko for en forsinkelse af signalsystemets udrulning på strækningen. Udgifterne forbundet med at forberede immuniseringen afholdes inden for eksisterende projektbevilling. Anmodningen om finansiering af selve immuniseringen ved udmøntning af midler fra den centrale reserve er under behandling.

Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:

Forligskredsens beslutning om igangsætning af immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk.

Aktuel status for projekt:

Ibrugtagning af el-tog på delstrækningen Roskilde-Holbæk afventer udrulning af Signalprogrammet, så der kan køre el-tog på delstrækningen ultimo 2024. Banedanmark har konstateret, at der er en reel risiko for, at ibrugtagningen af et nyt signalsystem på strækningen Roskilde-Holbæk-Kalundborg i 2024 bliver forsinket. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har derfor besluttet, at delstrækningen Roskilde-Holbæk immuniseres parallelt med udrulning af nyt signalsystem, således at strækningen kan ibrugtages med el-drift ultimo 2024 som planlagt uafhængigt af, hvornår det nye signalsystem udrulles.

På den resterende del af strækningen fra Holbæk til Kalundborg er de hidtidige forberedende arbejder (sporsøkninger og broarbejder) gennemført som planlagt. Udbud og kontraktunderskrivelse på den resterende bro på strækningen er gennemført som planlagt, og udførelse opstartede i august måned med forventet afslutning i første halvår 2024. Det forventes fortsat, at strækningen Holbæk-Kalundborg kan ibrugtages i 2027.

Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (Dobbeltspor ved Lindholm og Hjørring)

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 51 af 12. oktober 2017 Akt. 6 af 11. oktober 2018	125,7 (0,0)	52,2	2017	Lindholm: 2020/2020 Hjørring: 2020/2024	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Projektet fik med akt. 6 af 11. oktober 2018 tilført dets bidrag til den centrale anlægsreserve på 14,3 mio. kr. (2018-priser) samt tilført yderligere 19,9 mio. kr. (2018-priser) som følge af projektændringer i forlængelse af Signalprogrammets ændrede udrulningsstrategi.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:</i> Fremrykning af arbejder i Hjørring.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejderne i Lindholm er afsluttet og taget i brug den 21. september 2020. For så vidt angår arbejderne i Hjørring sker der detailprojektering, ekspropriation og ledningsomlægning i 2022/2024. Arbejderne i Hjørring var planlagt til udførelse i 2025, men grundet hensynet til trafikbetjeningen af Nordjylland udføres denne del af projektet i 2024.</p>					

Hastighedsopgradering Aarhus-Langå

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	606,3 (61,4)	421,1	2018	2021/2022 Visse delaktiviteter er udskudt til 2024 (Langå Station)	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev i 2021 tilført 33,4 mio. kr. (2021-priser) af dets eget bidrag til den centrale reserve. Det skyldtes især en konstatering af store mængder blød bund under og ved siden af banen, hvilket medfører et større behov for blødbundsudskiftning og ekstra fundering end oprindeligt forudsat. Dertil kom en række andre forhold, herunder ændrede behov for kurveudretning på grund af sideværts acceleration, nye krav vedrørende dæmningsstabilitet samt opjusterede tværgående omkostninger.</p> <p>I forlængelse af anlægsloven for Fremtidssikring Aarhus H (jf. dette projekts beskrivelse nedenfor) er der sket en overførsel af bevilling for 22,1 mio. kr. (heraf 5,1 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H, idet hastighedsopgraderingen på selve Aarhus H ikke længere er en del af projektet Hastighedsopgradering Aarhus-Langå, men i stedet gennemføres i regi af projektet Fremtidssikring Aarhus H.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Strækningen mellem Aarhus (ekskl. selve Aarhus H) og Langå blev udført planmæssigt fra april til september 2022, og efterfølgende vejbroer er nu også afsluttede.</p> <p>Arbejderne i 2022 omfattede ikke selve Langå Station. Arbejdet på Langå Station er planlagt til udførelse sammen med Signalprogrammet i andet halvår 2024. Der udsendes entreprenørudbud for arbejderne på Langå Station i september 2023. Det er aftalt, at der skal hastighedsopgraderes til 180 km/t. Der er konstateret en stor mængde blødbund ved Langå Station, som kan være til hinder for den aftalte opgradering. Hastigheden gennem Langå Station hæves i første omgang til 160 km/t. Der vil derefter over en periode på to år foretages en resonansmåling af jordbunden med henblik på efterfølgende at hæve hastigheden til 180 km/t, når jorden forventeligt er komprimeret som følge af drift med 160 km/t. Den trinvis hastighedsopgradering vil ikke have nogen effekt på køreplanen.</p>					

Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finanslovene for 2007, 2018 og 2020 Akt. 227 af 18. juni 2020	850,6 (97,7)	512,3	2018	2023/2024	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Jf. akt. 227 af 18. juni 2020 er der tidligere overført 14,8 mio. kr. (2020-priser) fra projektets centrale anlægsreserve i forbindelse med projektudvidelsen med en fordelingsstation ved Gelsted.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:</i> Ibrugtagelse af fordelingsstationen i Vigerslev er forsinket og forventes ibrugtaget i 2024 og ikke i 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Den nye fordelingsstation i Gelsted blev ibrugtaget i maj 2023. Nu udestår idriftsættelse af fordelingsstation i Marslev, der er blevet overleveret fra entreprenør. Ibrugtagning af Marslev forventes i 3. kvartal 2023. Derudover udestår færdigudførelse af fordelingsstationer i Slagelse og Fredericia, der begge forventes ibrugtaget i 4. kvartal 2023 samt omkobling af fordelingsstation i Vigerslev, der først forventes ibrugtaget i 2024 og ikke som tidligere planlagt i 2023.</p> <p>Projektet skal som nævnt sikre tilstrækkelig kørestrøm til de besluttede elektrificerede strækninger på statsbanenettet. Udskydelsen af ibrugtagningen af det fulde projekt fra 2023 til 2024 forventes dog ikke at påvirke el-togdrift, da denne først optrappes med udrulningen af elektrificeringsprogrammet til særligt Aarhus og Aalborg.</p>					

Stilling Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 88 af 28. februar 2019	20,8 (3,3)	6,0	2019	2022/efter 2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektets økonomi skal revideres i lyset af blandt andet den udskudte udførelse fra 2022 til tidligst 2025 (jf. "Aktuel status for projektet" nedenfor) og prisudviklingen i den nuværende markedssituation.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har været planlagt til udførelse i 2022 og blev sendt i udbud i 2021. Banedanmark modtog ikke bud fra entreprenører, der overholdt konditionerne, hvorfor etablering af Stilling Station tidligst kunne udføres i 2025. Der er endnu ikke truffet beslutning om den præcise tidsmæssige placering af projektet. Banedanmark vurderer, at genåbningen af Stilling Station bør udskydes til senere end 2025 grundet de mange arbejder omkring Aarhus Hovedbanegård, samt elektrificering og udrulning af nyt signalsystem.</p>					

Fremtidssikring af Aarhus H

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 565 af 10/05/2022 og Lov om tillægsbevilling for 2022	1.045,7 (118,6)	45,8	2022	2026/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet integrerer en række eksisterende og nye bevillinger, så der nu er ét samlet projekt for Aarhus H. Bevillingsændringerne er implementeret med tillægsbevillingsloven for 2022 og finansloven for 2023. Dette er sket i forlængelse af den vedtagne anlægslov for det samlede Aarhus H-projekt, jf. "Hjemmelsgrundlag" i tabellen ovenfor.</p> <p>Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p> <p>I forlængelse af afslutningen af programfasens del 2, jf. nedenfor, er projektets prognose under konsolidering. Dette er en større opgave end normalt, givet de mange tidligere enkeltstående projekter, som nu konsolideres til et projekt, dels den ekstraordinære udvikling i priserne, der er set over de seneste år.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har afsluttet programfasens del 2 og overgået til projekteringsfasen, hvor detailprojektering er i gang.</p>					

Flytning af Herlev Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	200,2 (30,8)	0,8	2022	2026/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er planlagt til udførsel i 2026. Projektet er ved afslutningen af afgrænsningsfasen, og startede detailprojektering 1. september 2023.</p>					

Vendespor ved Carlsberg Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	178,4 (26,7)	0,0	2022	2026/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forventes opstartet i løbet af 2. halvår 2023 eller i 2024.					

Opgradering af Hillerød Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	361,5 (55,6)	1,5	2022	2026/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er på nuværende tidspunkt i gang med programfasens del 2. Projektet har færdiggjort rådgiverudbuddet og arbejder på nuværende tidspunkt sammen med den vindende rådgiver om at færdiggøre programfaserapporten. Det forventes, at projektet skifter fase til detailprojektering i marts 2024.					

6 GHz-frekvensbånd på S-banen

S-banens nye signalsystem benytter en del af 6 GHz-frekvensbåndet til signalstyring, men skal som følge af ny EU-regulering flytte til et andet frekvensbånd. Projektets hensigt har været at ændre CBTC-systemets frekvensbånd til ITS-bybanebåndet, så der ikke er overlap mellem de nye 6 GHz-WiFi-signaler og CBTC-systemet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	108,3 (0,0)	3,3	2022	2025/under afklaring	Nej

Økonomi:

Bevilling til projektet er givet med finansloven for 2022. Der blev i forbindelse med Infrastrukturplan 2035 afsat en ramme på 100 mio. kr. (2022-priser), som dog var estimeret med store forbehold, og som ikke indeholdt central reserve. Projektets samlede pris afhænger af den løsning, der vælges for projektet, jf. nedenfor.

Aktuel status for projekt:

Den indledende projektafdækning har vist, at det umiddelbare projekt ikke er teknisk attraktivt og markant dyrere end bevillingen. Banedanmark ønsker således at afklare, om der kan udvikles en bedre og potentielt billigere løsning; også set i sammenhæng med det forestående indkøb af nye S-tog samt overgang til førerløs S-togsdrift. Dette vil dog kræve en længere overgangsperiode, hvor der vil være overlappende frekvensbånd mellem S-banens signaler og den nye WiFi standard. Banedanmark ansøger Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur (SDFI) om en forlængelse af den nuværende frekvenstilladelse, som løber til og med 2025. Det har ingen sikkerhedsmæssig effekt, men kan give anledning til driftsforstyrrelser. Banedanmark har sammen med Rambøll undersøgt disse driftskonsekvenser nærmere og konkluderet, at risikoen for forstyrrelser af S-banens trafik er meget lav.

Hastighedsopgradering af S-banen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	357,1 (54,8)	0,0*	2022	2035/2035	Nej

Økonomi:

Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.

Aktuel status for projekt:

Udbedring af den første lokale knast – ved Hellerup Station – blev igangsat ultimo 2022. Denne udbedring projekteres og udføres i sammenhæng med et kommende sporfornyelsesprojekt på strækningen Svanemøllen-Hillerød. Detailprojekteringen er i gang og forventes afsluttet i foråret 2024. Entreprenørudbuddet forventes gennemført medio 2024. Udførsel er planlagt til primo-medio 2025.

De øvrige knaster i projektet forventes udbedret i årene frem til 2035.

* Projektets forbrug er pt. 0,0 mio. kr., men der er afholdt udgifter til delprojektet ved Hellerup station. Udgifter forbundet med projektet er pt. konteret på forberedelsen af projektet Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød, som udføres i sammenhæng med hastighedsopgraderingen, men vil blive omkonteret til hastighedsopgraderingsprojektet.

2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af Vejdirektoratet

Ny bane over Vestfyn

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 1424 af 17. december 2019 Akt. 227 af 18. juni 2020 Akt. 364 af 17. september 2021	5.227,8 (820,6)	377,8	2021	2028/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Henset til projektets risikoprofil vurderes det nu, at det vil blive nødvendigt at trække på projektets centrale reserve. Projektfordyrelserne skyldes primært markant højere priser end forudsat til gasledningsomlægningen såvel som til elektrificerings- og signaldelene. Vejdirektoratet har i september 2023 anmodet om træk på den centrale reserve, men anmodningen er endnu ikke færdigbehandlet. Det anmodede træk er inden for projektets totaludgift, der forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektets tidsplan er under konsolidering. Anlægsarbejdet vedrørende etablering af ny naturgastransmissionsledning er undervejs, og forventes afsluttet omkring årsskiftet. Herefter påbegyndes arbejdet med at fjerne den eksisterende gasledning, der løber langs jernbanens kommende tracé. Desuden pågår ekspropriations- og besigtigelsesforretninger samt arkæologiske undersøgelser.</p>					

2.1.2 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber

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

Projekt	Totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug per 01.07.23	Disponeret projektreserve	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlig ændring
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	649,7	550,8	Ja	114,9	10,1	2025/2026	Nej
Forskønnelse af Nørreport Station	25,2	25,2	Ja	0,3	0,0	2025/2025	Nej
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	216,8	216,8	Ja	7,4	0,0	2027/2027	Nej
Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station	454,71	369,2	Ja	82,4	0,0	2025/2025	Nej

Udvidelse af Københavns Lufthavns Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund & Bælt Holding A/S	649,7 (98,9)	114,95	2019	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i gang med replanlægning af udførelsesfasen efter afslag på dispensation for støjende arbejder i Tårnby Kommune. Det forventede åbningsår er derfor udskudt til 2026. Den næste store milepæl er den forventede opstart af entreprenørbuddet ultimo november 2023.					

Forskønnelse af Nørreport Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyn- delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	25,2 (0,0)	0,3	2022	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er under planlægning herunder udbud af rådgivning.					

Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyn- delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	216,8 (0,0)	7,4	2022	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Rådgivning med planlægning og detailprojektering er fortsat i gang. Entrepriseopgaven er rykket og forventes udsendt i EU-udbud primo 2024 med prækvalifikation til entreprenører.					

Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven 2023	454,7 (72,5)	82,4	2023	2025/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Der er indgået kontrakt med alle entrepriser, og det forberedende arbejde er afsluttet. Etablering af afstivningsvægge er igangsat som forberedelse til tunnelforbindelsen under Øresundssporerne.</p>					

2.2 Større fornyelsesprojekter

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

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug pr. 01.07.23	Væsentlige ændringer	Åbningsår
Sporfornyelse Slagelse-Korsør	[fortroligt]	Ja	202,5	Nej	2024
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	939,2	Ja	467,2	Nej	2025
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	904,5	Ja	352,8	Nej	2024
FTN Fibernetafstrukturer Skjern-Holstebro	74,0	Nej	74,8	Nej	Berosat
Ny Svanemøllen omformerstation	93,9	Ja	43,7	Nej	2024
Sporfornyelse Nyborg-Odense	398,7	Nej	252,1	Nej	2023
Ballastfornyelse Fredericia-Vejle	106,1	Ja	16,8	Nej	2023
Sporfornyelse Fredericia station	127,9	Ja	40,9	Nej	2023
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	[fortroligt]	Ja	56,8	Nej	2026
Spor- og perronfornyelse Langå st	[fortroligt]	Ja	13,7	Nyt projekt	2024
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev	[fortroligt]	Ja	18,4	Nyt projekt	2024
Testsystem for ibrugtagne signal-programstrækninger (Forvaltningsmiljø for signalssystemer)	[fortroligt]	Ja	6,0	Nyt projekt	2025

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

Sporfornyelse Slagelse-Korsør

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 252 af 3. juni 2021 Fortroligt akt. O af 23. februar 2023	(fortroligt)	202,5	2021	2022/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Med fortroligt akt. O af 23. februar 2023 er projektets bevilgede totaludgift øget i lyset af især udbudsresultatet for projektets tre entrepriser. For den ene entreprise kom der ingen tilbud, og i lyset af markedssituationen holdes projektets nye bevilgede totaludgift fortroligt, indtil der er indgået kontrakt på denne sidste entreprise.</p> <p>Økonomien konsolideres i efteråret/vinteren 2023 på baggrund af endeligt bud på den tredje entreprise.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> De første to entrepriser, som vedrørte manuelt sporarbejde, kørestrøm & sikring samt sporfornyelse blev indgået og de manuelle arbejder blev udført i sommeren 2023. Den sidste entreprise, som er som er maskinelle arbejder (RPM-arbejder), er genudbudt med forhandling, og der er kommet tilbud ind den 8. september 2023.</p> <p>Derefter forhandles der i løbet af september, og den endelig frist for pris vil foreligge i oktober. Kontrakten bør være på plads i 2023. Selve udførslen er i 2024.</p>					

Sporfornyelse Roskilde-Ringsted

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 253 af 3. juni 2021	939,2	467,2	2021	2023/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Dele af arbejderne planlagt udført i sommeren 2022 blev indstillet grundet forsinkelser i projektet, som skyldtes manglende fremdrift fra entreprenørens side. Disse arbejder er udskudt til udførelse i hhv. 2023, for så vidt angår afvandingsarbejder samt sporskifter, og i 2024/25 for så vidt angår sporarbejderne. Der kommer en ny entreprenør på jord- og afvandingsarbejder, og disse arbejder bliver udført i 2023. Der er lavet en aftale for indbygning af seks sporskifter i sommeren 2023. De fire sporskifter er udført i uge 30 i henhold til planen og i august-september indbygges de sidste to på Borup station. Resten af sporombygningen er planlagt til udførsel i efteråret 2024 og påsken 2025.</p>					

Sporfornyelse Hobro-Aalborg

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 92 af 30. januar 2020	904,5	352,8	2020	2020 og 2022/2020 og 2024*	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet har gennemført sporombygningen på den fri strækning mellem Hobro og Aalborg. Næste aktivitet vil være fornyelse af Aalborg station. Der er udsendt entreprenørudbud vedrørende Aalborg station. Tilbud modtages i september 2023.</p> <p>Sporombygningen af Aalborg station udføres i 2024 i samme spæringer som en række øvrige grænsefladeprojekter (Vesterbro nord for stationen, Mundelstrup, Langå og Skørping stationer, samt en del brorenoveringer på strækningen Hobro-Aalborg). Åbningen efter afslutning af projektet i 2024 vil ske i ERTMS-teknologi fra Lindholm til stationsgrænsen i Aarhus.</p>					

* Arbejderne i 2024 vedrører Aalborg station.

FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 208 af 18. juni 2020	74,0	74,8	2020	2021/2021	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Banedanmark har – som redegjort for i Anlægsstatus for 1. halvår 2022 – været nødt til at sætte projektet i bero og installere midlertidig fiber grundet væsentlige merudgifter konstateret i løbet af sensommeren 2021. Den efterfølgende gennemgang af projektets økonomi har vist, at projektet ikke kan færdiggøres inden for den bevilgede totaludgift.</p> <p>Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er åbnet/ibrugtaget i 2021, dog med anvendelsen af en midlertidig fiber på de udestående dele af strækningen.</p> <p>Der skulle som led i projektet etableres ca. 73 km fiberkabelinfrastruktur på strækningen Skjern-Holstebro, og der udestår etablering af fiberkabelinfrastruktur på ca. 21 km af strækningen. Det er under nærmere afklaring, hvordan den resterende fiberkabelinfrastruktur bedst etableres på strækningen i lyset af de konstaterede forsinkelser og merudgifter. Når dette er afklaret, vil en revideret plan for projektets udførelse, herunder totaludgiften, skulle forelægges Finansudvalget. Der arbejdes på at undersøge muligheden for at udføre de resterende arbejder sammen med sporfornyelsen i 2025.</p>					

Ny Svanemøllen omformerstation

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 65 af 2. december 2021	93,9	43,7	2021	2023/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Udførelsen af totalentreprisen pågår. Fundament, nye fødemaster, spuns langs banen og nyt kabelrørsanlæg er etableret. Bygning til transformere og teknik udestår. Bygningen opsættes forventeligt i 1. kvartal 2024, hvorefter installationer færdiggøres. Herefter testes og idriftsættes anlæg, hvilket forventeligt sker i 3. kvartal 2024.					

Sporfornyelse Nyborg-Odense

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 191 af 3. februar 2022	398,7	252,1	2022	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet forventes fortsat at overskride projektbevillingen som følge af blandt andet projektændringer i løbet af detailprojekteringen. Overskridelsen forventes ikke at overstige forelæggelsesgrænsen, og finansieres af Banedanmarks samlede ramme til vedligehold og fornyelse på §28.63.05. Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Arbejderne på projektet hen over sommeren 2023 forløb planmæssigt. De sidste planlagte restarbejder på strækningen udføres i september 2023. Derefter udestår der kun modificering af sporskifter, som udføres sammen med anlægsprojektet hastighedsopgraderingen Ringsted-Odense.					

Ballastfornyelse Fredericia-Vejle

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 269 af 2. juni 2022	106,1	16,8	2022	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er opstartet i hovedspærring d. 14. august og spor er genåbnet efter totalspærring som planlagt den 12. september 2023.					

Sporfornyelse Fredericia Station

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 61 af 9. februar 2023	127,9	40,9	2023	2023 / 2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med aktstykke 61 af 9. februar 2023.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet opstartede i hovedspærring den 15. juli 2023. Den endelige ibrugtagning af Fredericia Station var planlagt til den 10. september 2023, men grundet manglende leverance af vitale sporskifteelementer, blev planen justeret og ibrugtagningen skete derfor den 12. september 2023.					

Sporfornyelse Ringsted-Slagelse

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. S af 13. april 2023	(fortroligt)	56,8	2023	2026 / 2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. S af 13. april 2023. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil efter kontraktindgåelse med entreprenør.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet har afsluttet detailprojekteringsfasen og projektet er sendt i udbud den 15. september 2023. Det forventes, at kontraktindgåelse med entreprenøren sker ultimo 2023, og at mobilisering bliver igangsat primo 2024. Udførelse starter forventeligt i april 2024.</p>					

Spor- og perronfornyelse Langå St.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AD af 25. maj 2023	(fortroligt)	13,7	2023	2024/2024	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. S af 25. maj 2023. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil efter kontraktindgåelse med entreprenør.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er færdigprojekteret og entreprenørudbud udsendes september 2023. Kontrakt forventes indgået med entreprenøren ultimo 2023, og mobilisering forventes igangsat primo 2024.</p>					

Sporfornyelse Fredericia-Tinglev

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AR af 31. august 2023	(fortroligt)	18,4	2023	2024/2024	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Aktstykket for projektet blev godkendt d. 31. august 2023. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet, er økonomiske oplysninger fortrolige. Fortroligheden vil blive ophævet efter kontraktindgåelse, som forventeligt vil være i marts 2024.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er aktuelt i gang med projekteringsfasen. Udførsel planlagt til 3. kvartal og 4. kvartal 2024.</p>					

Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger

Testsystemets formål er at kunne teste alle typer af hardware- og softwareændringer på strækninger, hvor det nye signal-system er ibrugtaget. Det skal blandt andet teste systemopdateringer, systemudbedringer og fejlretninger.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.08.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AL af 22. juni 2023	(fortroligt)	13,7	2023	2024/2025	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Aktstykket for projektet blev godkendt d. 22. juni 2023. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet, er økonomiske oplysninger fortrolige. Fortroligheden vil blive ophævet efter kontraktindgåelse, som forventeligt vil være i 3. kvartal 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Gennem et separat igangværende projekt ryddes og renoveres en af Banedanmarks bygninger af ældre dato. Derefter skal nærværende projekt klargøre bygningen og etablere et datacenter. Der skal opføres en tilbygning til de fysiske følsomme tekniske installationer (for eksempel strøm anlæg og nødstrømsanlæg), mens de robuste (for eksempel dieselgenerator og køleanlæg) placeres på arealet udenfor.</p> <p>Udbud afsluttes ultimo 2023. Arbejdet pågår til medio 2024. Selve testsystemet bestilles hos leverandørerne 3. kvartal 2023, men grundet udfordringer med rydning af bygningen samt leverandørens løsningsforslag, forventes levering og installation først 1. kvartal 2025.</p>					

2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus

Det er ingen åbnede større anlægsprojekter siden seneste anlægsstatus.

2.4 Fornyelse og vedligehold

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

	2022	2023	2024	2025	2026	2027-2035	Total
Bevilling (netto)	3.127,5	3.191,1	3.707,5	4.048,5	3.702,0	34.585,1	52.342,0
Forbrug	3.175,2	-	-	-	-	-	-
Merforbrug	(47,6)	-	-	-	-	-	-

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

Bevillingen dækker fornyelse og vedligehold af statens baner. Indsatsen planlægges i udgangspunktet således, at infrastrukturen fornyes på det totaløkonomisk optimale tidspunkt baseret på løbende vurderinger af aktivernes tilstand. I den endelige behovsprioritering tages der blandt andet højde for eventuelle sammenfald med anlægsprojekter.

Der er med Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021 afsat yderligere 12,6 mia. kr. (2022-pl) i perioden 2022-2035 til en øget fornyelses- og vedligeholdelsesindsats. Denne merbevilling er afspejlet i finansloven for 2023, og nettobevillingen for 2023-2026 i ovenstående tabel viser bevillingsafløbet på § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet på finansloven for 2023 inkl. korrektioner som følge af akt. 3 af 6. oktober 2022.

I 2021 i forbindelse med forhandlingerne om Infrastrukturplan 2035 oplyste Banedanmark, at efterslæbet ved udgangen af 2030 forventes at være omkring 11 mia. kr. (2021-pl). Den øgede bevilling, der følger med aftalen, var indregnet i denne opgørelse. Et efterslæb betyder, at der er anlægselementer, der ikke bliver fornyet på de økonomisk optimale tidspunkter, hvilket på længere sigt øger risikoen for bl.a. hastighedsnedsættelser og driftsafbrydelser. Det øger også behovet for ekstraordinært vedligehold og øger alt andet lige de samlede udgifter forbundet med at sikre jernbanens tilstand. Siden 2021 er der sket en forøgelse af markedspriserne på jernbaneområdet, og Banedanmark forventer derfor, at efterslæbet ved udgangen af 2030 vil være større end tidligere oplyst. Banedanmark fremlægger en opdateret opgørelse over efterslæbet i 2024.

2.5 Igangværende undersøgelser på baneområdet

Tabel 2.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

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

3. Veje

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

Boks 3 | Markedssituationen på vejområdet

Vejdirektoratet har i første halvår 2023 gennemført 41 bygge- og anlægsudbud, hvilket er højeste antal sammenlignet med de sidste 5 år. Den samlede tilbudssum for de 41 entrepriser udgjorde 646,0 mio. kr. De tre største udbud var hhv. et støjskærmsprojekt (139,9 mio. kr.), et vej- og stitunnelsudbud (62,6 mio. kr.) og et udbud vedrørende landskabsbroer (52,4 mio. kr.). De tre udbud udgjorde tilsammen 39,5 pct. af den samlede volumen for halvåret. Budinteressen på de 41 udbud lå på mellem 1 og 8 bydende, hvor blot ét udbud kun havde 1 bydende (et cykelstiprojekt med en budpris på 6,9 mio., set i forhold til et overslag på 4,0 mio.) Den gennemsnitlige budinteresse på tværs af entreprisestørrelser var 4,6 bydende, hvilket er en anelse over gennemsnittet pr. halvår for de seneste 5 år, og en lille stigning i forhold til forrige halvår. Budinteressen på de udbudte entrepriser vurderes derfor at være tilfredsstillende.

Generelt for perioden har vinderpriserne svaret til, eller været lige under, Vejdirektoratets overslag. Den samlede sum for vinderpriser lå således på 98 pct. af den samlede sum af overslagene. Dette understreger Vejdirektoratets vurdering af, at markedet er ved at stabilisere sig efter et par år med usikkerheder og flere deraf aflyste udbud. Enkelte udbud har dog ligesom i de forgangne halvår måtte annulleres med henvisning til for høje tilbudspriser eller fordi bud udeblev. Disse projekter er imidlertid senere udbudt i en anden form med acceptable tilbud til følge eller forventninger herom. Projekterne der blev aflyst, var 2 krydsombygninger, en byport og udskiftning af vildthejn, med entreprisbudgetter mellem 3 og 13 mio. Især høje priser på nedbrydning og bortskaffelse af asfalt lægges til grund for de høje bud i disse projekter.

Vejdirektoratet har fortsat et ekstra fokus på markedssituationen i forhold til prisudviklingen på materialer, da denne vil kunne give anledning til højere tilbudspriser.

3.1 Større vejanlægsprojekter under gennemførelse

For mere information om projekterne henvises der til Vejdirektoratets hjemmeside.

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

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ²⁾	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Storstrømsbroen	4.700,0	Ja	4.700,0	Ja	Ja	30%	2025 (vej), 2027 (bane)
Udbygning af Rute 11 gennem Ribe	205,5	Ja	170,7	Ja	Ja	60%	2024
Nordhavnstunnel ¹⁾	3.956,9	Ja	3.662,3	Nej	Nej	71%	2027
Kalundborgmotorvejens 3. etape	2.096,7	Ja	2.005,4	Ja	Ja	0%	2028
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	631,6	Ja	604,3	Ja	Nej	4%	2028
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) - Skanderborg S	3.887,8	Ja	3.718,5	Ja	Nej	9%	2027
Udbygning af E45, Aarhus S - Aarhus N	2.345,7	Ja	2.243,3	Ja	Nej	3%	2027
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N - Randers N	255,5	Ja	244,6	Ja	Nej	47%	2025
Udvidelse af Hillerød-motorvejens forlængelse til motorvej	977,3	Ja	934,7	Ja	Nej	45%	2027
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	245,3	Ja	234,6	Ja	Nej	11%	2026

Anm: "Totaludgift" svarer til den samlede bevilling (inklusive projekt- og central anlægsreserve) på seneste finanslov. "Projektbevilling" svarer til den afsatte bevilling på Vejdirektoratets egen konto (dermed inklusive projektreserve men ekskl. central anlægsreserve). "Disponeret projektreserve" angiver andelen af projektreserven inklusive efterkalkulationsbidraget, som der p.t. er disponeret over ekskl. risikotillæg. "Åbningsår" er som udgangspunkt året for ibrugtagning af den nye infrastruktur og ikke nødvendigvis året for anlægsarbejdernes færdiggørelse. 1) Vejdirektoratet forestår anlægsprojektet Nordhavnstunnel som byggherre (anlægsmyndighed) på vegne af Københavns Kommune. Nordhavnstunnel finansieres af Københavns Kommune, By & Havn, og det fremtidige selskab Lynetteholm I/S. Staten garanterer for finansieringsbidraget fra selskabet Lynetteholm I/S indtil selskabet er stiftet. Styregruppens medlemmer fra Københavns Kommune og By & Havn godkender udmøntning af midler fra K2B-reserven. 2) Kolonnen vedrørende om der har været væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. På side 9 i læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med væsentlige ændringer.

Storstrømsbroen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 737 af 1. juni 2015	4.700,0 (0,0)	2.228,9	2018	2022 (vej) 2023 (bane)/ 2025 (vej) 2027 (bane)	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Projektets centrale reserve på 754,6 mio. kr. er i 2023 udmøntet til projektet. Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:</i> Projektets totalentreprenør har rejst samlet krav på ca. 3,4 mia. kr.</p> <p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektets totalentreprenør SBJV I/S har løbende rejst en række økonomiske krav over for Vejdirektoratet. Ved supplerende klageskrift fremsendt til Voldgiftsnævnet i maj 2023 beløb det samlede krav sig til ca. 3,4 mia. kr. Vejdirektoratet har på det foreliggende grundlag svært ved at se, at entreprenøren tilnærmelsesvis vil have ret til de meget omfattende økonomiske krav. Svarskrift er under udarbejdelse.</p> <p>Pr. 31. august 2023 er 17 præfabrikerede brodragere færdigstøbte, hvoraf 13 er monteret i endelig position. Der er placeret 31 ud af samlet 40 præfabrikerede fundamenter på havbunden. Betonarbejderne i den centrale pylon pågår, og har nået en højde på 27 meter. Ved broens sydlige brofæste ved Orehoved er landfæstet og de 2 første brofag færdige. Ved broens nordlige brofæste ved Masnedø er landfæstet og de 2 første bropiller samt brovederlaget færdigt, mens støbninger af de 2 brodragere pågår.</p> <p>Det er fortsat Vejdirektoratets vurdering, at vejforbindelsen kan åbne ultimo 2025, og at jernbaneforbindelsen tidligst vil kunne ibrugtages i 1. kvartal 2027.</p>					

Udbygning af Rute 11 gennem Ribe

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 24 af 1. december 2016	205,5 (34,8)	140,9	2019	2020/2024	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 170,7 mio.kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Beslutning om at sætte renoveringen af den eksisterende bro i gang.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har besluttet at sætte renoveringen af den eksisterende bro i gang og dermed fravalgt en løsning med en klapbro. Renoveringen, og hermed projektet, forventes at være afsluttet ultimo 2024. Selve vejudbygningsarbejdet inklusive jernbanekrydsningen blev afsluttet i december 2020 med udlægning af slidlag i juni 2021.</p>					

Nordhavnstunnel

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 57 af 19. december 2020 Akt. nr. 55 af 25. november 2021	3.956,9 (294,6)	657,0	2020	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektets totaludgift på 3.956,9 mio. kr. forventes overholdt. Nordhavnstunnel finansieres af Københavns Kommune, By & Havn, og det fremtidige selskab Lynetteholm I/S. Københavns Kommune disponerer over den centrale reserve.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Totalentreprisen for tunnelen samt hovedentreprisen for SCADA, netværk, mv. forløber begge planmæssigt. Totalentreprenøren pågår detaljeret design samt etablering af byggegrube og har indpumpet ca. 400.000 m³ sand i Svanemøllehavn. En særlig kritisk aktivitet er tilladelse til grundvandssenkning, som endnu behandles hos myndigheden.</p>					

Kalundborgmotorvejens 3. etape

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyn- delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Afventer anlægslov	2.096,7 (91,3)	52,6	2022	2028/2028	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Den opdaterede miljøkonsekvensvurdering har været i offentlig høring inkl. en række besparelsesforslag. På baggrund heraf har forligskredsen bag vejdelen af Infrastrukturplan 2035 truffet beslutning om, at projektet udformes, således at der etableres motorvej på den fulde strækning. Med beslutningen vil totaludgiften forøges med 452,4 mio. kr. (2023-priser), hvilket forventes indbudgetteret på kommende bevillingslove.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:</i> Forligskredsens beslutning om at udforme projektet, således at der etableres motorvej på den fulde strækning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Forslag til anlægslov forventes fremsat i andet halvår 2023.</p>					

Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding

For at afhjælpe trængsel udvides den 7 km lange motorvejsstrækning nord om Kolding til hhv. 6 og 8 spor.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Afventer anlægslov	631,6 (27,3)	7,1	2022	2028/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den opdaterede miljøkonsekvensvurdering har været i offentlig høring, og forligskredsen bag vejdelene af Infrastrukturplan 2035 har besluttet at igangsætte projektet med en række besparelser indarbejdet. Besparelserne indebærer, at projektbevillingen på 604,3 mio. kr. nu forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Forslag til anlægslov forventes fremsat i andet halvår 2023.</p>					

Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S

For at afhjælpe trængsel udvides den 38 km lange motorvejsstrækning mellem Vejle og Skanderborg S fra 4 til 6 spor. Som led i projektet etableres der støjafskærmning på samlet ca. 8 km.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	3.887,8 (169,3)	177,6	2022	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 3.718,5 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Der pågår fortsat arkæologiske og geotekniske undersøgelser samt ekspropriation. De to første broentrepriser er opstartet. Forberedende arbejder med BSM belægningsopgave og forstærkning af midterrabat er afsluttet. Udarbejdelse af udbudsmaterialer til kommende udvidelsesentrepriser pågår.</p>					

Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	2.345,7 (102,4)	93,0	2022	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 2.243,3 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Arkæologiske og geotekniske undersøgelser samt ekspropriation pågår fortsat. Forberedende arbejder til selve vejudvidelsen pågår, herunder er to motorvejsbroer ved at blive udvidet.					

Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N

For at afhjælpe nuværende og fremtidige trængselsproblemer i forbindelse med de tre tilslutningsanlæg på E45 Nordjyske Motorvej ved Randers, ombygges tilslutningsanlæggene således kapaciteten udvides og de klargøres til en fremtidig udbygning af motorvejen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Vejloven nr. 1520 af 27. dec. 2014	255,5 (10,9)	23,8	2022	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 244,6 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Anlægsarbejderne forventes påbegyndt i 2024. Der afholdes ekspropriationsforretning i slutningen af andet halvår 2023.					

Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	977,3 (42,6)	28,9	2022	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Der er indarbejdet en række projektilpasninger- og besparelser. Forligskredsen blev orienteret herom ved brev af 25. august 2023. Projektbevillingen vurderes nu overholdt, men er dog fortsat presset.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Af besparelseshensyn har det vist sig nødvendigt at foretage en række projektilpasninger, hvilket samtidigt betyder, at der er behov for at implementere en række tidsoptimerende tiltag for at indhente tidsplanen. Ekspropriation pågår. Anlægsarbejderne forventes fortsat påbegyndt i 2024.</p>					

Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	245,3 (10,7)	1,8	2022	2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 234,6 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Som tidligere rapporteret er der ved miljøkonsekvensvurderingen for udbygningen af strækningen konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000 området, hvorfor EU-Kommissionens stillingtagen er påkrævet. I juli 2023 meldte EU tilbage med en række supplerende spørgsmål til projektet og miljøkonsekvensvurderingen. Spørgsmålene er blevet besvaret. Sagen forventes tidligst afklaret primo 2024.</p> <p>Projektet kan ikke påbegyndes forinden sagen med EU er afgjort. Projektets tidsplan vil blive revideret, når der foreligger en afklaring.</p>					

3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

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

Table 3.2 | Økonomioversigt over større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

(mio. kr., 2023-priser)	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug per 01.07.23	Afslutningsår	Væsentlige ændringer ¹
Renovering af Sallingsundbroen	154,1	Nej	133,1	2023	Nej

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

1) Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. I læsevejledningen beskrives det nærmere, hvad der menes med væsentlige ændringer.

Renovering af Sallingsundbroen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 266 af 21. november 2019	154,1	133,1	2020	2022/2023	Nej

Økonomi:

Grundet ekstraordinære prisstigninger de seneste år forventes projektets aktstykkebevilling på 154,1 mio. kr. fortsat ikke overholdt. Projektets samlede økonomi forventes at udgøre 154,7 mio. kr. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet. Fordyrelsen på 0,6 mio. kr. finansieres af den eksisterende bevilling på finanslovskontoen.

Aktuel status for projektet:

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

3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste anlægsstatus

Det er ingen åbnede større anlægsprojekter siden seneste anlægsstatus.

3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse

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

Tabel 3.4 | Fornyelse og vedligehold (mio. kr.)

	2023	2024	2025	2026	Total
Bevilling FL23	851,7	1.329,70	748,3	1.109,00	4.038,7
Prognose, behov	1.039,2	1.085,5	1.062,0	1.298,2	4.484,9
Difference	-187,5	244,2	-313,7	-189,2	-446,2

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

Med finansloven for 2023 er kontoen reduceret med 350,0 mio. kr. i 2023 og tilsvarende opjusteret med 350,0 mio. kr. i 2024, jf. Aftale mellem den daværende S-regering og Venstre, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Danmarksdemokraterne, Alternativet og Moderaterne om vinterhjælp af september 2022. På finanslovsforslaget for 2024 foreslås øvrige ændringer for perioden 2024 og frem, som tabel 3.4 endnu ikke afspejler.

For så vidt angår belægnings, broer og andre bygværker samt øvrige mindre aktiver viser prognosen, at behovet i 2023 er større end bevillingen. Det betyder, at der ved udgangen af 2023 forventes et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb.

Det skal dog bemærkes, at der under den nuværende behovsprognose indgår belægnings på strækninger, som er sammenfaldende med kommende anlægsstrækninger. Disse strækninger levetidsforlænges indtil anlægsprojekterne går i gang, og behovet forventes finansieret af anlægsprojekterne.

3.5 Undersøgelser på vejområdet

Tabel 3.5 Igangværende undersøgelser på vejområdet

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

Vejforbedringer på Helsingørmotorvejen ved DTU (screening)	2023	2024
--	------	------

Note: Tabellen indeholder udelukkende aktuelt igangværende undersøgelser på vejområdet

3.6 Gennemførte undersøgelser på vejområdet

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

4. Letbaner

Tabel 4 Økonomioversigt over letbaneprojekter (mio. kr., 2023-priser)

Projekt	Totaludgift ¹⁾	Overholdelse af totaludgift	Væsentlig ændring	Statsligt bidrag ²⁾	Statslig udbetaling ³⁾ 01.07.23	Åbningsår/afslutning
Odense Letbane	2850,9	Ja	Nej	1198,0	1111,4	2022
Letbane på Ring 3	7.584,4	Ja	Ja	1993,1	1696,8	2025

1) "Totaludgift" inkluderer alle bevillinger, fordyrelser, tilkøb og reserver afsat af staten, kommuner og regioner til anlægget af letbanerne (dvs. ekskl. driftsrelaterede udgifter). For så vidt angår Letbane i Ring 3 er totaludgiften ekskl. tiltrådte tilkøb, hvoraf DTU-linjerøringen 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 og 171,5 mio. kr. til Odense Letbane. For så vidt angår Letbane i Ring 3 er tallet inkl. det statslige bidrag til DTU-linjerøringen på 50 mio. kr. (2014-priser), som blev afsat med Aftale af 12. juni 2014.

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

Odense Letbane

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende Åbningsår/ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Odense Letbane, Lov nr. 151 af 18. februar 2015	2.850,9 (69,5)	2.727,7	2015	2020/2022	Nej

Økonomi:

Den samlede totaludgift udgør 2.850,9 mio. kr. (2023-priser) inklusive merudgifter i forbindelse med senere idriftsættelse på 182,4 mio. kr., der betales af Odense Kommune, tilkøbene fra Odense Kommune (142,0 mio. kr.) og de resterende centrale reserver på 69,5 mio. kr. Odense Letbane har indsendt indstilling om frigivelse af i alt 54,0 mio. kr. fra den centrale reserve, heraf 19,8 mio. kr. fra statens centrale reserve.

Odense Letbane P/S forventer, at totalbudgettet overholdes, således at der i den oprindelige samlede bevilling fortsat vil være en endnu ikke disponeret reserve på 15,5 mio. kr., såfremt indstillingen om yderligere frigivelse af 54,0 mio. kr. godkendes.

Aktuel status for projekt:

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

Der resterer fortsat udbedring af fejl og mangler fra hovedentreprenøren. Odense Letbane er i drøftelser med sine entreprenører og interessenter om slutafregningen, ligesom der er igangværende retssager vedrørende værdiansættelsen af visse af de eksproprierede ejendomme og grunde.

Letbane på Ring 3

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 165 af 26. februar 2014	7.584* (0)	4.515	2018	2024/2025	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Den 22. juni 2023 besluttede ejerkredsen på et ekstraordinært interessentskabsmøde en forøgelse af anlægsbudgettet for letbanen med 1,1 mia. kr. inkl. reserver. Budgetoverskridelsen skyldes blandt andet globale udfordringer med forsynings- og leverancekæder, prisstigninger på materialer mv., og finansieres af letbanens ejere. Den resterende statslige centrale reserve er overført i 2023. Det nye konsoliderede anlægsbudget (godkendt totalbudget) er besluttet af de lokale ejere og således højere end det i loven oprindeligt forudsatte totalbudget.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:</i> Anlægsbudgettet for letbanen er forøget med 1,1 mia. kr. inkl. reserver.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Der arbejdes på hele strækningen med anlægsarbejder og efterfølgende skinnelægning. Overdragelse af arealer fra anlægsentreprenørerne til sporentreprenøren pågår løbende. Der opleves fortsat udfordringer med mangler på ressourcer, herunder på både materialer og arbejdskraft. Første tog er modtaget fra Siemens som planlagt ultimo august 2023 og skal nu forberedes til testkørsel på en del af strækningen primo 2024.</p>					

*Totalbudgettet afviger fra det oprindeligt forudsatte i lovgivningen. Det skyldes, at Hovedstadens Letbane er fordyret, og der er således et nyt totalbudget, som baserer sig på anlægsbudgettet i loven inkl. fordyrelsen, jf. Økonomi.

5. Femern Bælt

Kyst til kyst-forbindelse

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 575 af 4. maj 2015	55.100 mio. kr. (9.800 mio. kr.)	18.356 mio. kr. ¹	2019	2028/2029	Nej

Økonomi:

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

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

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

Aktuel status for projekt:

Arbejdet med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst) pågår i Danmark, i Tyskland og til søs i Femern Bælt på tværs af projektets kontrakter for tunnelbyggeriet. Fem af tunnelementfabrikkens i alt seks produktionslinjer er nu ibrugtaget, og selve støbningen af det første tunnelement blev igangsat i juli 2023. Per 1. september 2023 er cirka 94 procent af tunnelrenden udgravet. Arbejdet med anlæg af tunnelportalerne er aktuelt udfordret blandt andet som følge af entreprenørens efterslæb i leverancer af design til Femern A/S. Der er aftalt en plan med entreprenøren, som imødegår de væsentligste tidsmæssige grænsefladerisici på projektets kritiske sti frem mod nedsenkning af de første tunnelementer i 2024. Der pågår aktuelt en dialog med de tyske myndigheder og entreprenøren om, hvordan programmet for nedsenkning af tunnelementer kan gennemføres mest effektivt under hensyntagen til vilkårene i den tyske myndighedsgodkendelse, som på visse punkter afviger fra anlægskontrakterne. Samlet set er det selskabets aktuelle vurdering, at det fortsat vil være muligt at åbne tunnelen i 2029, men tidsplanen er udfordret.

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

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

Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 97 af 20. marts 2013 Lov nr. 575 af 4. maj 2015 Bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015	9,5 mia. kr. i 2015-priser (2,2 mia. kr.)	7,2 mia.kr. (2023-priser)	2016	Fase 1: Ringsted - Nykøbing F: Spør mv.: 2021/2021 EP/SP : 2024/2029	Nej

Økonomi:

Totalbudget forventes overholdt. Projektet har i hele sin levetid fået tildelt EU-støtte på samlet 1,2 mia. kr., heraf er 271 mio. kr. slutfregnet til Europa-Kommissionen. Banedanmarks ansøgning ultimo 2022 om støtte til fase 2 ((Nykøbing F. Station)- Holeby) fik ikke tildelt støtte, hvilket blev meddelt medio 2023.

Aktuel status for projektet Fase 2:

Anlægspakke Lolland pågår frem til efteråret 2024 med fremdrift overordnet i henhold til tidsplan. Anlægspakken indeholder blandt andet etablering af ny station ved Holeby og forberedelse til sporentreprisen, som påbegyndes i marts 2024.

Der er i henhold til planen indgået kontrakt for sporentreprisen Nykøbing F.-Holeby den 29. juni 2023. Kontrakt er indgået med Strukton Rail.

Projektet for den nye Kong Frederik IXs bro pågår overordnet i henhold til tidsplan, og første fysiske arbejder forventes i 3. kvartal 2023. Udførelse pågår frem mod ultimo maj 2026.

Elektrificering af strækningen Ringsted-Holeby er opdelt i delstrækninger. På Vordingborg-Nykøbing F. Station udestår færdiggørelse af elektrificering af Storstrømsbroen og Nykøbing F. Station. Begge vil blive udført i forlængelse af overdragelse af Storstrømsbroen fra Vejdirektoratet. Elektrificering af Storstrømsbroen forventes påbegyndt primo 2026, som led i en samlet tidsplan for elektrificering af strækningen mellem Nykøbing F. Station og Holeby.

For så vidt angår udrulning af Signalprogrammet, genbesøges udrulningsplanen for Østdanmark, jf. afsnittet om Signalprogrammet. Der arbejdes ud fra Anlægsplanens gældende forudsætninger.

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

6. Metroen

M4 Sydhavnsmetroen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 156 af 18. februar 2015	10.161 (1.669)	7.097	2018	2024/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte anlægsbudget på ca. 10,2 mia. kr. (2023-priser) forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> De store anlægsarbejder er færdiggjorte. Aptering af stationer pågår. Med aptering forstås klargøring og færdiggørelse af alle overflader herunder opsætning af gelændere, standere, fliser, belysning med videre. Test af systemerne er i gang og forberedelserne til tog i tunnellerne pågår. Arbejdet med stationspladser er igangsat for Mozarts Plads og Enghave Brygge.					

7. DSB

7.1 Indkøb af materiel

Indkøb af nye eltog

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 213 af april 2021	9.248	245,0	2021	2024/2027	Ja
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt ved indkøb af 100 togsæt. Kontraktsummen opregnes årligt i april med de i kontrakten anførte indeks. Aktstykket indeholder ikke aftalen om 30 års vedligehold af togene indgået med leverandøren Alstom. Dette finansieres som en del af DSB's almindelige driftsøkonomi.					
<i>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Den 30. november 2023 offentliggjorde DSB, at det har været nødvendigt for Alstom at justere tidsplanen således, at det nu forventes, at IC5-togene kommer i passagerdrift i 2027.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Produktionen af IC5 er i gang på Alstoms fabrikker i Katowice i Polen og i Salzgitter i Tyskland. De første togsæt vil blive leveret til Danmark i løbet af 2025. Efter levering skal de kvalitetstestes og myndighedsgodkendes, og endelig skal DSB-personale gennemføre træning i togsættene, inden de kan sættes i passagerdrift.					

Indkøb af nye vogne

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 314 af maj 2022 (Tidligere fortrolig akt. O af marts 2020)	1.000,0	290,7	2021	2023/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt. Kontraktsummen skal ikke indeksreguleres.</p> <p>Aktstykket omfatter ikke den indgåede reservedelsaftale.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Produktionen af vognene er fortsat i gang. Den første vognformation forventes leveret til Danmark ultimo 2023.</p>					

Merkøb af nye vogne

Projektet omfatter indkøb af yderligere 8 vognstammer (vogne uden trækraft, da denne leveres af DSB's Vectron-lokomotiver) fra spanske Talgo, og køb af 16 styrevogne. Vognene skal sikre tilstrækkelig sædekapacitet i den nationale trafik i 2026-2027 og imødekomme den stigende efterspørgsel i den internationale trafik til Tyskland.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 115 af juni 2023	1.519,0	260,6	2023	2026	Nyt projekt
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt. Kontraktsummen indeksreguleres årligt med de i kontrakten fastlagte indeks.</p> <p>Aktstykket omfatter indkøb af et startlager af reservedele, men ikke køb under reservedelsaftalen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Designet af styrevognene er under fastlæggelse, og produktionen af vognene forventes påbegyndt medio 2024. Det forventes, at vognene kan sættes i kommerciel drift i 2026. Styrevognsfunktionen forventes aktiveret og klar til drift fra 2029.</p>					

7.2 Anlæg af værksteder

Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 50 af november 2021	1.358,0	779,0	2017	2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er opregnet med BYG42 indeks pr. 2. kvartal 2023. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Etablering af værkstedet er fortsat i gang. Der pågår fortsat indvendige arbejder.					

Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 204 af marts 2022	2.435,1	527,0	2017	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er opregnet med BYG42 indeks pr. 2. kvartal 2023. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Det forberedende arbejde til etablering af værksted pågår. Derudover er betonarbejder for værksteds- og administrationsbygning påbegyndt.					

Anlæg af værksted ved Næstved

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 271 af juni 2021	1.818,0	565,0	2017	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er opregnet med BYG42 indeks pr. 2. kvartal 2023. Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Etablering af værkstedet er fortsat i gang, hvor der nu klargøres til udlægning af skærver, sveller og spor.					

8. Puljeprojekter på transportområdet

8.1 Status for puljer

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

Pulje	Aftale	Puljestørrelse	Forbrug per 01.07.23	Udmøntningsperiode	Puljeansvarlig
Havnepulje	Aftale om Infrastrukturplan 2035	50,0	49,9	2022	Trafikstyrelsen
Pulje til busfremkommelighed i hele landet	Aftale om Infrastrukturplan 2035	102,8	48,9	2022-2023	Trafikstyrelsen
Pulje til grønne busser og grøn flextrafik	Aftale om Infrastrukturplan 2035	261,2	49,9	2022-2026	Trafikstyrelsen
Pulje til ladeinfrastruktur på privatbanerne	Aftale om Infrastrukturplan 2035	286,0	0,0	2025-2035	Trafikstyrelsen
Transportpuljeprojekter*	Aftale om en grøn transportpolitik og efterfølgende aftaler i regi af denne aftale	116,7	92,9	2018-2023	Banedanmark
Pulje til Signalløsning for godstog	Aftale om en grøn transportpolitik	57,3	0,0	2017-2025	Banedanmark
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	54,6	7,8	Under afklaring	Banedanmark
Pulje til overkørsler	Aftale om en grøn transportpolitik	696,9	636,5	2009-2025	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	50,0	14,6	2017-2024	Banedanmark
Pulje til tilgængelighed, kollektiv trafik	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	29,3	19,6	2016-2024	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om Infrastrukturplan 2035	686,2	2,6	2022-2035	Banedanmark
Pulje til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i perronovergange	Aftale om Infrastrukturplan 2035	160,0	0,0	2022-2029	Banedanmark

Pulje til veteran tog	Aftale om Infrastrukturplan 2035	21,6	0,0	2023	Banedanmark
Pulje til ladeinfrastruktur (på statsbaner)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	808,8	1,4	2023-2030	Banedanmark
Pulje til cykelstier langs statsvejnettet	Aftale om udmøntning af midler til cyklisme og Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020	388,0	110,7	2021 - 2027	Vejdirektoratet
Pulje til land og by	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3.723,5	60,7	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikssikkerhed – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	439,5	20,1	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikssikkerhed – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	49,5	0,0	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til støjbekæmpelse	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3.317,1	55,9	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.508,5	21,2	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.474,5	263,9	2022 - 2035	Vejdirektoratet
Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	520,8	57,4	2022 - 2027	Vejdirektoratet
Pulje til rastepladser	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	50,0	32,2	2022 - 2023	Vejdirektoratet
Pulje til mere trygge og attraktive stationer	Infrastrukturplan 2035	350,0	0,0	2022-2035	DSB

Anm.: "Aftale" angiver den politiske aftale, som puljen hidrører. *Der er alene vist økonomi for puljens eneste to tilbageværende projekter, "Anlæg af ny station ved Hillerød" (Favrholm station) og "Etablering af ledelinjer Sønderborg Station".

I projektet "Etablering af ledelinjer Sønderborg Station" under Transportpuljeprojekter, som omfatter etablering af nyt slidlag, ledelinjer og et statsligt tilskud til Sønderborg Kommune til anvendelse på stationsindgangen, er ledelinjerne udsendt fra 2023 til 2024, da der ikke kom konditionsmæssige tilbud på opgaven. Slidlaget blev udført i 2022 som forudsat, ligesom tilskuddet til kommunen blev udbetalt i 2022.

For "Pulje til øget tilgængelighed på stationer" udføres projektet "Perronhævning Brønderslev Station" nu i 2024 fremfor 2025, da projektændring muliggjorde udførelse uden ombygning af sporkasse og dermed udførelse inden for totalspærring givet ved øvrige arbejder ved Aalborg i 2024. Derudover var det muligt at udbyde sporarbejderne sammen med Hjørring-delprojektet under Kapacitetsudvidelse Lindholm og Hjørring, hvilket fjernede den oprindelige risiko for, om der kunne findes entreprenører, da selve stationsprojektet dermed kan udbydes bredt.

For projektet "Fornyelse af overkørsler på Vestbanen" (Varde – Nr. Nebel) er det fortsat under afklaring, hvordan projektet bedst udføres, ligesom der pågår en opdatering af projektets samlede økonomi.

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

strækningen. Når forhandlinger med signalleverandøren herom er færdige, udarbejdes opdateret anlægsoverslag for projektet.

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

Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	520,8 (0,0)	57,4	2021	2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 520,8 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Siden sidste Anlægsstatus er ladeparkerne ved Lillebælt Nord samt Tappernøje Øst og Vest åbne. Dermed er i alt 4 ladeparker under aftalerammen nu åbne. I juni 2023 blev yderligere 9 ladeparker udbudt og kontraheret. Heraf forventes ladeparkerne ved Gedser, Grevinge, Haderup, Helsingør, Nr. Snede, Ribe og Thisted at åbne ultimo 2023, mens ladeparken ved Langskov forventes at åbne i andet halvår 2024. Senere udbydes yderligere ladeparker på statens rastepladser inden for aftalerammen.</p>					

8.2 Status for større puljeprojekter

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

Tabel 8.2 Økonomioversigt over puljeprojekter over 70 mio. kr.

Puljeprojekt	Pulje	Bevilling	Forbrug per 01/07-23	Færdiggørelse
Favrholm Station	Transportpuljeprojekter	114,7	91,7	2023
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Land og by	128,5	0,7	2024
Forbedrede forhold ved Nyt Aalborg Universitetshospital	Land og by	199,1	2,8	2025
Etablering af støjskærm ved Universitetsboulevard/ Egnspanvej, Aalborg	Pulje til støjbekæmpelse	79,2	2,8	2024
Motorring 3 ved Nørregårdsvej, Rødovre	Pulje til støjbekæmpelse	76,3	0,1	2025
Udvidelse til 4 spor af Roskilde- vej/Overdrevsvejen ¹⁾	Land og by	84,2	0,0	2026
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Land og by	128,5	1,5	2024
Forbedrede forhold ved Nyt Aalborg Universitetshospital	Land og by	199,1	7,3	2025
Etablering af støjskærm ved Universitetsboulevard/Egnspanvej, Aalborg	Pulje til støjbekæmpelse	79,2	3,3	2024
Etablering af støjskærm, Motorring 3 ved Nørregårdsvej, Rødovre	Pulje til støjbekæmpelse	83,5	1,5	2025
Etablering af støjskærm ved Brådebæk, Rudersdal	Pulje til støjbekæmpelse	73,7	0,1	2025
Udvidelse til 4 spor af Roskildevvej/Overdrevsvejen ¹⁾	Land og by	84,2	0,0	2026

9. Bygninger

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

Ny Anlægsbudgettering

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

Følgende anlægsprojekter er omfattet af konceptet:

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

Følgende tiltag er implementeret:

- Eksterne kvalitetssikringer
 - Projekternes beslutningsgrundlag, inklusive budget, underlægges en ekstern kvalitetssikring, som bestilles af Transportministeriets departement. Der er udarbejdet et standardkommissorium, der beskriver de elementer, der granskes.
- Fast korrektionstillæg
 - For projekter hvor der er indgået **dialogbaserede aftaler** med kunden, tillægges budgettet et korrektionstillæg på minimum 10 pct. Budget inklusive det nye korrektionstillæg udgør den nye dispositionsramme over for Finansudvalget. Det vil sige, at forelæggelsesgrænsen nu ikke kun beregnes ud fra Bygningsstyrelsens budget, men ud fra budgettet *tillagt korrektionstillægget*. Ændringer på mindst 10 pct. og mindst 10 mio. kr. i forhold til budgettet tillagt korrektionstillægget forelægges således Finansudvalget. For dialogbaserede projekter er det fortsat projektets endelige udgifter, der ligger til grund for 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 *inklusive* korrektionstillægget.
- Kundeønskede tilvalg og ændringer
 - Der skal være en klar og konsistent økonomiopfølgning på kundeønskede tilvalg og ændringer. Transportministeriets departement orienteres om kundeønskede tilvalg og ændringer, der *alt andet lige* (og efter bedste skøn) medfører udgifter på 10 pct. af den besluttede dispositionsramme, dog minimum 10 mio. kr. Dette sker, uanset om projektet fortsat forventes at kunne holde sig under forelæggelsesgrænsen på 10 pct. af den samlede dispositionsramme – eksempelvis i en situation hvor det oprindelige projekt er blevet billiggjort i forbindelse med licitationsresultatet. Til brug for orienteringen redegør Bygningsstyrelsen for ændringens effekt på projektet inklusive en vurdering af risiciene forbundet med ændringen (for det samlede projekt) og en beskrivelse af, hvordan risiciene vil blive håndteret. Hvis der for et projekt foretages en lang række mindre ændringer/tilvalg over tid, orienteres Transportministeriets departement, når der *kumulativt* er sket ændringer på 10 pct. af dispositionsrammen, dog minimum 10 mio. kr. I dette tilfælde skal Bygningsstyrelsen redegøre for de hidtidige ændringers effekt på projektet og for, hvordan Bygningsstyrelsen har håndteret risici forbundet med ændringerne.

Boks 4 - Markedssituationen på bygningsområdet

Byggeriet har fortsat i første halvår af 2023 været udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft, stigende priser samt lange leveringstider eller helt svigtende leverancer på byggematerialer. De fortsat høje priser i byggebranchen medfører stadig et øget pres på en række af Bygningsstyrelsens projekter. For de projekter, hvor der er afholdt licitation, er der stadig en særlig udfordring, hvis de afsatte budgetposter til indekseringsudgifter ikke viser sig at være tilstrækkelige.

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

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

9.1 Større igangværende byggeprojekter

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

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

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

Projekt	Kunde	Godkendt budget	Overholdelse af godkendt budget	Væsentlige ændringer ¹	Ibrugtagningsår/Åbningsår	Bevillingsansvarlig
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	394,1	Ja	Nej	2024	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Bartholin	Aarhus Universitet	Fortroligt	Ja	Nej	2024	Bygningsstyrelsen
Særlig Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen	Fortroligt	Nej	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Skatteforvaltningen (ADST) i Høje-Taastrup	Administration- og Servicestyrelsen	232,5	Ja	Ja	2023	Bygningsstyrelsen
Ombygning af Sankt Kjelds Gård (SKG)	Flerbrugerejendom	270,5	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen	888,8	Ja	Nej	2025	Bygningsstyrelsen
SDU MMMI – Udvidelse af det eksisterende MMMI	Syddansk Universitet	157,8	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Modernisering af Amagerfælledvej 56	Domstolsstyrelsen	123,1	Ja	Nej	2023	Bygningsstyrelsen
Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet	1.217,8	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	Ja	2024	Vejdirektoratet

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

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

9.1.1 Projekter ved Bygningsstyrelsen

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 38 af 4. december 2014 Akt. 135 af 23. juni 2016 Akt. 143 af 4. februar 2021	394,1	336,4	2014	2020/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Bygningsstyrelsen indgik i juli 2023 fasprisaf tale med Hoffmann om færdigprojektering og udførelse af etape 6 i den strategiske rammeaftale. Den 6. etape omfatter renovering af 6 klimakamre til planteforskning. Der pågår færdigprojektering og tidlig nedrivning med udførelsesstart ultimo 2023. Etape 6 ibrugtages af DTU som aftalt i 3. kvartal 2024. Etape 6 er den sidste etape af renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø for DTU.</p>					

Genopretning af Bartholin-komplekset, Aarhus Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 102 af 12 marts 2020 og fortroligt akt. AO af 30. juni 2022	Fortroligt	476,6	2020	2022/2024	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overskredet, hvilket særligt kan henføres til forlænget byggetid, jf. ny AB92-aflevering. Overskridelsen forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Bygningsarbejderne forløber planmæssigt. Klimaskærmen er lukket, den sidste kabling af el og CTS pågår, samt modtagelsen af laboratorieinventaret er godt i gang. Det udvendige terrænarbejde starter i november måned. Bygningsstyrelsen forventer, at ibrugtagning medio 2024 vil blive overholdt som planlagt.</p>					

Skatteforvaltningen i Høje-Taastrup

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 55 af 5. december 2019 Akt. 153 af 16. december 2021	232,5	158,5	2021	2024/2023	Ja
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus:</i> Ibrugtagningen er fremrykket med ca. 3 måneder til ultimo 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Den sidste etape, etape 2, af modernisering af ejendommen er igangsat og forløber planmæssigt. Entreprenøren havde mulighed for at optimere deres arbejdsprocesser efter færdiggørelsen af etape 1. Ved udførelsen af etape 2. kan entreprenøren drage fordel af gentagne arbejdsgange fra etape 1. Det er derfor muligt for entreprenøren, at aflevere ombygningen til Bygningsstyrelsen tidligere end forventet. Bygningsstyrelsen har derfor aftalt med kunden at fremrykke ibrugtagningen med ca. 3 måneder til ultimo 2023.</p>					

Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 111 af 21. december 2020	270,5	229,6	2019	2022/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overskredet, hvilket særligt kan henføres til forlænget byggepladsdrift og kundetiløb i udførelsesfasen. Overskridelsen forventes holdt inden for forelæggelsesgrænsen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Bygningsstyrelsen har aftalt aflevering fra entreprenør til bygherre (Bygningsstyrelsen) med MT Højgaard medio september 2023, med efterfølgende ibrugtagning af kunderne i oktober 2023. Sagsbehandlingstiden for myndighedernes udstedelse af ibrugtagningstilladelse er væsentligt forlænget, hvilket kan få negative konsekvenser for kundernes ibrugtagning.</p>					

Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningssår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Fortroligt Akt. AK af 25. juni 2020 Akt. 69 af 2. december 2021	888,8	199,0	2020	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forløber planmæssigt. Støbearbejdet i forbindelse med kælder og trappe-/elevatorkernerne er ca. 90 % fuldført. De to første enheder ud af syv er færdigmonteret ift. træ-, tag- og facadeelementer, hvilket betyder, at enhederne nu er lukket. Montagen af tredje enhed pågår og aptering af de første to enheder er i opstartsfasen, herunder opsætning af indervægge og de tekniske installationer.					

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

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.7.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningssår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 280 af 17. juni 2021	157,8	105,8	2021	2023/2023	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der skete aflevering fra entreprenør til bygherre (Bygningsstyrelsen) i september 2023, og bygningen blev ibrugtaget af SDU i september 2023.					

Modernisering af Amagerfælledvej 56, Domstolsstyrelsen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (mio. kr.)	Forbrug per 01.07.2023 (mio. kr.)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 187 af 27. januar 2022	123,1	93,7	2019	2023/2023	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er udført i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Projektet blev afleveret fra entreprenør til bygherre (Bygningsstyrelsen) i august 2023 og blev ibrugtaget af Domstolsstyrelsen som aftalt i september 2023.</p>					

9.1.2 Projekter under lukning

Copenhagen Plant Science Center 1, Københavns Universitet

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

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

Ombygning af Østre Skole i Holbæk

I september 2023 indgik Bygningsstyrelsen et forlig med entreprenøren vedrørende ekstraordinære rådgiverkrav, ekstra opvarmning i byggeperioden og forskellige mindre bygningsarbejder. Dette forlig sikrer, at økonomien holdes inden for forelæggelsesgrænsen på 10 % af den økonomiske ramme givet ved akt. 150 af 12. juli 2019. Byggesagen afsluttes regnskabsmæssigt i 2023.

Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel

Der er en tvist mellem Bygningsstyrelsen og totalrådgiveren vedrørende fejl og mangler i projektet samt totalrådgiverens honorarkrav for forskellige ydelser i henhold til totalrådgivningsaftalen. Der pågår forhandlinger, og der er indgået et mindre delforlig jf. forligsdokument underskrevet 14 august 2023.

Der har været vandskade i et hjørne af kælderen, og der pågår undersøgelse af omfanget og årsagen i samarbejde med en forsikringstaksator og skadeservicevirksomhed. Indtil omfanget og årsagen af vandskaden er kortlagt, og de beskadigede bygningsdele er blevet udskiftet, kan driften og funktionen af den særlig sikret retsbygning i kælderen være besværliggjort eller forhindret.

9.1.3 Projekter ved Vejdirektoratet

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget	Forbrug per 01.07.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. E af 8. december 2016 Anlægslov 381 af 26. april 2017 Akt. 68 af 22. marts 2018 Akt. 165 af 14. marts 2019	1.217,8	1.104,7	2019	2022/2024	Ja
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget forventes ikke overholdt. Forelæggelsesgrænsen forventes ikke overskredet.					
<i>Væsentlig ændringer siden seneste anlægsstatus:</i> Byggeriet forventes først kundeoverdraget i løbet af første halvår 2024.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Som tidligere rapporteret, har Vejdirektoratet i samarbejde med hovedentreprenøren løbende søgt at implementere en række tidsoptimerende tiltag. Til trods for dette, kan det nu konstateres, at ikke alle bygninger vil stå klar til kundeoverdragelse inden årsskiftet. Grundet Københavns Universitets ønske om en samlet overdragelse, forventes byggeriet nu kundeoverdraget i løbet af første halvår 2024.					

9.1.4 Projekter ved Vejdirektoratet under lukning

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013 med en bevilget økonomisk ramme på 1.919,0 mio. kr. (2023-pl). Projektets økonomiske ramme er siden blev udvidet ad flere gange, og senest med fortrolig akt. Ø af 19. maj 2022, hvor projektets økonomiske ramme er 4.828,7 mio. kr. Pr. september 2023 er projektets estimerede slutpris 5.219,0 mio. kr. Det realiserede forbrug per 01.07.23 er 4.901,3 mio. kr. Totaludgiften er behæftet med usikkerhed, idet der verserer voldgiftssager med et samlet erstatningskrav i størrelsesordenen 1,7 mia. kr. mod en række af projektets entreprenører. I det omfang kravene imødekommes, vil forbruget for projektet blive reduceret. Sagerne forventes først afgjort i de kommende år.

Niels Bohr Bygningen blev overtaget af Københavns Universitet den 1. juli 2023. Som forudsat pågår der aktuelt kvalitetssikrende opfølgende test, indeklimate målinger, akustiske forbedringer og generel finjustering af installationerne. Dette er en oprindelig forudsætning, og sker samtidigt med at Københavns Universitet forbereder sin indflytning og ibrugtagning af de mere end 100 laboratorier. Testene gennemføres i samarbejde med Københavns Universitet. Som forudsat vil der desuden pågå løbende mangelregistrering- og udbedring i de kommende måneder, da der uundgåeligt vil være mindre, uvæsentlige mangler, som skal udbedres.

9.1.5 Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus

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

Tabel 9.1.5 Projekter lukket siden seneste Anlægsstatus

(Mio. kr. i 2023-priser)	Kunde	Aktstykke/hjemmel	Godkendt budget	Forbrug per 01.07.23	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtagningsår	Bevillingsansvarlig
SDU-SUND	Syddansk Universitet	Akt. 68 af 22. marts 2018 Akt. 85 af 12. april 2018 Akt. 136 af 7. juni 2018	1.653,6	1.600,3	Nej, men inden for forelæggelsesgrænsen	2023	Vejdirektoratet

9.2 Status på UNILAB-midlerne

Formål

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

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 136 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.572,1 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 117 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.

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

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

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

1. del 2023	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i alt, mio.kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	136	2.572,1	321,1	2.893,2	117
Erstatningslokaler	22	2.760,1	75,9	2.836,0	13
I alt	158	5.332,2	397,0	5.729,2	129

Den budgetmæssige situation

I henhold til aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 6 mia. kr. (løbende priser), hvoraf Ejendomsvirksomhed vedrørende uddannelses- og forskningsbygninger finansierer 3,0 mia. kr. Af den samlede pulje på 6,0 mia. kr. er der brugt 5,3 mia. kr. og yderligere afsat 397,05 mio. kr. til endnu ikke igangsatte projekter.

9.3 Status på nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg

Formål

Nedrivning og bortskaffelse af minkvirksomhedernes produktionsanlæg. Bygningsstyrelsen gennemfører nedrivning mv. af minkvirksomhedernes produktionsanlæg i overensstemmelse med Bekendtgørelse om fuldstændig erstatning og kompensation til minkvirksomheder mv. (BEK nr. 2463 af 11. dec. 2021).

Status

Bygningsstyrelsen har udbudt og indgået rammeaftaler for hhv. miljørådgivning og nedrivningsopgaven. Bygningsstyrelsen har valgt den model, for at sikre en effektiv eksekvering, og sikre at nedrivnings- og bortskaffelsesopgaverne håndteres miljø- og arbejdsmiljømæssigt forsvarligt.

Bygningsstyrelsen havde den 13. november 2023 fået overdraget 41 sager fra Fødevarestyrelsen. Heraf er 15 sager tildelt til miljørådgiverne med henblik på at få igangsat udarbejdelse af miljørapporter overdraget til miljørådgiver, mens 10 nedrivninger er igangsat med forventet afslutning primo 2024. Såfremt Bygningsstyrelsen får overdraget yderligere sager fra Fødevarestyrelsen, vil de løbende blive tildelt til Bygningsstyrelsens miljørådgivere med henblik på at få udarbejdet miljørapporter.

Tabel 9.3 | Antal sager overdraget til Bygningsstyrelsen fordelt på stade pr. d. 13.11.2023

Sager modtaget fra Fødevarestyrelsen	Sager overdraget til miljørådgiver	Udarbejdede miljørapporter	Ansøgte nedrivningstilladelse	Modtagne nedrivningstilladelser	Farmer i mini-udbud	Nedrivninger igangsat	Afsluttede nedrivninger
41	25	10	10	10	0	10	0

Tabel 9.3.1 | Nedrivning af mink erhvervet (2023-priser)

År	Bevilling jf. akt 86 af 30 marts 2023 (mio. kr.)	Forventet forbrug	Faktisk forbrug pr. 01.07.2023
2023	186,2	20	1,3
I alt	3.791,4	-	

Den budgetmæssige situation

I henhold til akt. 86 af 30 marts 2023 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 3.791,4 mio. kr. (2023-priser). Af den samlede økonomiske ramme er der pr. 01.07.2023 brugt 1,3 mio. kr.

10. Bilag

10.1 Bilag 1: EU-støtte

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

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

Tabel 10.1 nedenfor viser den tildelte EU-støtte i to budgetperioder samt de udbetalte støttebeløb til og med 1. juli 2023 fordelt på statslige bane- og vejprojekter.

Den samlede tildelte EU-støtte til de anførte projekter er på 10.167,7 mio. kr., hvoraf de 4.264,2 mio. kr. foreløbigt er udbetalt. Den konkrete status for de enkelte anlægsprojekter fremgår af de projektspecifikke beskrivelser andetsteds i publikationen.

Tildelt EU-støtte henviser til det støttebeløb, som Europa-Kommissionen har givet tilsagn om at udbetale til det givne projekt. Udbetalt EU-støtte henviser til det akkumulerede støttebeløb, som anlægsprojekterne har fået udbetalt fra indgåelsen af støtteaftalen til og 1. juli 2023. Udbetaling af EU-støtten foregår i rater i takt med, at fremdriften i projektet indberettes til Europa-Kommissionen. Indtil projektet er afsluttet, og der er udarbejdet en slutrapport, som Europa-Kommissionen har godkendt, anses den udbetalte EU-støtte som foreløbig.

Tabel 10.1: Tildelt og udbetalt støtte til støtteaftaler indgået i perioden 2014 - 2023

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-kyst, anlægsfasen, 2014 tildeling	4.388,1	1.750,8
Femern Bælt - Kyst-til-Kyst, anlægsfasen, 2022 tildeling	4.026,7	1.409,4
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen), anlægsfasen, fase 1	863,2	631,4
Femern Bælt - Danske jernbaneanlæg (Ringsted-Femern Banen), projektering, fase 2	29,0	23,1
Sund & Bælt - Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Kastrup Lufthavn Station, projektering	29,7	14,9
Banedanmark - Signalprogrammet - Ombordudstyr	37,0	37,0
Banedanmark - Signalprogrammet - Ny Bane København-Ringsted	58,1	53,3
Banedanmark - Signalprogrammet - Fredericia - Aarhus og Aarhus - Aalborg Lufthavn	161,8	80,7
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	113,0
DSB - Udrulning af ERTMS i DSBs rullende materiel	34,9	17,5

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Sund & Bælt - Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Kastrup Lufthavn Station, anlægsfasen	196,1	68,7
Sund & Bælt – Etablering af vendespor ved Kastrup Lufthavn Station og overhalingsspor ved Kalvebod Brygge, projektering	26,2	13,1
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	113,0

I vinteren 2023 ansøgte Banedanmark om EU-støtte til Sikringsanlæggene for udrulningen af signalprogrammet på strækningen Fredericia-Aarhus og Aarhus- Aalborg Lufthavn. Grundet den store efterspørgsel efter CEF-midlerne blev Banedanmark i sommeren 2023 alene tildelt støtte til den nordlige, og mest modne, del af strækningen. Projektet fremgår af nedenstående Tabel 10.2. I løbet af efteråret 2023 forventes støtteaftalen indgået med Kommissionen, hvorefter projektet vil blive medtaget i oversigten i Tabel 10.1.

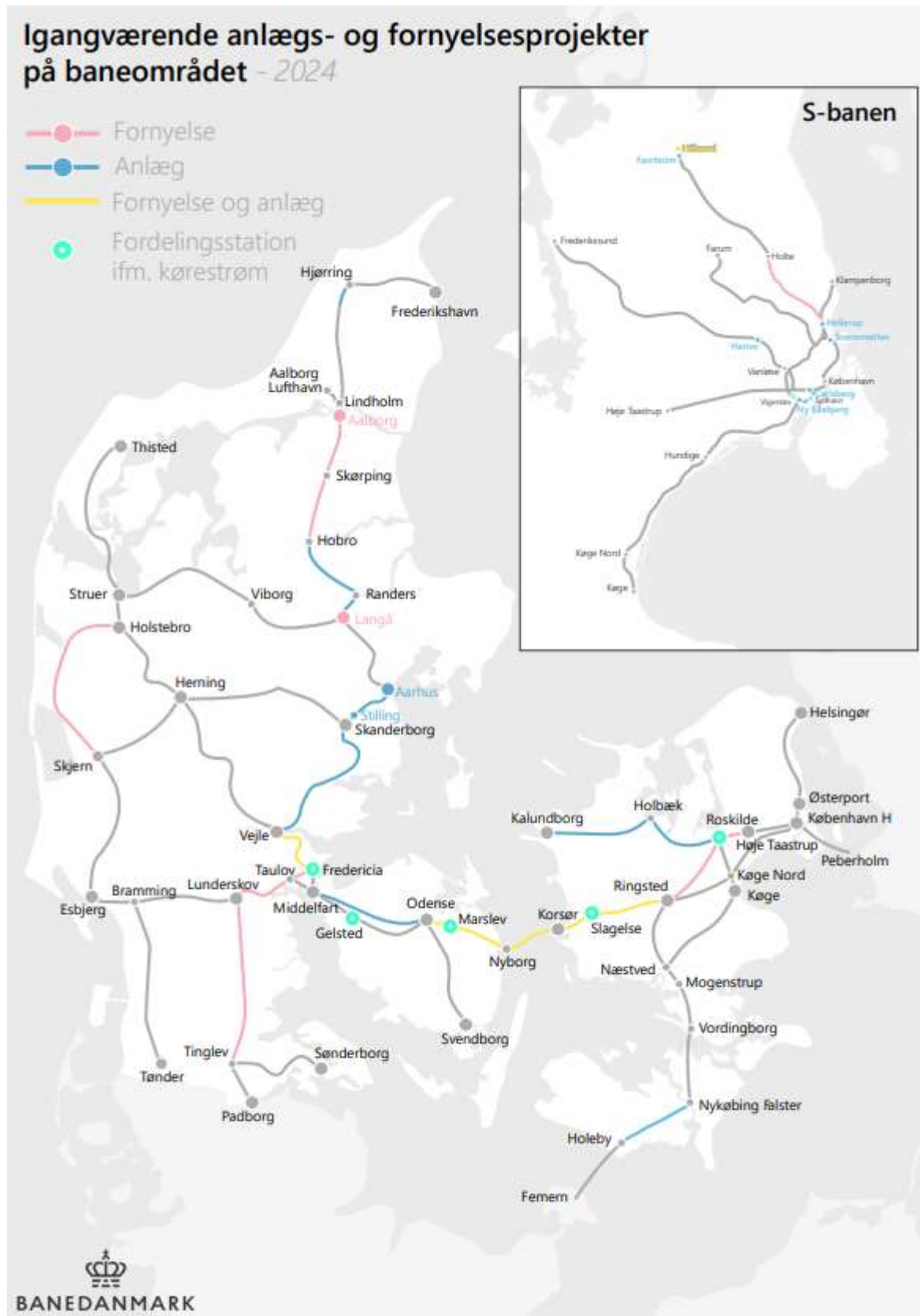
Tabel 10.2: Tildelt støtte til støtteaftaler, der forventes indgået i efteråret 2023

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.
Banedanmark – Signalprogrammet – Sikringsanlæg – Aarhus - Aalborg Lufthavn	69,1

10.2 Bilag 2: Igangværende større anlægsprojekter på vejområdet



10.3 Bilag 3: Igangværende projekter på baneområdet



10.4 Bilag 4: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen



10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Tabel 10.5: Liste over kortets projekter

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

10.6 Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

Projekt	Oprindelig reserve (løbende priser)	Tidligere udmøntet reserve (løbende priser)	Udmøntning siden seneste Anlægsstatus (2023-priser)	Resterende reserve (2023-priser)	Projektansvarlig
Signalprogrammet	2.841,2**	3.049,7	0,0	0,0	Banedanmark
Ny bane Aalborg Lufthavn*	43,8	51,3	0,0	0,0	Banedanmark
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	91,3	33,4	0,0	61,5	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	389,3	4,0	0,0	422,5	Banedanmark
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	404,0	9,1	0,0	391,5	Banedanmark
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring*	13,8	34,4	0,0	0,0	Banedanmark
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	113,3	0,0	73,9	Banedanmark
Storstrømsbroen	651,4	754,6****	0,0	0,0	Vejdirektoratet
Letbane på Ring 3***	282,0	166,8	165,8	0,0	Hovedstadens Letbane
Odense Letbane***	171,5	157,2	0,0	29,0	Odense Letbane

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

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

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

**** Den udmøntede reserve er prisopregnet fra, da udmøntningen af central reserve indarbejdes på Forslag til lov om Tillægsbevilling for 2023.

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

For projekter omfattet af Ny Anlægsbudgettering afsættes reserver (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 projektsreserven, der disponeres af anlægsmyndigheden. De resterende 20 pct. er projektets bidrag til den centrale reserve. Adgang til midler i den centrale reserve skal godkendes af Transportministeriets departement og Finansministeriet efter nærmere fastsatte regler. Projektets totaludgift er således basisoverslaget tillagt 10 og 20 pct.-reserverne.

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

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

Træk på den centrale reserve siden seneste Anlægsstatus

Letbane på ring 3

Den resterende statslige centrale reserve er overført i 2023. Ejer kredsen har desuden på et ekstraordinært interessentskabsmøde den 22. juni 2023 besluttet en forøgelse af anlægsbudgettet for letbanen med 1,1 mia. kr. inkl. reserver. Budgetoverskridelsen skyldes blandt andet globale udfordringer med forsynings- og leverancekæder, prisstigninger på materialer mv.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København N

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