



Afgjort den 16. januar 2025

Tidligere fortroligt aktstykke N af den 16. januar 2025. Fortroligheden er ophævet ved ministerens skrivelse af 18. august 2026.

205

By-, Land- og Transportministeriet. København, den 18. august 2026.

- a. Transportministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at totaludgiften for det igangsatte anlægsprojekt Ombygning af Aarhus H på § 28.63.08.50. *Aftale om Infrastrukturplan 2035* forhøjes med 275,1 mio. kr. fra 1.197,5 mio. kr. til 1.472,6 mio. kr. (2025-priser).

Merudgifterne forventes afholdt i 2025-2028 på § 28.63.08.50. *Aftale om Infrastrukturplan 2035* og finansieres af tilførsel af midler fra de på finansloven for 2025 opførte midler på § 28.11.13. *Den centrale anlægsreserve*.

Eksistensen af nærværende aktstykke er offentlig, mens indholdet af aktstykket er fortroligt af hensyn til statens forhandlingsposition i forbindelse med indgåelse af entreprenørkontrakter. Fortroligheden vil blive ophævet efter kontraktindgåelse af den sidste hovedentreprise, som forventeligt vil være i efteråret 2025. Transportministeriet orienterer Finansudvalget, når fortroligheden kan ophæves.

- b. *Baggrund*

Projektet Ombygning af Aarhus H er en del af Aftale mellem S-regeringen, V, DF, SF, RV, EL, K, NB, LA, ALT, KD om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, og der er med lov nr. 565 af 10. maj 2022 om ombygning af Aarhus H afsat en totaludgift på 1.197,5 mio. kr.

Anlægsprojektet består af flere underliggende projekter, herunder fornyelsesaktiviteter vedrørende spor, perroner, broer og afvanding og hastighedsopgradering, som udføres samtidigt med signal- og elektrificeringsprogrammet.

Aarhus Hovedbanegård er en del af strækningen Fredericia-Aalborg, som fra december 2026 skal kunne betjene DSB's nye elektriske tog. For at dette kan realiseres, er det nødvendigt, at anlægsprojektet er udført inden da. Anlægsprojektet er forudsat udført med en stram tidsplan, som bl.a.

skyldes, at der er forudsat ibrugtagning af Signalprogrammet primo 2026 og Elektrificeringsprogrammet ultimo 2026. Derudover er arbejderne i projektet nødvendige for at sikre infrastrukturens tilstand, så det funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Uden gennemførelsen af projektet vil det dels ikke være muligt at kunne køre med elektriske tog på Aarhus H, ligesom der vil være en øget risiko for hastighedsned sættelser eller spæringer samt stigende vedligeholdelsesomkostninger på og omkring stationen.

Det samlede anlægsprojektet udbydes i tre større entrepriser, som primært er opdelt efter geografiske områder på og omkring Aarhus H. Langt størstedelen af anlægsprojektets økonomi er forbundet med de tre hovedentrepriser. Dertil er der tre mindre entrepriser vedrørende etablering af byggeplads, afvanding samt etablering af en føringsvej.

Banedanmark indgik primo december 2024 kontrakt vedrørende etablering af byggeplads som en del af forberedelserne til projektet. Der skal indgås kontrakt for den første hovedentreprise senest 24. januar 2025 med henblik på igangsættelse af mobilisering straks herefter. Nærværende aktstykke er derfor af hastende karakter, idet kontraktindgåelse på et senere tidspunkt kan have økonomiske konsekvenser i form af krav fra entreprenøren.

Det har ikke været muligt at forelægge aktstykket på et tidligere tidspunkt, da det har været vurderet nødvendigt at medtage tilbud på den første hovedentreprise i budgettet med henblik på at udarbejde så retvisende budget som muligt.

Der forventes kontraktindgåelse på de to øvrige hovedentrepriser i henholdsvis august 2025 og september 2025.

Merudgifter

Den samlede merudgift i forhold til den på finansloven for 2025 forudsatte projektudgift er estimeret til 411,6 mio. kr., der finansieres af træk på den centrale anlægsreserve. Projektets eget bidrag til den centrale anlægsreserve udgør 136,5 mio. kr. Det yderligere træk på den centrale anlægsreserve indebærer dermed en forhøjelse af projektets totaludgift med 275,1 mio. kr. til 1.472,6 mio. kr. Derved forhøjes projektets totaludgift med mere end 10 pct., hvorfor forhøjelsen skal godkendes af Finansudvalget.

Tabel 1 nedenfor angiver fordelingen af forhøjelsen på hhv. basisoverslag, projektreserve og central anlægsreserve.

Tabel 1. Forhøjelse af totaludgift ift. oprindelig bevilling, mio. kr. (2025-pl, indeks 136,1)

	Nuværende totaludgift	Ny totaludgift	Difference
Basisoverslag	963,6	1.338,7	375,1
Projektreserve	97,4	133,9	36,5
Projektudgift	1.061,0	1.472,6	411,6
Central anlægsreserve	136,5	0,0	-136,5
I alt	1.197,5	1.472,6	275,1

Den forventede fordeling af totaludgiften i de enkelte finansår er opgjort således:

Tabel 2. Forventet fordeling af totaludgift over år, mio. kr. (2025-pl, indeks 136,1)

	Tidligere år	2025	2026	2027	2028	I alt
Basisoverslag	156,5	513,4	558,2	79,2	31,4	1.338,7
Korrektionstillæg	0,0	58,1	63,2	9,0	3,6	133,9
I alt	156,5	571,5	621,4	88,2	34,9	1.472,6

Opjustering af basisoverslag

De modtagne priser på den første entreprise er anvendt i udarbejdelsen af budgetoverslaget for de to resterende entrepriser for de typer arbejder, som både skal udføres i den første og i de resterende entrepriser. Den særlige udførelsesmæssige kompleksitet i projektet medfører dog fortsat en øget risiko for, at Banedanmark vil modtage høje tilbudssummer for entreprise 2 og 3. For at imødekomme en del af prisseffekten på projektet, er der i den nye prognose bl.a. foretaget en korrektion af enhedspriser for de entreprenørydelser, som er baseret på erfaringspriser fra før 2021, der er opskrevet med 50 pct. med henblik på at afspejle den faktiske prisudvikling i markedet.

Der er foretaget en samlet opjustering af basisoverslaget med 375,1 mio. kr., jf. tabel 1 ovenfor.

Ud af den samlede opjustering vedrører 140,9 mio. kr. hovedposter vedrørende fysiske arbejder. Forøgelsen af udgifterne kan henføres til markante prisstigninger, bl.a. som følge af krigen i Ukraine og begrænset kapacitet i entreprenørmarkedet. Der er som del af basisoverslaget for de fysiske arbejder indarbejdet en udgift på 89,3 mio. kr. til ekstraarbejder og håndtering af krav fra entreprenøren. Samlet set er mængderne i projektet reduceret med 14,4 mio. kr.

En væsentlig del af merudgifterne til projektet kan henføres til tværgående omkostninger til projektsyring, rådgivning, projektering mv. grundet projektets særlige komplekse karakter. Disse udgifter er opskrevet med 196,5 mio. kr. Herunder forventes højere indirekte produktionsomkostninger (IPO), både fordi Banedanmarks IPO-udgifter afregnes som en procentvis andel af bruttoudgiften på det enkelte projekt, og fordi IPO-satsen er højere end forudsat ved anlægslovens udarbejdelse.

Den resterende del af opjusteringen af basisoverslaget på 37,7 mio. kr. kan henføres til merudgifter til byggeplads.

Projektreserve

Til imødegåelse af projektets økonomiske risici, herunder i udførelsesfasen, er der i det opdaterede budget indarbejdet et korrektionstillæg på 133,9 mio. kr. svarende til 10 pct. af basisoverslaget som følge af Banedanmarks aktuelle erfaringer med større økonomiske risici afledt af markedssituationen, anlægsprojektets meget høje kompleksitet samt det forhold, at to hovedentrepriser endnu ikke er udbudt.

Mitigerende tiltag

Der er foretaget flere mitigerende tiltag for at minimere totaludgiften for projektet. Der udføres en løsning med en mindre sporsænkning og en mindre dyb ballast. Perronarbejderne minimeres, således der kun sker perronfornyelse, hvor det er nødvendigt for at skabe tilstrækkelig frihøjde til kørestrømsanlægget via en sporsænkning. Herudover forventes færre udgifter til ombygning af

eksisterende teknologi vedrørende signalsystemerne som følge af synergieffekter ved, at projektet udføres samtidig med udrulning af Signalprogrammet.

Risikovurdering

Banedanmark identificerer løbende risici for projektet, og der er udarbejdet en risikovurdering af projektet, ligesom der i budgettet med projektreserven er afsat midler til imødegåelse af de væsentligste risici.

De væsentligste risici er primært afledt af, at udførelsen af anlægsprojektet er tidsmæssigt komprimeret og består af mange projekter, som er indbyrdes afhængige, hvilket øger kompleksiteten. Derfor er forhold, som vil forårsage manglende fremdrift i projektet, de største risici. Dette kan bl.a. være forhold vedrørende vejrlig, som ændrer udførelsesforholdene, eller at entreprenøren rammes af udførelsesmæssige forhindringer særligt for jord- og afvandingsarbejderne.

Der er endvidere fortsat en væsentlig risiko for højere tilbudspriser i forbindelse med de to øvrige hovedentrepriser som følge af projektets kompleksitet.

Ovenstående risici kan medføre forsinkelser og merudgifter i projektet. Banedanmark imødegår løbende risiciene ved mitigerende handlinger, hvor det er muligt.

- c. Aktstykket forelægges Finansudvalget under henvisning til Banedanmarks særlige bevillingsbestemelse vedr. budgetvejledningens pkt. 2.2.2 og 2.8.3 på § 28.63. *Banedanmark*, hvoraf det fremgår, at der skal ske en forelæggelse af en projektændring, hvis totaludgiften øges med mere end 10 pct. – dog mindst 10 mio. kr. Forelæggelsen sker med baggrund i den forudsatte kontraktindgåelse for entreprise 1 den 24. januar.
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at totaludgiften til det igangsatte anlægsprojekt Ombygning af Aarhus H på § 28.63.08.50. *Aftale om Infrastrukturplan 2035* forhøjes med 275,1 mio. kr. fra 1.197,5 mio. kr. til 1.472,6 mio. kr.

Merudgifterne forventes afholdt i 2025-2028 og finansieres af de på finansloven for 2025 opførte midler på § 28.11.13. *Den centrale anlægsreserve*.

Endvidere optages efter aktstykkets ophævelse af fortrolighed på forslag til lov om tillægsbevilling for 2025 et anlægsskema for det samlede projekt.

f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

København, den 18. august 2026

SIGNE MUNK

/ Thomas Jørgensen

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af Finansudvalget den 16-01-2025