



FOLKETINGET  
STATSREVISORERNE



FOLKETINGET  
RIGSREVISIONEN

Marts 2025  
– 13/2024

Rigsrevisionens beretning afgivet  
til Folketinget med Statsrevisorernes  
bemærkninger

# Tidsforbrug og økonomi i statslige bygge- og anlægsprojekter

13/2024

Beretning om

# tidsforbrug og økonomi i statslige bygge- og anlægsprojekter

Statsrevisorerne fremsender denne beretning med deres bemærkninger til Folketinget og vedkommende minister, jf. § 3 i lov om statsrevisorerne og § 18, stk. 1, i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

**København 2025**

Denne beretning til Folketinget skal behandles ifølge lov om revisionen af statens regnskaber, § 18:

Statsrevisorerne fremsender med deres bemærkning Rigsrevisionens beretning til Folketinget og vedkommende minister.

Finansministeren, justitsministeren, forsvarsministeren, uddannelses- og forskningsministeren, børne- og undervisningsministeren, kulturministeren og transportministeren afgiver en redegørelse til beretningen.

Rigsrevisor afgiver et notat med bemærkninger til ministrenes redegørelser.

På baggrund af ministrenes redegørelser og rigsrevisors notat tager Statsrevisorerne endelig stilling til beretningen, hvilket forventes at ske i august 2025.

Ministrenes redegørelser, rigsrevisors bemærkninger og Statsrevisorernes eventuelle bemærkninger samles i Statsrevisorernes Endelig betænkning over statsregnskabet, som årligt afgives til Folketinget i februar måned – i dette tilfælde Endelig betænkning over statsregnskabet 2024, som afgives i februar 2026.

**Statsrevisorernes bemærkning tager udgangspunkt i denne karakterskala:**

**Karakterskala**

Positiv kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• finder det meget/særdeles positivt</li><li>• finder det positivt</li><li>• finder det tilfredsstillende/er tilfredse med</li></ul>
Kritik under middel	<ul style="list-style-type: none"><li>• finder det ikke helt tilfredsstillende</li></ul>
Middel kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• finder det utilfredsstillende/er utilfredse med</li><li>• påpeger/understreger/henstiller/forventer</li><li>• beklager/finder det bekymrende/foruroligende</li></ul>
Skarp kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• kritiserer/finder det kritisabelt/kritiserer skarpt/indskærper</li><li>• påtaler/påtaler skarpt</li></ul>
Skarpeste kritik	<ul style="list-style-type: none"><li>• påtaler skarpt og henleder særligt Folketingets opmærksomhed på</li></ul>

**Henvendelse vedrørende  
denne publikation rettes til:**

Statsrevisorerne  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Tlf.: 3337 5987  
[statsrevisorerne@ft.dk](mailto:statsrevisorerne@ft.dk)  
[www.ft.dk/statsrevisorerne](http://www.ft.dk/statsrevisorerne)

ISSN 2245-3008  
ISBN online 978-87-7434-861-0

# Statsrevisorernes bemærkning

## Beretning om tidsforbrug og økonomi i statslige bygge- og anlægsprojekter

Denne beretning er en kortlægning af, om 120 bygge- og anlægsprojekter på 6 ministerområder, som skulle være færdige i perioden 2018-2022, er blevet færdige på det forventede tidspunkt og inden for den økonomiske ramme. Udgangspunktet er de første oplysninger, som Folketinget har fået om, hvornår bygge- og anlægsprojekterne forventes at være færdige og inden for hvilken økonomisk ramme. De 120 projekter har tilsammen en økonomisk ramme på ca. 91 mia. kr.

Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om ministeriernes bygge- og anlægsprojekter gennemføres som først planlagt.

Statsrevisorerne konstaterer, at ca. 60 % af projekterne ikke gennemføres som først planlagt. Konsekvensen er, at Folketinget godkender projekter på et grundlag, der i de fleste tilfælde - især i forhold til tid - viser sig ikke at holde.

Statsrevisorerne hæfter sig ved:

- At 60 % af ministeriernes bygge- og anlægsprojekter ikke er blevet færdige til tiden. Ca. 20 % af projekterne er mere end 3 år forsinkede. Den gennemsnitlige forsinkelse på tværs af alle de forsinkede bygge- og anlægsprojekter er ca. 2½ år.
- At ca. 20 % af ministeriernes bygge- og anlægsprojekter er blevet færdige med et merforbrug, der i alt udgør ca. 4,8 mia. kr. Niels Bohr Bygningen står alene for over 75 % af dette merforbrug.
- At ca. 40 % af bygge- og anlægsprojekterne er blevet færdige med et mindreforbrug, der i alt udgør ca. 8 mia. kr.
- At byggeprojekter i de selvejende institutioner oftere både er blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme end de øvrige statslige byggeprojekter.
- At der er en sammenhæng mellem merforbrug og forsinkelser i bygge- og anlægsprojekterne.

### Statsrevisorerne

10. marts 2025

Serdal Benli  
Leif Lahn Jensen  
Mikkel Irminger Sarbo  
Lars Christian Lilleholt  
Monika Rubin  
Mai Mercado

Statsrevisorerne er enige i Rigsrevisionens anbefaling om, at Finansministeriet bør overveje, hvordan det sikres, at Folketinget får et bedre beslutningsgrundlag, som i højere grad afspejler tid og økonomi korrekt.

# Indholdsfortegnelse

<b>1. Indledning.....</b>	<b>1</b>
1.1. Formål og konklusion.....	1
1.2. Baggrund.....	4
1.3. Vurderingskriterier, metode og afgrænsning.....	6
<b>2. Ministeriernes gennemførelse af bygge- og anlægsprojekter.....</b>	<b>9</b>
2.1. Tidsforbruget i bygge- og anlægsprojekterne.....	9
2.2. Økonomien i bygge- og anlægsprojekterne.....	14
Bilag 1. Metodisk tilgang.....	22
Bilag 2. Ministeriernes bygge- og anlægsprojekter.....	37
Bilag 3. Projektoversigter.....	47

Rigsrevisionen har selv taget initiativ til denne undersøgelse og afgiver derfor beretningen til Statsrevisorerne i henhold til § 17, stk. 2, i rigsrevisorloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 101 af 19. januar 2012.

Rigsrevisionens mandat til at gennemføre undersøgelsen følger af § 2, stk. 1, nr. 1 og 2, jf. § 3 i rigsrevisorloven.

Beretningen vedrører finanslovens § 7. Finansministeriet, § 11. Justitsministeriet, § 12. Forsvarsministeriet, § 19. Uddannelses- og Forskningsministeriet, § 20. Børne- og Undervisningsministeriet, § 21. Kulturministeriet og § 28. Transportministeriet.

På alle ministerområder har der været udskiftning på ministerposter i undersøgelsesperioden 2018-2022. Rigsrevisionen har derfor ikke oplyst alle ministre.

Beretningen har i udkast været forelagt Finansministeriet, Justitsministeriet, Forsvarsministeriet, Uddannelses- og Forskningsministeriet, Børne- og Undervisningsministeriet, Kulturministeriet og Transportministeriet, hvis bemærkninger i videst muligt omfang er afspejlet i beretningen.

# 1. Indledning

## 1.1. Formål og konklusion

1. Denne beretning handler om statens bygge- og anlægsprojekter, og om de er blevet færdige på det forventede tidspunkt og inden for den økonomiske ramme. Undersøgelsen omfatter 120 projekter, som skulle være færdige i perioden 2018-2022. Rigsrevisionen har tidligere undersøgt problemer med forsinkelser og fordyrelser i enkeltstående bygge- og anlægsprojekter. I denne undersøgelse har vi skabt et overblik over forsinkelser og fordyrelser i statens bygge- og anlægsprojekter. Et overblik, som ikke tidligere er etableret.

De 120 projekter har tilsammen en økonomisk ramme på ca. 91 mia. kr. og består af fx byggerier af fængsler, universiteter og kaserner samt anlæg af fx motorveje og jernbaner.

Når projekterne bliver forsinket eller dyrere end forventet, har det en række konsekvenser. Det kan fx være, at der bliver færre penge til andre statslige bygge- og anlægsprojekter, at projekternes gevinster opnås senere end planlagt, at projekter, der er afhængige af hinanden, også bliver forsinket, og at problemer med fx langsomme togforbindelser, pladmangel i fængslerne og slidte klasseværelser fortsætter unødigt længe.

Vores undersøgelse omfatter de ministerområder, der har de største udgifter til bygge- og anlægsprojekter. Det gælder Justitsministeriet, Forsvarsministeriet, Uddannelses- og Forskningsministeriet, Børne- og Undervisningsministeriet, Kulturministeriet og Transportministeriet.

2. Vi har taget udgangspunkt i de første oplysninger, som Folketinget har fået om, hvornår bygge- og anlægsprojekterne forventes at være færdige og inden for hvilken økonomisk ramme. Oplysningerne kan stamme fra finansloven, et aktstykke eller en anlægslov. Vi giver med denne undersøgelse et samlet overblik over afvigelser i forhold til den oprindeligt afsatte tid og økonomi i de statslige bygge- og anlægsprojekter. Vi har derfor ikke afspejlet de eventuelle aktstykker mv., som kan være givet til projekterne efter den oprindelige godkendelse.

3. Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om ministeriernes bygge- og anlægsprojekter gennemføres som først planlagt. Vi besvarer følgende spørgsmål i beretningen:

- Er ministeriernes bygge- og anlægsprojekter blevet færdige til tiden?
- Er ministeriernes bygge- og anlægsprojekter blevet færdige inden for den oprindelige økonomiske ramme?



Endelig har vi undersøgt, om der er en sammenhæng mellem tidsforbrug og økonomi, og om ændringer i bygge- og anlægsprojekternes indhold og den valgte entrepriseform har betydning for, om projekterne er blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme.

19 af de 120 undersøgte bygge- og anlægsprojekter var ikke taget i brug, før dataindsamlingen blev afsluttet, og vi har derfor ikke oplysninger om det samlede økonomiske forbrug for disse projekter. Undersøgelsen af, om projekterne er blevet færdige inden for den økonomiske ramme, omfatter derfor 101 projekter.

4. Rigsrevisionen har selv taget initiativ til undersøgelsen i december 2023.



## Konklusion

Rigsrevisionen har kortlagt 120 bygge- og anlægsprojekter på 6 ministerområder for at skabe et overblik over, hvordan det er gået med projekternes tidsforbrug og økonomi. Kortlægningen viser, at ca. 60 % af projekterne ikke gennemføres som først planlagt. Konsekvensen er, at Folketinget godkender projekter på et grundlag, der i de fleste tilfælde - især i forhold til tid - viser sig ikke at holde.

### **Ca. 60 % af ministeriernes bygge- og anlægsprojekter er ikke blevet færdige til tiden**

Den gennemsnitlige forsinkelse på tværs af alle de forsinkede bygge- og anlægsprojekter er ca. 2½ år. Ca. 20 % af projekterne er mere end 3 år forsinkede.

Byggeprojekterne er oftere forsinkede end anlægsprojekterne, mens forsinkelser i anlægsprojekterne i gennemsnit er længere.

### **Ca. 20 % af ministeriernes bygge- og anlægsprojekter er blevet færdige med et merforbrug**

Merforbruget udgør i alt ca. 4,8 mia. kr., hvoraf byggeriet af Niels Bohr Bygningen står for mere end 75 % af det samlede merforbrug.

Ca. 40 % af bygge- og anlægsprojekterne er blevet færdige med et mindreforbrug, som samlet udgør ca. 8 mia. kr. I 10 projekter ligger forbruget 30 % eller mere under den økonomiske ramme.

Byggeprojekter i de selvejende institutioner er oftere både blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme end de øvrige statslige byggeprojekter.

Der er en sammenhæng mellem merforbrug og forsinkelser i bygge- og anlægsprojekterne. Det viser sig bl.a. ved, at 17 af de 18 projekter, der er blevet færdige med et merforbrug, også er forsinkede. Der er desuden flere forsinkelser i de projekter, hvor ministerierne har ændret i indholdet undervejs i projektet.

Rigsrevisionen anbefaler, at Finansministeriet overvejer, hvordan det sikres, at Folketinget får et bedre beslutningsgrundlag, som i højere grad afspejler tid og økonomi korrekt.

## 1.2. Baggrund

5. Undersøgelsen omfatter statslige bygge- og anlægsprojekter, som forventedes at skulle være færdige i perioden 2018-2022. Den samlede pris for projekterne er ca. 91 mia. kr. Projekterne varierer i størrelse, økonomi og formål.

6. Rigsrevisionen konkluderede i en beretning fra 2009, at ca. 20 % af 49 statslige bygge- og anlægsprojekter var blevet dyrere end forventet.

Finansministeriet har i et svar til Folketingets Finansudvalg fra marts 2024 oplyst, at 38 % af de statslige projekter var blevet dyrere end forventet, og at 57 % af projekterne var forsinkede. I opgørelsen indgår bygge- og anlægsprojekter samt it-projekter.

7. Det er det enkelte ressortministerium, der har ansvaret for økonomi, fremdrift og ibrugtagning af sine bygge- og anlægsprojekter. Ministerierne gennemfører projekterne under forskellige rammevilkår, og der er få fælles regler og krav til, hvordan projekterne skal planlægges, budgetteres og gennemføres.

Det er derfor i høj grad op til de enkelte ministerier at tilrettelægge deres bygge- og anlægsprojekter. Ministerierne i Rigsrevisionens undersøgelse har udviklet individuelle modeller for, hvordan de planlægger og gennemfører projekterne. Ministerierne har oplyst, at de løbende arbejder med at videreudvikle deres projektmodeller.

8. Budgetvejledningen indeholder krav til, hvornår og hvordan bygge- og anlægsprojekter skal forelægges, og hvilke oplysninger der skal fremgå, herunder oplysninger om økonomi og forventet afslutningstidspunkt. Det fremgår også, at projekter, der koster mere end 70 mio. kr., skal fremgå af finansloven eller et aktstykke, som forelægges for Folketingets Finansudvalg. Indtil april 2021 var denne grænse på 15 mio. kr.

### Oplysninger om statens bygge- og anlægsprojekter

9. Detaljerede oplysninger om statens bygge- og anlægsprojekter findes hos de enkelte ministerier. Der er desuden forskellige måder at gøre oplysningerne tilgængelige på. Nogle ministerier offentliggør oplysninger om deres projekter. Fx udgiver Transportministeriet hvert halve år publikationen "Anlægsstatus", der indeholder en oversigt over ministeriets projekter.

Generelt varierer form og indhold i oplysningerne om bygge- og anlægsprojekterne på tværs af ministerierne, bl.a. fordi der er forskel i måden at opgøre og registrere oplysninger om projekterne på.

Vi har udarbejdet et samlet overblik over bygge- og anlægsprojekterne på de 6 ministerområder, der indgår i undersøgelsen. Overblikket er baseret på oplysninger fra ministerierne. Oversigter over projekterne fremgår af bilag 3.

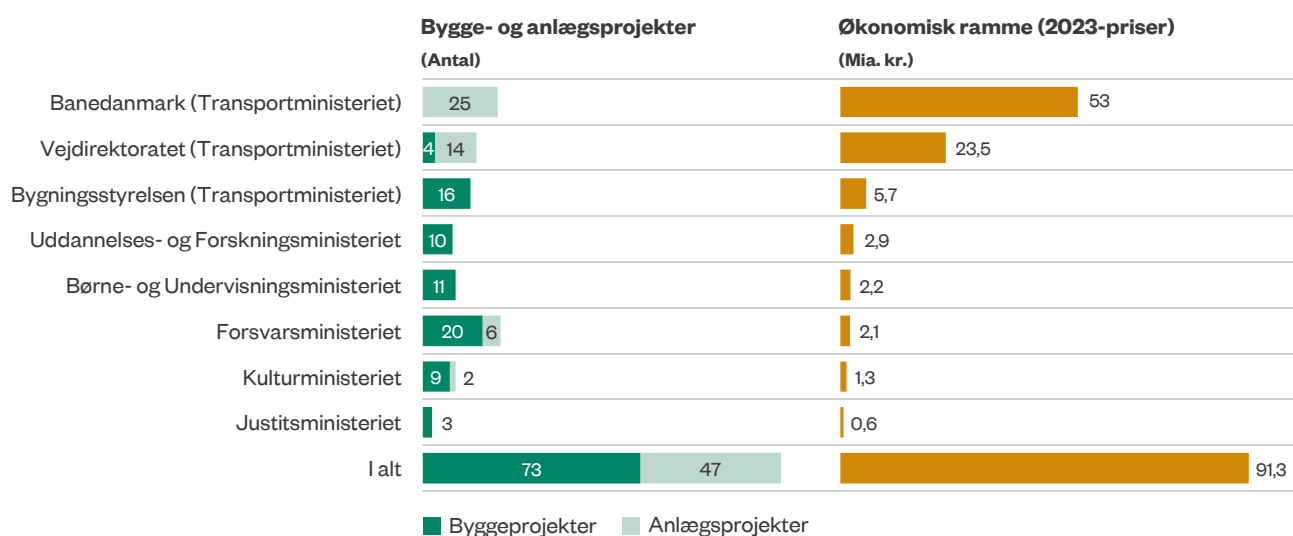
### Lov om offentlig byggevirksomhed

Det fremgår af lov om offentlig byggevirksomhed (lov nr. 623 af 14. juni 2011), at statsligt byggeri skal ske på den for bygherren mest fordelagtige måde under hensyntagen til den påtænkte anvendelse og fremtidige drift.

10. Der er stor forskel på den økonomiske væsentlighed i bygge- og anlægsprojekterne på de enkelte ministerområder. Figur 1 viser antallet af projekter og den samlede økonomiske ramme på ministerområderne.

**Figur 1**

**Antallet af bygge- og anlægsprojekter og den økonomiske ramme pr. ministerium i perioden 2018-2022**



**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

Det fremgår af figur 1, at ministerierne budgetterede med ca. 91 mia. kr. til de 120 bygge- og anlægsprojekter i undersøgelsesperioden. Det fremgår desuden, at alle ministerierne gennemfører byggeprojekter, mens det primært er Transportministeriet, som gennemfører anlægsprojekter. Forsvarsministeriet og Kulturministeriet har også enkelte anlægsprojekter.

Transportministeriets 3 myndigheder har i alt 59 bygge- og anlægsprojekter og dermed både flest projekter og den største andel af den samlede økonomiske ramme. Transportministeriet står for ca. 82,2 mia. kr. i perioden. Omvendt har Justitsministeriet 3 projekter og en samlet økonomisk ramme på ca. 0,6 mia. kr.

11. De enkelte bygge- og anlægsprojekter i undersøgelsen varierer betydeligt i økonomisk størrelse. De spænder fra relativt små byggeprojekter som *Hærens standardgarager* med en økonomisk ramme på ca. 20 mio. kr. til store anlægsprojekter som *Signalprogrammet* med en økonomisk ramme på mere end 20 mia. kr.

### 1.3. Vurderingskriterier, metode og afgrænsning

#### Vurderingskriterier

12. For at vurdere, om et bygge- og anlægsprojekt er blevet færdigt til tiden, har vi lagt til grund, at projektet skal være taget i brug inden det forventede afslutningstidspunkt, som fremgår af den første bevilling til projektet på finansloven eller i et aktstykke.

Vi har også lagt til grund, at et projekt er færdigt, når byggeriet eller anlægget er taget i brug. Det betyder konkret, at alle relevante tilladelser og godkendelser er opnået, og at byggeriet eller anlægget kan bruges til det forudsatte formål.

Vi har endvidere regnet et projekt som forsinket, hvis det er taget i brug senere end det forventede afslutningstidspunkt i den første bevilling til projektet. Vi har således ikke taget stilling til, om forsinkelsen er væsentlig, da der ikke er fælles statslige regler for, hvornår en forsinkelse kan anses som væsentlig.

13. For at vurdere, om et bygge- og anlægsprojekt er blevet færdigt inden for den oprindelige økonomiske ramme, har vi lagt til grund, at projektets forbrug ikke afviger med 10 % eller mere fra den totaludgift, som fremgår af den første bevilling til projektet på finansloven eller i et aktstykke. Det gør vi, fordi det fremgår af Finansministeriets budgetvejledning fra april 2021, at en afvigelse på mindst 10 % i forhold til et projekts totaludgift er væsentlig.

Vi har opgjort, om de bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige inden for den økonomiske ramme, har haft et mindreforbrug. Et mindreforbrug er udtryk for, at det samlede forbrug i projektet ligger 10 % eller mere *under* den totaludgift, som fremgår af den første bevilling til projektet på finansloven eller i et aktstykke.

Vi betegner et forbrug på 10 % eller mere *over* den økonomiske ramme som et merforbrug.

#### Metode

14. Undersøgelsen baserer sig på dataanalyser og en dokumentgennemgang.

Vi sammenligner oplysningerne om det forventede afslutningstidspunkt og den økonomiske ramme fra den første bevilling til projektet med oplysninger fra ministerierne om, hvornår projektet er blevet færdigt og med hvilket forbrug.

I enkelte tilfælde har vi taget udgangspunkt i ministeriets interne tidsplaner, fx i 7 projekter fra Forsvarsministeriet. Projekterne indgår i et større program, som skulle forløbe frem mod 2024. Forsvarsministeriet har oplyst, at ministeriet oprindeligt havde planlagt, at de 7 projekter skulle tages i brug i løbet af perioden 2018-2022. Vores vurdering af, om de 7 projekter er blevet færdige til tiden, tager udgangspunkt i Forsvarsministeriets interne projektplaner, som ikke har været forelagt for Folketingets Finansudvalg.

15. Vi har etableret et nyt datasæt for de 6 ministerområder. Datasættet indeholder oplysninger fra ministerierne om tid og økonomi for 120 bygge- og anlægsprojekter, som forventedes at skulle være færdige i perioden 2018-2022. Vi har valgt denne periode for at kunne belyse eventuelle forsinkelser og for at have så aktuelle projekter som muligt.

Data stammer fra ministerierne og fra oplysninger i aktstykker, finanslove, årsrapporter, "Anlægsstatus" fra Transportministeriet mv. Ministerierne har kvalitetssikret og suppleret oplysningerne i datasættet flere gange i løbet af undersøgelsen.

For at understøtte dataindsamlingen og analyserne har vi holdt møder med de 6 ministerier. Metoden til etablering af datasættet er uddybet i bilag 1.

16. Datasættet indeholder en række oplysninger om bygge- og anlægsprojekterne, herunder formål med projektet, entrepriseform, og om der er ændret i projektets indhold. Disse oplysninger er indsamlet fra ministerierne.

Ministerierne er fx blevet bedt om at oplyse, om de har ændret i bygge- og anlægsprojekternes indhold. Det er op til ministerierne at vurdere, hvad der kendetegner en ændring i indholdet. Vi har ikke indsamlet konkrete oplysninger om, hvad ændringerne består i. Vi skelner ikke mellem, om ændringerne har været væsentlige, og vi har heller ikke undersøgt, om ministerierne har orienteret Folketingets Finansudvalg om ændringer i projekternes indhold, eller om ændringerne også kan anses som en ændring i forhold til det projekt, som Folketinget har godkendt.

17. Oplysninger om bygge- og anlægsprojekternes økonomi er indsamlet fra ministerierne. Ministeriernes oplysninger for hvert enkelt projekt fremgår af projektoversigterne i bilag 3.

Prisniveauerne for ministeriernes oplysninger varierer på tværs af projekterne. For at give et indtryk af nutidsværdien på tværs af projekterne har vi fremskrevet de oplyste beløb til 2023-priser. Det vil sige, at vi fx har fremskrevet et projekts oprindelige økonomiske ramme og samlede forbrug fra 2020-priser til 2023-priser. Vi har brugt Økonomistyrelsens reguleringsindeks vedrørende anlægsprojekter og vejprojekter til fremskrivningen. Ministerierne skal bruge samme indeks i forbindelse med de årlige finanslove. Ministerierne har haft mulighed for at kommentere metoden og kvalitets-sikre vores beregninger.

Vi bruger beløb i 2023-priser, når vi summerer den samlede økonomiske ramme, merforbruget og mindreforbruget på tværs af projekterne. Når vi bringer oplysninger om økonomien i de enkelte projekter, bruger vi de prisniveauer, som ministerierne har oplyst.

Den økonomiske ramme og det samlede forbrug, som ministerierne har oplyst i et sammenligneligt prisniveau, samt vores fremskrivning af beløbene til 2023-priser kan ikke umiddelbart genfindes på finansloven, i årsrapporter eller i Transportministeriets "Anlægsstatus".

### **Ændringer i projekternes indhold**

Ændringer i projekternes indhold omfatter fx ændringer i det planlagte areal eller i de funktioner, som det færdige byggeri/anlæg skulle have. Ministerierne har oplyst, om der er foretaget tilføjelser eller reduktioner i projekternes indhold. Rigsrevisionen er ikke bekendt med det konkrete indhold af ændringerne.

### **Entrepriseformer**

En entreprise er en aftale mellem en bygherre og en entreprenør eller håndværker om opførelse af et byggeri eller et anlæg til en aftalt pris. De mest almindelige entrepriseformer er fagentreprise, hovedentreprise og totalentreprise. Entrepriseformen har betydning for, hvem der er ansvarlig for hvilke områder, fx økonomi, jura, byggeledelse og projektering.

18. Vi har i flere af analyserne opdelt projekterne i byggeprojekter og anlægsprojekter. Det har vi gjort for at belyse, om der er væsentlige forskelle på, om disse 2 typer af projekter bliver færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme. Anlægsprojekter er typisk dyrere end byggeprojekter. De fleste anlægsprojekter, der indgår i undersøgelsen, gennemføres under Transportministeriet.

19. Vi har modtaget faglig sparring fra ph.d. og seniorforsker Kim Haugbølle fra Aalborg Universitet, Institut for Byggeri, By og Miljø.

20. Undersøgelsens metode uddybes i bilag 1.

21. Revisionen er udført i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision, jf. bilag 1.

### **Afgrænsning**

22. Undersøgelsen omfatter bygge- og anlægsprojekter, der ligger over forelæggelsesgrænsen. Forelæggelsesgrænsen er ændret i undersøgelsesperioden. Frem til april 2021 var grænsen generelt 15 mio. kr., jf. Budgetvejledning 2016. I forbindelse med den seneste opdatering af budgetvejledningen i april 2021 blev den generelle grænse hævet til 70 mio. kr. Vi har taget udgangspunkt i den forelæggelsesgrænse, der var gældende på det tidspunkt, hvor de enkelte projekter først blev vedtaget.

23. Undersøgelsen omfatter ikke bygge- og anlægsprojekter i regionerne eller i selvstændige offentlige virksomheder. Undersøgelsen omfatter heller ikke projekter, der er gennemført i offentligt-private partnerskaber.

Undersøgelsen er desuden afgrænset til at omfatte bygge- og anlægsprojekter, der er gennemført i Danmark, på Færøerne og i Grønland. Endelig er undersøgelsen afgrænset fra projekter, som har karakter af en løbende vedligeholdelsesindsats, fx kystsikringsprojekter.

24. Undersøgelsens resultater er baseret på oplysningerne i datasættet. Vi har ikke gennemgået yderligere dokumentation om de enkelte bygge- og anlægsprojekter, herunder budgetter, regnskaber, udbudsmateriale, tidsplaner m.m. Vi har heller ikke undersøgt årsagerne til, at projekterne er blevet færdige med et merforbrug eller et mindreforbrug eller er blevet forsøkt.

## 2. Ministeriernes gennemførelse af bygge- og anlægsprojekter

25. For at vurdere, om ministeriernes bygge- og anlægsprojekter er gennemført som først planlagt, har vi undersøgt:

- om projekterne er blevet færdige til tiden (afsnit 2.1)
- om projekterne er blevet færdige inden for den oprindelige økonomiske ramme (afsnit 2.2).

### 2.1. Tidsforbruget i bygge- og anlægsprojekterne

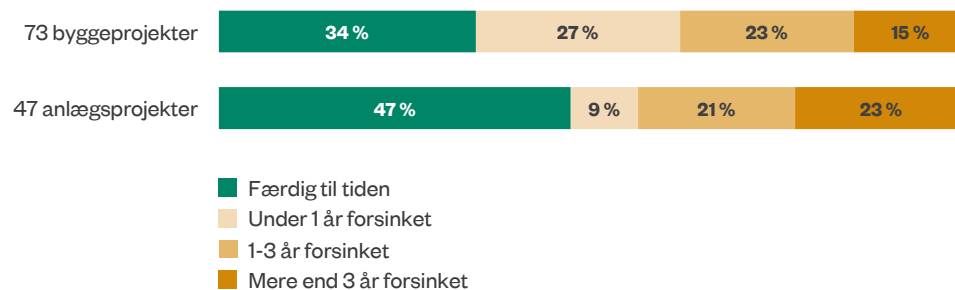
26. Vi har undersøgt, om ministeriernes bygge- og anlægsprojekter i perioden 2018-2022 er blevet færdige til tiden. For at vurdere dette har vi sammenlignet det forventede afslutningstidspunkt fra den første bevilling på finansloven eller i et aktstykke med det faktiske tidspunkt, hvor projekterne blev taget i brug på.

27. Undersøgelsen viser, at ca. 40 % af ministeriernes bygge- og anlægsprojekter er blevet færdige til tiden. Det svarer til 47 ud af 120 projekter. Resten af projekterne er blevet forsinket, og ca. 20 % af projekterne er mere end 3 år forsinkede.

28. Figur 2 viser andelen af bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige til tiden eller er blevet forsinket.



**Figur 2**  
**Andelen af forsinkede bygge- og anlægsprojekter i perioden 2018-2022**



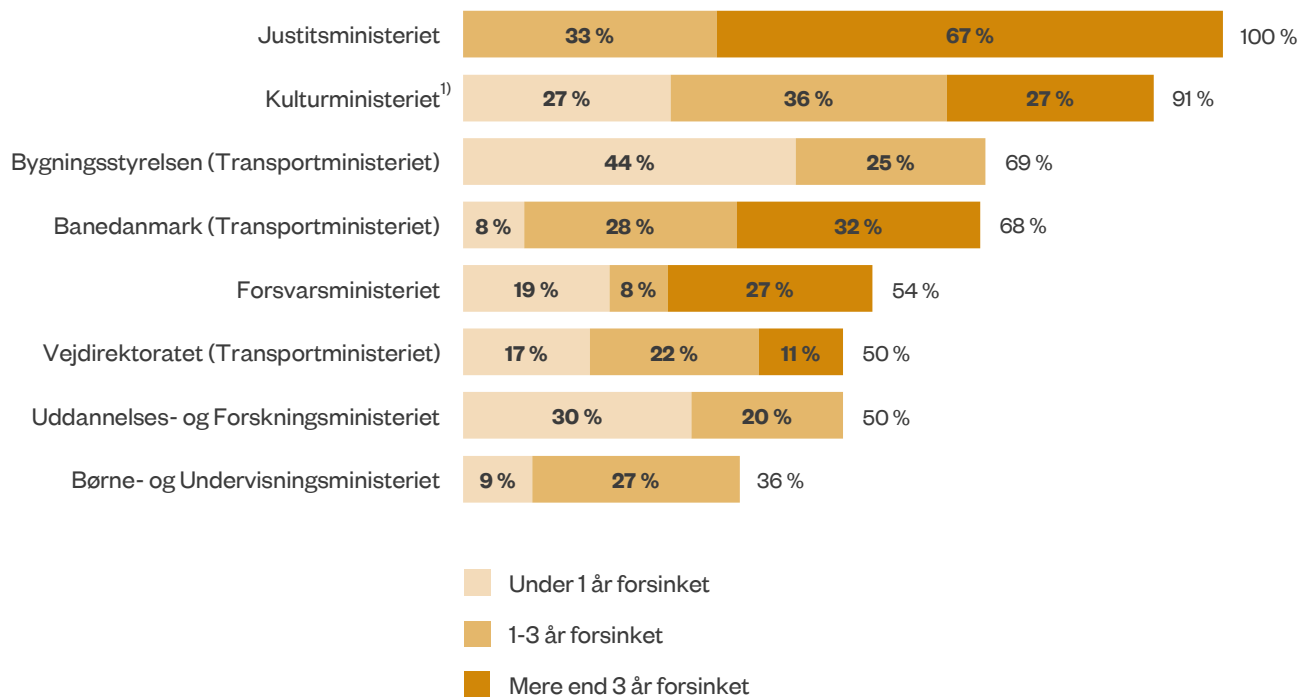
Note: Figuren summerer ikke til 100 % på grund af afrundinger.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

Det fremgår af figur 2, at 34 % af byggeprojekterne og 47 % af anlægsprojekterne er blevet færdige til tiden. De resterende projekter er blevet forsinket. 38 % af byggeprojekterne og 44 % af anlægsprojekterne er mere end 1 år forsinkede. Der er en større andel af anlægsprojekterne, som er mere end 3 år forsinkede.

73 ud af undersøgelsens 120 bygge- og anlægsprojekter er blevet forsinket. I gennemsnit er hver af de 73 projekter blevet forsinket med ca. 2½ år.

29. Undersøgelsen viser, at der er forskel på, hvor stor en andel af ministeriernes bygge- og anlægsprojekter der er blevet færdige til tiden eller er blevet forsinket. Figur 3 viser andelen af ministeriernes projekter, der er blevet forsinket.

**Figur 3****Andelen af forsinkede bygge- og anlægsprojekter pr. ministerium i perioden 2018-2022**

<sup>1)</sup> Tallene summerer ikke til 91 % på grund af afrundinger.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

Det fremgår af figur 3, at Børne- og Undervisningsministeriet med 36 % har den mindste andel af forsinkede projekter. Alle øvrige ministerier har 50 % eller flere forsinkede projekter. Justitsministeriet og Banedanmark har de største andele af projekter, der er mere end 3 år forsinkede.

Boks 1 viser eksempler på projekter, som er blevet forsinket.

### Boks 1

#### Eksempler på bygge- og anlægsprojekter, som er blevet forsinket

Banedanmarks projekt *Signalprogrammet* er det projekt, som er blevet mest forsinket. Projektet er endnu ikke færdigt, og Banedanmark forventer, at *Signalprogrammet* først er taget fuldt ud i brug i 2033. Det svarer til en forsinkelse på ca. 10 år.

9 forskellige projekter er blevet mindst 5 år forsinket. Et eksempel er Forsvarsministeriets anlægsprojekt *Oksbøl skydeterræn, etablering af spor og veje*. Projektet er endnu ikke færdigt, og ifølge Forsvarsministeriet vil det blive ca. 7 år forsinket.

11 projekter er mindre end 6 måneder forsinkede. Et eksempel er Bygningsstyrelsens projekt *Syddansk Universitet: SDU Esbjerg*, som skal huse flere forskellige fakulteter. Projektet er blevet færdigt med en forsinkelse på 2 måneder.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

30. Banedanmark har oplyst, at forsinkelserne i *Signalprogrammet* har betydning for gennemførelsen af andre projekter. Boks 2 viser eksempler på forsinkelser i Banedanmarks projekter.

### Boks 2

#### Eksempler på forsinkelser i Banedanmarks projekter

Ifølge Banedanmark er forsinkelserne i *Signalprogrammet* en medvirkende årsag til, at mindst 7 af Banedanmarks 17 projekter er blevet forsinket. I flere af de forsinkede projekter er anlægsarbejderne blevet færdige til tiden, men projekterne kan ikke tages i brug som planlagt, før *Signalprogrammet* er færdigt.

Et eksempel er de såkaldte projekter om hastighedsopgradering, som skal sikre, at togene kan køre hurtigere. Konkret skal en række anlægsarbejder gøre jernbanesporene klar til, at togene kan køre fx 200 km/t frem for 160 km/t. Anlægsarbejderne er afsluttet, men *Signalprogrammet* er ikke installeret på strækningen, så hastigheden kan ikke øges som planlagt.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Banedanmark.

31. Vi har sammenlignet resultaterne for byggeprojekterne i de selvejende institutioner under Børne- og Undervisningsministeriet og Uddannelses- og Forskningsministeriet med resultaterne for de øvrige byggeprojekter i undersøgelsen. Vi ser dermed bort fra anlægsprojekterne.

Undersøgelsen viser, at byggeprojekterne i de selvejende institutioner i højere grad er blevet færdige til tiden end de øvrige statslige byggeprojekter. 57 % af byggeprojekterne i de selvejende institutioner og 25 % af de øvrige statslige byggeprojekter er blevet færdige til tiden.

Ingen af de selvejende institutioner har byggeprojekter, der er mere end 3 år forsinkede. 21 % af de øvrige statslige byggeprojekter er mere end 3 år forsinkede.

32. Der er mange forskellige årsager til, at bygge- og anlægsprojekterne er blevet forsinket. Vi har ikke undersøgt årsagerne til forsinkelserne i de enkelte projekter og heller ikke, hvornår forsinkelserne er opstået.

Boks 3 viser eksempler på årsager til generelle forsinkelser, som ministerierne har fremhævet i løbet af undersøgelsen.

### Boks 3

#### Eksempler på generelle årsager til forsinkelser i bygge- og anlægsprojekter

Flere ministerier har oplyst, at grundlaget for at udarbejde en realistisk tidsplan har været sparsomt, når der er søgt om bevilling til et projekt på et tidligt tidspunkt i et projektforsløb. Både Forsvarsministeriet og Uddannelses- og Forskningsministeriet har fx fremhævet, at afslutningstidspunktet kan oplyses mere præcist, efter at projektet har været i udbud, end hvis aktstykket fremlægges tidligt i projektforsløbet.

Forsvarsministeriet har oplyst, at ministeriet vil undersøge, om aktstykker kan forelægges senere i projektforsløbet, dvs. efter der er udarbejdet et egentligt byggeprogram, og der har været en ekstern rådgiver involveret. Formålet er at opnå et mere konsolideret grundlag at søge bevillinger på og at kunne give mere kvalificerede informationer om indhold, pris og tidsplan for projektet.

Justitsministeriet har oplyst, at ministeriets byggeprojekter ofte sættes i gang med udgangspunkt i en politisk beslutning om at skabe flere fængselspladser hurtigst muligt. I denne proces bidrager Kriminalforsorgen med foreløbige tidsplaner for projekterne. Det kan imidlertid tage lang tid at finde en mulig placering til et nyt fængsel, hvilket kan være en medvirkende årsag til, at ministeriets byggeprojekter bliver forsinket.

Transportministeriet har oplyst, at projekter kan blive forsinket på grund af politiske beslutninger, fx udskydelse eller omlægning af projekter. Ifølge ministeriet kan der også opstå et dilemma mellem tid og økonomi i et projekt. Ministeriet prioriterer typisk at holde den økonomiske ramme. Ministeriet kan fx vælge at aflyse en udbudsrunde, der er blevet dyrere end forventet, og dermed forsinke et projekt.

Flere ministerier har påpeget, at forsinkelser kan opstå som følge af vilkår i byggebranchen, når et projekt skal i udbud. En markedsafdækning kan medføre, at ministeriet venter med at udbyde opgaverne i projektet for at gennemføre projektet billigere på et senere tidspunkt. Mangel på håndværkere og materialer kan også betyde, at projekter bliver senere færdige.

Endelig har flere ministerier fremhævet, at godkendelsesprocesser, fx opnåelse af byggetilladelser, miljøgodkendelser og sikkerhedsgodkendelser, kan give forsinkelser.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

## 2.2. Økonomien i bygge- og anlægsprojekterne

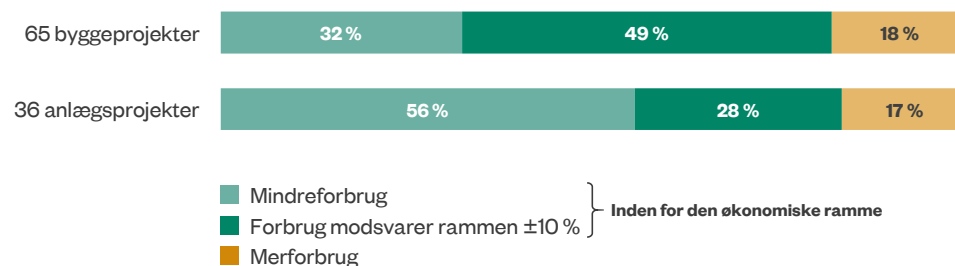
33. Vi har undersøgt, om ministeriernes bygge- og anlægsprojekter er blevet færdige inden for den oprindelige økonomiske ramme. For at vurdere dette har vi sammenlignet projekternes oprindelige økonomiske ramme med det samlede forbrug, da projekterne var færdige.

Denne del af undersøgelsen omfatter 101 bygge- og anlægsprojekter. Årsagen er, at 101 projekter er blevet færdige inden september 2024, hvor vi afsluttede vores dataindsamling. De resterende 19 projekter var ikke færdige på dette tidspunkt, og vi har derfor ikke oplysninger om det samlede forbrug for disse projekter.

34. Undersøgelsen viser, at ca. 80 % af bygge- og anlægsprojekterne er blevet færdige inden for den oprindelige økonomiske ramme, svarende til 83 ud af 101 projekter. Heraf er 41 af projekterne blevet færdige med et mindreforbrug, der samlet udgør ca. 8 mia. kr. Ca. 20 % af projekterne er blevet færdige med et merforbrug, der samlet udgør ca. 4,8 mia. kr.

35. Figur 4 viser andelen af bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige inden for den økonomiske ramme eller med et merforbrug. Projekter, der er blevet færdige inden for den økonomiske ramme, er opdelt efter, om der har været et mindreforbrug eller et forbrug, der modsvarer rammen  $\pm 10$  %.

**Figur 4**  
Andelen af bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen  $\pm 10$  %, eller med et merforbrug



Note: Figuren summerer ikke til 100 % på grund af afrundinger.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

Det fremgår af figur 4, at i alt 81 % af byggeprojekterne og 84 % af anlægsprojekterne er blevet færdige inden for den økonomiske ramme. Heraf er 32 % af byggeprojekterne og 56 % af anlægsprojekterne blevet færdige inden for den økonomiske ramme, men med et mindreforbrug. Det fremgår også af figuren, at 18 % af byggeprojekterne og 17 % af anlægsprojekterne er blevet færdige med et merforbrug.

Boks 4 viser eksempler på bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug.

#### Boks 4

### Eksempler på bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug

41 bygge- og anlægsprojekter er blevet færdige med et mindreforbrug i forhold til den økonomiske ramme. Det drejer sig om 21 byggeprojekter og 20 anlægsprojekter. Mindreforbruget i projekterne varierer mellem 10,1 % og 55 %. Der er 10 projekter med et mindreforbrug på 30 % eller mere. Mindreforbruget i byggeprojekterne udgør ca. 1,2 mia. kr., og mindreforbruget i anlægsprojekterne udgør ca. 6,8 mia. kr.

Det **største mindreforbrug** ser vi i Banedanmarks projekt "*Ny Bane København-Ringsted*". Mindreforbruget udgør ca. 1,4 mia. kr. (2009-priser), svarende til ca. 14 %. Rigsrevisionen har tidligere undersøgt projektet i beretningen om brug af ny anlægsbudgettering i projektet "Den nye bane København-Ringsted" (nr. 22/2014).

Det **næststørste mindreforbrug** ser vi i Vejdirektoratets projekt "*Udvidelse af motorvejen på Vestfyn*". Mindreforbruget udgør ca. 1,2 mia. kr. (2018-priser), svarende til ca. 51 %.

Det **mindste mindreforbrug** ser vi i Forsvarsministeriets projekt "*Hærens standardgarage, Skive*". Mindreforbruget udgør ca. 4 mio. kr. (2016-priser), svarende til 11 %.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

Boks 5 viser eksempler på bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige med et merforbrug.

#### Boks 5

### Eksempler på bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige med et merforbrug

18 bygge- og anlægsprojekter er blevet færdige med et merforbrug i forhold til den økonomiske ramme. Det drejer sig om 12 byggeprojekter og 6 anlægsprojekter. Merforbruget i projekterne varierer mellem 11 % og 196 %. Merforbruget i byggeprojekterne udgør 4,5 mia. kr., og merforbruget i anlægsprojekterne udgør ca. 0,3 mia. kr.

Det **største merforbrug** på ca. 196 % ser vi i Vejdirektoratets projekt "*Niels Bohr Bygningen*", der er et laboratorie- og undervisningsbyggeri til Københavns Universitet på i alt ca. 52.000 m<sup>2</sup>. Rigsrevisionen har tidligere undersøgt projektet i beretningen om byggeriet af Niels Bohr Bygningen (nr. 2/2020).

Det **næststørste merforbrug** ser vi i Banedanmarks projekt "*Niveaufri udfletning Ny Ellebjerg*". Merforbruget udgør 121 mio. kr. (2016-priser), svarende til ca. 33 %.

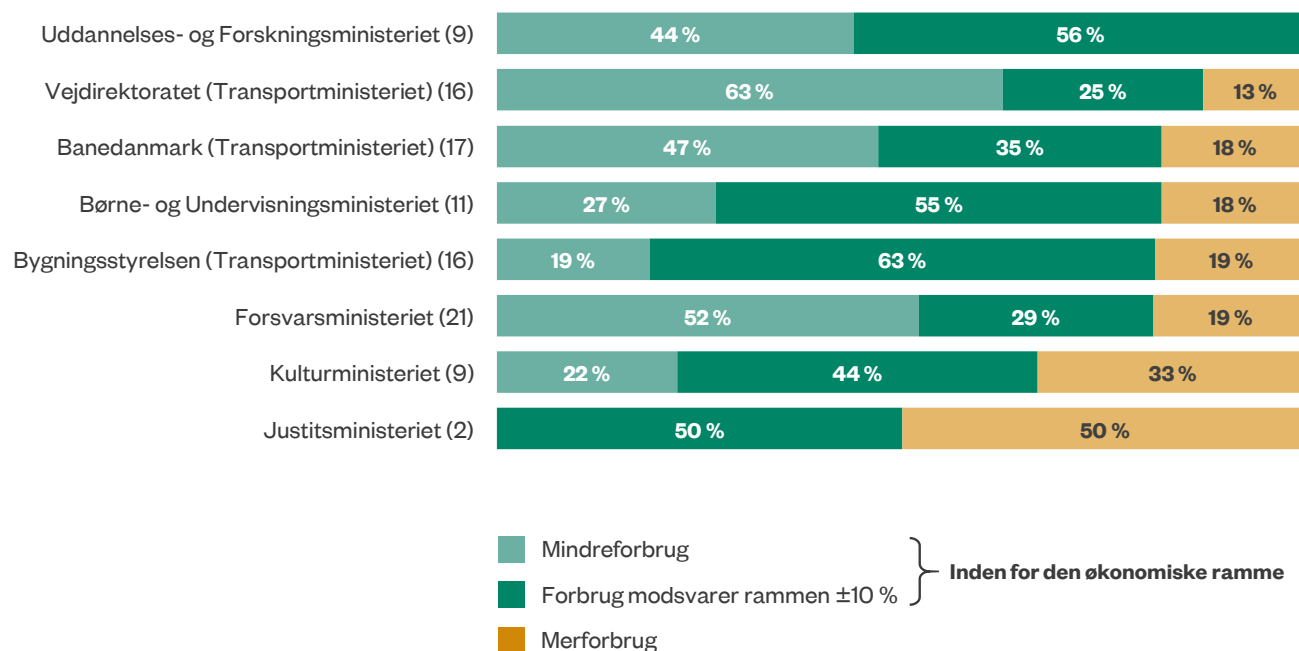
Det **mindste merforbrug** ser vi i Kulturministeriets projekt "*Genopretning af sidefløjen til Det Gule Palæ*". Merforbruget udgør 3,2 mio. kr. (2018-priser), svarende til ca. 11 %.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

36. Undersøgelsen viser, at der er forskel på, i hvilket omfang ministeriernes bygge- og anlægsprojekter er blevet færdige inden for den økonomiske ramme.

Figur 5 viser andelen af bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige inden for den økonomiske ramme eller med et merforbrug. Projekter, der er blevet færdige inden for den økonomiske ramme, er opdelt efter, om der har været et mindreforbrug eller et forbrug, der modsvarer rammen  $\pm 10\%$ .

**Figur 5**  
**Andelen af ministeriernes bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen  $\pm 10\%$ , eller et med merforbrug**



Note: Antallet af bygge- og anlægsprojekter er angivet i parentes. Figuren summerer ikke til 100 % på grund af afrundinger.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

Det fremgår af figur 5, at Uddannelses- og Forskningsministeriet og Vejdirektoratet har de største andele af bygge- og anlægsprojekter, der er blevet færdige inden for den økonomiske ramme.

Vejdirektoratet og Forsvarsministeriet har de største andele af projekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug.

Kulturministeriet og Justitsministeriet har de største andele af projekter, der er blevet færdige med et merforbrug. For Justitsministeriet er der tale om et merforbrug i ét ud af i alt 2 projekter.

37. Der er 10 af Vejdirektoratets 16 færdige bygge- og anlægsprojekter, der har et mindreforbrug. I 7 af projekterne er mindreforbruget på mere end 30 %. På tværs af Vejdirektoratets 10 projekter udgør mindreforbruget ca. 4,5 mia. kr. ud af det samlede mindreforbrug på ca. 8 mia. kr. blandt alle projekterne i undersøgelsen.

Rigsrevisionen har i en tidligere beretning undersøgt budgetteringen af Vejdirektoratets vejprojekter (nr. 3/2019). Vi konkluderede i beretningen, at Vejdirektoratet havde overvurderet de endelige omkostninger i 25 ud af 32 projekter. Vejdirektoratets projekter budgetteres med udgangspunkt i Ny Anlægsbudgettering. Transportministeriet har efterfølgende justeret i Ny Anlægsbudgettering senest i januar 2024.

I forbindelse med justeringen af Ny Anlægsbudgettering er det samlede reserveniveau reduceret for en del af anlægsprojekterne. Vejdirektoratets projekter, der indgår i denne undersøgelse, er budgetteret før justeringerne af Ny Anlægsbudgettering.

38. Vores undersøgelse viser, at byggeprojekterne i de selvejende institutioner i højere grad er blevet færdige inden for den økonomiske ramme end de øvrige statslige byggeprojekter. De selvejende institutioner har desuden en mindre andel af byggeprojekter, der er blevet færdige med et merforbrug.

### **Sammenhæng mellem tidsforbrug, økonomi og karakteristika i bygge- og anlægsprojekterne**

39. Vi har undersøgt, om der er en sammenhæng mellem, om bygge- og anlægsprojekterne er blevet færdige til tiden, og om de er blevet færdige inden for den økonomiske ramme. Vi har også undersøgt, om der er en sammenhæng mellem ændringer i projekternes indhold, entrepriseform, og om projekterne er blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme.

40. Undersøgelsen viser, at der er en sammenhæng mellem merforbrug og forsinkelser i bygge- og anlægsprojekterne, idet en stor andel af projekter med et merforbrug også er blevet forsinket.

Der er også en sammenhæng mellem ændringer i projekternes indhold og forsinkelser, idet der i højere grad er ændret i indholdet i de projekter, der er blevet forsinket, end i de projekter, der er blevet færdige til tiden.

Undersøgelsen viser ikke en klar sammenhæng mellem projekternes entrepriseform, og om de bliver færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme.

### **Ny Anlægsbudgettering**

Ny Anlægsbudgettering blev indført med Akt 16 26/10 2006 og er senest justeret i januar 2024. Ved budgettering under Ny Anlægsbudgettering bruges 2 reserveposter: en projektsreserve og en central reserve. Projektsreserven er bundet i det enkelte projekt, mens den centrale reserve er en porteføljereseve for alle Transportministeriets vej- og baneprojekter.



### Sammenhæng mellem tidsforbrug og økonomi

41. Undersøgelsen viser, at 46 af de 120 bygge- og anlægsprojekter både er blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme. 19 af projekterne er endnu ikke færdige. Det var forventet, at projekterne skulle tages i brug i perioden 2018-2022. Dermed er projekterne blevet forsinket, men vi ved endnu ikke, om de bliver færdige inden for den økonomiske ramme.

Undersøgelsen viser desuden, at der er en sammenhæng mellem, om bygge- og anlægsprojekterne er blevet færdige til tiden, og om de er blevet færdige inden for den økonomiske ramme. Der er 18 projekter, der er blevet færdige med et merforbrug, hvoraf 17 af projekterne også er blevet forsinket. Det er ikke alle forsinkede projekter, der har et merforbrug. Det er dermed ikke forsinkelserne i sig selv, der er afgørende for, om et projekt bliver færdigt inden for den økonomiske ramme.

Boks 6 viser vores resultater i forhold til en tilsvarende undersøgelse i Norge.

#### Boks 6

#### Perspektivering til resultater fra Norge

Det norske forskningsprogram Concept følger større statslige bygge- og anlægsprojekter i Norge. Concept har undersøgt, om 111 statslige projekter er blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme. Undersøgelsen viste, at 34 % af projekterne både er blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme. De resterende 66 % af projekterne er enten blevet forsinket, har et merforbrug eller begge dele.

Disse resultater ligger på linje med resultaterne i Rigsrevisionens undersøgelse, hvor ca. 40 % af bygge- og anlægsprojekterne både er blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme. De resterende 60 % af projekterne er enten blevet forsinket, har et merforbrug eller begge dele.

Note. Vi kender ikke i fuldt omfang Concepts definitioner af, hvornår et projekt er forsinket eller har et merforbrug.

Kilde: Rigsrevisionen med udgangspunkt i oplysninger fra Concept.

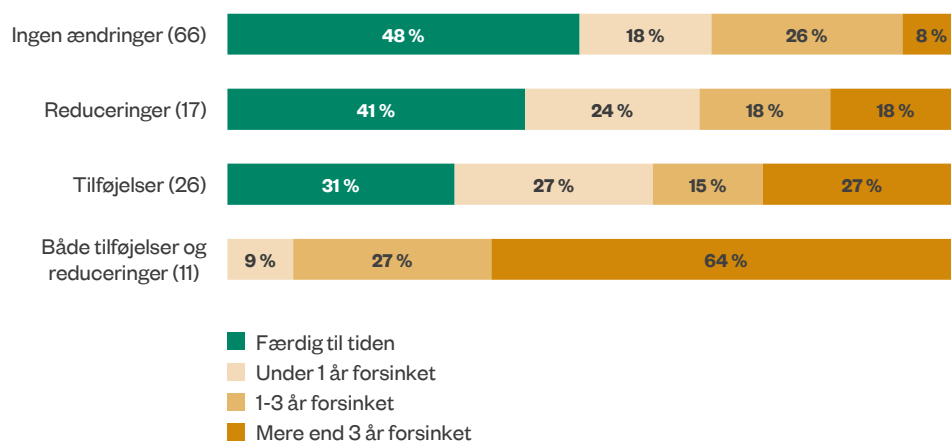
### Sammenhæng mellem ændringer i bygge- og anlægsprojekternes indhold, tidsforbrug og økonomi

42. Undersøgelsen viser, at ministerierne har ændret i bygge- og anlægsprojekternes indhold i ca. halvdelen af projekterne. Det betyder, at der kan være tilføjet eller fjernet dele af projektet, fx kvadratmeter, parkeringspladser, delprojekter m.m.

43. Vi har ikke afdækket nogen klar sammenhæng mellem, om der er ændret i bygge- og anlægsprojekternes indhold, og om de er blevet færdige inden for den økonomiske ramme. Der er derimod en sammenhæng mellem ændringer i projekternes indhold, og om de er blevet færdige til tiden.

44. Figur 6 viser sammenhængen mellem ændringer i bygge- og anlægsprojekternes indhold, og om projekterne er blevet færdige til tiden eller er blevet forsinket.

**Figur 6**  
**Sammenhæng mellem ændringer i bygge- og anlægsprojekternes indhold og tidsforbrug**



Note: Antallet af bygge- og anlægsprojekter er angivet i parentes. Figuren summerer ikke til 100 % på grund af afrundinger.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

Det fremgår af figur 6, at bygge- og anlægsprojekter uden ændringer i indholdet i højere grad er blevet færdige til tiden. Der ses flere og større forsinkelser i de projekter, hvor indholdet er blevet ændret. Det gælder især for de projekter, hvor der både er foretaget tilføjelser og reduceringer i indholdet. Ca. 64 % af disse projekter er mere end 3 år forsinkede.

45. Der er mange årsager til, at bygge- og anlægsprojekter ændres undervejs. Forsvarsministeriet har fx oplyst, at kravene til det færdige projekt kan forandre sig, og at der dermed kan opstå behov for at ændre i projektets indhold. Fx kan der være behov for at ændre sikringsniveauet for en bygning.

Det kan desuden være nødvendigt at ændre i projekternes indhold for at tage højde for politiske beslutninger. Det er Justitsministeriets projekt "50 ekstra celler i Ringe Udvisningsfængsel" et eksempel på. Boks 7 beskriver projektet nærmere.

**Boks 7****Ændringer i Justitsministeriets projekt ”50 ekstra celler i Ringe Udvisningsfængsel”**

Ringe Udvisningsfængsel blev oprettet i 2018. Fængslet skulle kun huse kriminelle udvisningsdømte udlændinge. Med ”Aftale om finansloven for 2019” blev det besluttet, at der skulle etableres 50 nye pladser i form af enkeltceller, som skulle tages i brug i 1. halvår 2021.

På finansloven for 2021 blev det besluttet at ændre udvidelsen fra 50 til 100 pladser. Pladserne skulle etableres som 50 dobbeltceller med bad og toilet. Samtidig skulle de eksisterende bygninger ombygges, renoveres og udvides med faciliteter til fx beskæftigelse, besøg og personale. Formålet var, at fængslet kunne bruges til andre end kriminelle udvisningsdømte, hvis der opstod et behov for det. Tidsplanen for projektet blev justeret, og de 100 pladser forventedes at være klar medio 2023.

Med ”Aftale om kriminalforsorgens økonomi 2022-2025” blev det besluttet, at udvidelsen skulle reduceres til igen at omfatte 50 pladser. Dog skulle der fortsat etableres øvrige faciliteter til en kapacitet på 100 fanger. De 50 enkeltceller ville på et senere tidspunkt kunne udstyres til dobbeltceller.

Justitsministeriet forventede, at projektet ville blive taget i brug november 2024, hvilket svarer til en forsinkelse på ca. 3½ år.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Justitsministeriet.

**Sammenhæng mellem entreprisform, tidsforbrug og økonomi**

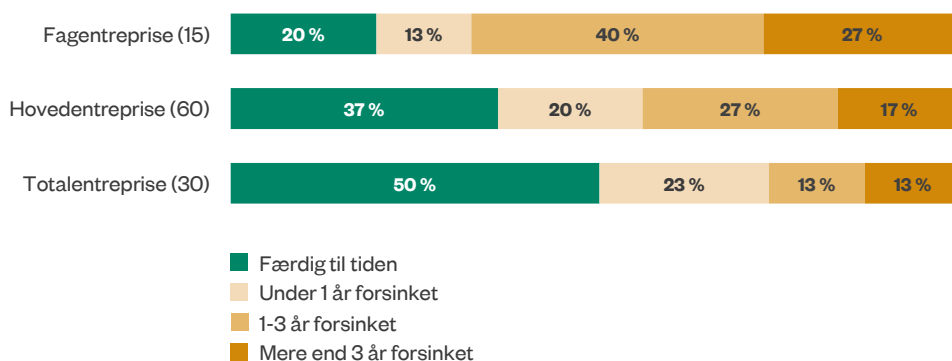
46. Undersøgelsen viser ikke en klar sammenhæng mellem den måde, som opgaver og ansvar ved et bygge- eller anlægsprojekt er organiseret på – den såkaldte entreprisform – og om projekterne bliver færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme.

Undersøgelsen viser, at de bygge- og anlægsprojekter, der er gennemført som en totalentreprise, i højere grad er blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme end de projekter, der er gennemført som en fagentreprise eller hovedentreprise. Der er en øget andel af forsinkelser i de projekter, der er gennemført som en fagentreprise.

47. Figur 7 viser sammenhængen mellem bygge- og anlægsprojekternes entreprisform, og om projekterne er blevet færdige til tiden eller er blevet forsinket.

**Figur 7**

### Sammenhæng mellem bygge- og anlægsprojekternes entreprisform og tidsforbrug



Note: Antallet af bygge- og anlægsprojekter er angivet i parentes. I figuren indgår oplysninger om 105 projekter. De resterende 15 projekter gennemføres i mere blandede entreprisformer, som ikke er sammenlignelige. Figuren summerer ikke til 100 % på grund af afrundinger.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

Det fremgår af figur 7, at i alt 80 % af de bygge- og anlægsprojekter, der er gennemført som en fagentreprise, er blevet forsinket. Projekterne er forsinkede i længere tid end de projekter, der er gennemført som en hovedentreprise eller totalentreprise. 50 % af de projekter, der er gennemført som en totalentreprise, er blevet færdige til tiden.

48. Undersøgelsen viser, at de bygge- og anlægsprojekter, der er gennemført som en totalentreprise, oftere bliver færdige inden for den økonomiske ramme end de projekter, der er gennemført som en fagentreprise eller hovedentreprise. Tilsvarende er andelen af de projekter, der bliver færdige med et merforbrug, større ved fagentrepriser og hovedentrepriser.

Rigsrevisionen, den 27. februar 2025

Bo Brabrand  
sætterigsrevisor

/Mads Nyholm Jacobsen

#### Fagentreprise

Her indgår bygherren aftaler med flere forskellige entreprenører, som hver især står for at udføre opgaver ved bygge- og anlægsprojektet, fx el-, vvs- og murerarbejde. Det er bygherren, som har ansvaret for at projekttere opgaverne samt styre og koordinere mellem de forskellige entreprenører.

#### Hovedentreprise

Her indgår bygherren en aftale med én entreprenør, som står for at styre og udføre det samlede projekt. Hovedentreprenøren kan indgå aftaler med underentreprenører, men er den ansvarlige part over for bygherren. Det er bygherren, som har ansvaret for at projekttere projektet.

#### Totalentreprise

Her indgår bygherren en aftale med én entreprenør, som står for en væsentlig del af færdigprojekteringen, styringen og udførelsen af det samlede projekt.

## Bilag 1. Metodisk tilgang

Undersøgelsen bygger på en gennemgang af skriftligt materiale, dataanalyser og møder med Justitsministeriet, Forsvarsministeriet, Uddannelses- og Forskningsministeriet, Børne- og Undervisningsministeriet, Kulturministeriet og Transportministeriet.

### Undersøgelsens aktører

Undersøgelsen omfatter bygge- og anlægsprojekter, der er gennemført under 6 ministerier, jf. tabel A.

**Tabel A**  
**Aktører i undersøgelsen**

Ministerium	Myndighed
Justitsministeriet	Kriminalforsorgen
Forsvarsministeriet	Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse
Uddannelses- og Forskningsministeriet	6 selvejende institutioner
Børne- og Undervisningsministeriet	11 selvejende institutioner
Kulturministeriet	Slots- og Kulturstyrelsen
Transportministeriet	Banedanmark
	Bygningsstyrelsen
	Vejdirektoratet

### Undersøgelsesperiode

Undersøgelsen dækker perioden 2018-2022. Vi har valgt denne periode for på den ene side at få en tilstrækkelig stor population og på den anden side at få en så aktuel population som muligt. Den valgte periode muliggør desuden, at vi kan opgøre varigheden af forsinkelser i bygge- og anlægsprojekterne.

### Population

Undersøgelsen omfatter 120 bygge- og anlægsprojekter, som forventedes at skulle være færdige i perioden 2018-2022. Projekterne fordeler sig på 73 byggeprojekter og 47 anlægsprojekter. 19 af projekterne var ikke færdige i september 2024, hvor vi afsluttede dataindsamlingen. Tabel B viser status på projekterne.

**Tabel B**  
**Status på ministeriernes bygge- og anlægsprojekter i perioden 2018-2022**

Planlagte projekter	Afsluttede projekter	Uafsluttede projekter
120	101	19

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

## Afgrænsning

Populationen af bygge- og anlægsprojekter er afgrænset i forhold til økonomisk størrelse, bygherre, geografisk placering og type.

Vi har medtaget de bygge- og anlægsprojekter, hvor den oprindelige bevilling ligger over forelæggelsesgrænsen. Forelæggelsesgrænsen er fastsat i budgetvejledningen og ved særlige bevillingsbestemmelser på finansloven. Forelæggelsesgrænsen er ikke ens for myndighederne og er blevet justeret i undersøgelsesperioden.

Boks A viser de forskellige forelæggelsesgrænser i undersøgelsesperioden.

### Boks A

#### Forelæggelsesgrænser for myndighederne i undersøgelsen

##### Forelæggelsesgrænser i perioden 2018 - 27. april 2021

- Bygningsstyrelsen: 100 mio. kr.
- Universiteter (CBS og DTU), professionshøjskoler og Danmarks Medie- og Journalisthøjskole: 100 mio. kr.
- Vejdirektoratet: 60 mio. kr.
- Banedanmark: 60 mio. kr.
- Selvejende institutioner: 60 mio. kr.
- Alle andre myndigheder: 15 mio. kr.

##### Forelæggelsesgrænser i perioden 27. april 2021 - 2022

- Bygningsstyrelsen: 100 mio. kr.
- Universiteter (CBS og DTU), professionshøjskoler og Danmarks Medie- og Journalisthøjskole: 100 mio. kr.
- Alle andre myndigheder: 70 mio. kr.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af budgetvejledninger, finanslove og oplysninger fra ministerierne.

Vi har brugt de forelæggelsesgrænser, der var gældende for de enkelte ministerier, myndigheder og selvejende institutioner, da de søgte om hjemmel til at igangsætte bygge- og anlægsprojekterne. Det betyder, at vi ikke har medtaget de projekter, som oprindeligt har haft en økonomisk ramme under forelæggelsesgrænsen, men som senere er fordyret og dermed er kommet over forelæggelsesgrænsen.

Undersøgelsen omfatter ikke bygge- og anlægsprojekter, der er gennemført af regionerne, selvstændige offentlige virksomheder, fx Energinet og Sund & Bælt, og offentligt-private partnerskaber. Vi har valgt denne afgrænsning, fordi opgaven med at identificere projekterne i regionerne og i de selvstændige offentlige virksomheder ville være for omfattende til denne undersøgelse. Vi har fravalgt projekter i offentligt-private partnerskaber, fordi bygherren typisk er en privat aktør.

Populationen er yderligere afgrænset ved, at bygge- og anlægsprojekterne er gennemført i Danmark, på Færøerne eller i Grønland. Dermed er fx ambassadebyggerier ikke omfattet af undersøgelsen. Det har vi valgt for at sikre, at der er sammenlignelige forhold for projekternes gennemførelse.

Endelig er undersøgelsen afgrænset fra bygge- og anlægsprojekter, der har karakter af en løbende vedligeholdelsesindsats, fx kystsikringsprojekter, hvor der påfyldes sand på en kyststrækning gentagne gange med et vist tidsinterval.

### Væsentlige dokumenter

Undersøgelsen er baseret på dokumenter, der beskriver ministeriernes bygge- og anlægsprojekter og regler på området. Vi har gennemgået en række dokumenter, herunder:

- oprindelige og opfølgende aktstykker om de projekter, der indgår i undersøgelsen
- finanslove
- årsrapporter
- Transportministeriets "Anlægsstatus"
- Bygherrevejledning 2008
- Bygherrevejledning 2019
- Budgetvejledning 2016
- Budgetvejledning 2021.

Formålet med gennemgangen af dokumenterne har været at opgøre den samlede population af bygge- og anlægsprojekter i perioden og at afklare regler, der generelt gælder for statslige bygge- og anlægsprojekter.

Vi har desuden gennemgået forskningsartikler og rapporter, som er relateret til lignende undersøgelser, bl.a. fra det norske forskningsprogram Concept. Vi har drøftet de norske erfaringer med lignende undersøgelser med forskere fra forskningsprogrammet hos Norges tekniske- og naturvidenskabelige universitet i Trondheim.

### Data om bygge- og anlægsprojekterne

#### Etablering af datasættet

Detaljerede data om ministeriernes bygge- og anlægsprojekter ligger hos de enkelte ministerier og myndigheder. Vi har etableret et datasæt med oplysninger om de 120 projekter, der indgår i undersøgelsen. Tabel C viser eksempler på oplysninger, der indgår i datasættet.

Tabel C

## Eksempler på oplysninger om bygge- og anlægsprojekterne

Oplysning	Beskrivelse
<b>Tid</b>	Planlagt ibrugtagningstidspunkt
	Justering af ibrugtagningstidspunkt
	Faktisk ibrugtagningstidspunkt
<b>Økonomi</b>	Oprindelig bevilling
	Eventuelt aktstykke/eventuel tillægsbevilling
	Endeligt forbrug
<b>Indhold</b>	Er der foretaget tilføjelser i projektets indhold (ja/nej)?
	Er der foretaget reduktioner i projektets indhold (ja/nej)?
	Er der foretaget en vurdering af, om indholdet lever op til det planlagte (ja/nej)?
<b>Øvrige faktorer</b>	Bygherre (ministerium, styrelse eller selvejende institution)
	Projektets navn
	Anvendelsesformål (fx vej, jernbane, kontor, kaserne eller fængsel)
	Entrepriseform (fx fagentreprise, hovedentreprise eller totalentreprise)

Kilde: Rigsrevisionen.

Datasættet er baseret på vores gennemgang af offentligt tilgængelige kilder, fx aktstykker, finanslove og årsrapporter, samt på ministeriernes oplysninger om bygge- og anlægsprojekterne.

Første led i at etablere datasættet har bestået af scraping af aktstykker fra Folketingets hjemmeside. Herfra har vi udtaget aktstykker for bygge- og anlægsprojekter med oprindelige økonomiske rammer over de gældende forelæggelsesgrænser og med afslutningstidspunkter inden for undersøgelsesperioden. På den baggrund har vi dannet en bruttoliste over relevante projekter fordelt på ministerområder. Vi har dernæst manuelt kvalitetssikret data fra aktstykkerne.

Vi har efterfølgende suppleret datasættet med oplysninger fra en manuel gennemgang af årsrapporter, finanslove og anlægslove. Den manuelle gennemgang har været understøttet af en vejledning for at sikre en ensartet læsning og udtagning af oplysninger fra dokumentationen.



### Pilottest af datasættet og vejledningen

Bygningsstyrelsen og Børne- og Undervisningsministeriet har pilottestet datasættet og den tilhørende vejledning til brug for ministeriernes kvalitetssikring. Formålet med pilottesten var at sikre, at datasættet og vejledningen kunne forstås ens på tværs af ministerierne. Vi har valgt Bygningsstyrelsen, fordi styrelsen fungerer som statens bygherre og udarbejder bygherrevejledningen. Børne- og Undervisningsministeriet er valgt, da ministeriet har en række selvejende institutioner under sig, som er bygherrer på de konkrete byggeprojekter. Børne- og Undervisningsministeriet skulle dermed fungere som bindeled mellem Rigsrevisionen og de selvejende institutioner.

På baggrund af pilottesten justerede vi datasættet og vejledningen, inden datasættet blev sendt til gennemgang og kvalitetssikring hos de reviderede ministerier og myndigheder.

Tabel D viser eksempler på oplysninger fra vejledningen, som er brugt til at etablere datasættet.

#### Tabel D

#### Eksempler på oplysninger fra vejledningen til etablering af datasættet

Variabel	Beskrivelse
<b>Første forventede ibrugtagningstidspunkt</b>	I bedes angive, hvornår projektet forventedes at blive taget i brug, jf. den første bevilningsmæssige hjemmel for projektet. Det vil sige, at der er tale om det forventede ibrugtagningstidspunkt og ikke den regnskabsmæssige afslutning.  Projektets ibrugtagningstidspunkt defineres som det tidspunkt, hvor <i>alle</i> ibrugtagningstilladelser er opnået, og det er muligt at bruge byggeriet eller anlægget til det forudsatte formål.
<b>Faktisk ibrugtagningstidspunkt</b>	I bedes angive, hvornår projektet er taget brug i måned og år.  Projektets ibrugtagningstidspunkt defineres som det tidspunkt, hvor <i>alle</i> ibrugtagningstilladelser er opnået, og det er muligt at bruge byggeriet eller anlægget til det forudsatte formål.
<b>Oprindelig bevilling ved første hjemmel og samlet forbrug i samme prisniveau</b>	I bedes angive den oprindelige bevilling ved første hjemmel og det samlede forbrug opgjort i samme prisniveau. I bedes bruge den opgørelsesmetode, som I normalt bruger til denne bevillingstype.
<b>Tilføjelser i indholdet</b>	I bedes angive, om der er foretaget tilføjelser i projektets indhold, fx i det planlagte areal eller i de funktioner, som det færdige byggeri eller anlæg skulle have.
<b>Reduceringer i indholdet</b>	I bedes angive, om der er foretaget reduceringer i projektets indhold, fx i det planlagte areal eller i de funktioner, som det færdige byggeri eller anlæg skulle have.

Kilde: Rigsrevisionen.

### **Kvalitetssikring af datasættet**

De 6 ministerier har haft flere muligheder for at fuldstændiggøre, supplere og kvalitetssikre datasættet. For at sikre den højest mulige datakvalitet tilbød vi ministerierne afklaringsmøder i forbindelse med, at de skulle afgive supplerende oplysninger til datasættet og kvalitetssikre det.

Vi har foretaget en blindkodning af ministeriernes supplerende oplysninger til og rettelser i datasættet. Det har vi gjort ved, at 2 personer uafhængigt af hinanden har gennemgået alle oplysningerne om bygge- og anlægsprojekterne i datasættet og sammenholdt oplysninger om tid og økonomi med oplysninger i de angivne kilder, hvis disse kilder har været tilgængelige. Uoverensstemmelser mellem de 2 personers gennemgange er drøftet og afklaret. Kvalitetssikringen har i flere tilfælde givet anledning til, at vi har bedt ministerierne om yderligere dokumentation for deres oplysninger.

Vi har som resultat af blindkodningen i en række tilfælde justeret oplysningerne i datasættet. Ministerierne har efterfølgende fået forelagt justeringerne.

Vi har i løbet af undersøgelsen holdt flere møder med ministerierne for at understøtte datakvaliteten.

Vi afsluttede dataindsamlingen i september 2024. Herefter er oplysningerne om bygge- og anlægsprojekternes økonomiske rammer, forbrug, eventuelle forsinkelser og ændringer i indholdet endnu engang kvalitetssikret af ministerierne i forbindelse med Rigsrevisionens høringsproces.

### **Møder**

Vi har løbende holdt møder med de 6 ministerier.

Formålet med møderne har været at orientere ministerierne om undersøgelsens indhold og forløb, drøfte dataindsamlingen og resultaterne af analyser samt at få en forståelse for ministeriernes praksis med bygge- og anlægsprojekter.

Vi har holdt møder med Bygningsstyrelsen, Kriminalforsorgen, Slots- og Kulturstyrelsen og Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse for at få præsenteret, hvordan de har organiseret deres nuværende projektstyring, og hvordan de følger op på, om deres bygge- og anlægsprojekter gennemføres som planlagt. Drøftelserne viser, at de 4 styrelser løbende arbejder med at forbedre deres processer.

Vi har desuden holdt møde med Finansministeriet om ministeriets besvarelse af Folketingets Finansudvalgs spørgsmål om gennemførelse af de statslige bygge- og anlægsprojekter. Formålet med mødet var at få indsigt i Finansministeriets valg af metode og ministeriets arbejde med at indsamle oplysningerne fra ministerierne.

### Ekstern ekspert

Vi har drøftet undersøgelsens metode og resultater med ph.d. og seniorforsker Kim Haugbølle fra Aalborg Universitet, Institut for Byggeri, By og Miljø. Kim Haugbølle forsker bl.a. i økonomistyring i byggeprojekter. Vi har fået sparring på undersøgelsens design, vores analyser og resultaterne i undersøgelsen.

### Analyse af, om bygge- og anlægsprojekterne er blevet færdige til tiden

Vi har defineret, at et bygge- eller anlægsprojekt er færdigt, når *alle* ibrugtagningstilladelser er opnået, og når det er muligt at bruge byggeriet eller anlægget til det forudsatte formål. I denne definition ligger:

- at byggeriet eller anlægget er afleveret fra entreprenøren til bygherren
- at bygherren har gennemført alle eventuelle bygherreleverancer
- at alle eventuelle performancetestes er afsluttet
- at alle lovpligtige tilladelser til at tage byggeriet eller anlægget i brug er opnået
- at byggeriet eller anlægget eventuelt er overdraget til brugeren.

Vi har i starten af undersøgelsen drøftet definitionen med bl.a. Bygningsstyrelsen og afstemt den med bygherrevejledningen. Definitionen er valgt for at kunne sammenligne afvigelserne fra det oprindeligt forventede afslutningstidspunkt på tværs af projekterne. Vi har bedt ministerierne om at oplyse, hvornår projekterne er taget i brug i henhold til ovenstående definition. Alligevel er der forskel på, hvornår ministerierne vurderer, at projekterne er færdige.

Kulturministeriet har oplyst, at ministeriet ofte ikke skal have tilladelse til at tage en bygning eller et anlæg i brug. Ministeriet har i disse tilfælde anført projektets afleveringsdato. Hvis der er en ibrugtagningstilladelse, har ministeriet anført datoen for tilladelsen.

Banedanmark har oplyst, at der kan udestå mindre færdiggørelsesarbejder, når de tager et projekt i brug. Banedanmark har også oplyst, at det ikke altid er muligt at bruge den jernbanestrækning, som projektet har vedrørt, helt på den tiltænkte måde. Fx kan alle anlægsaktiviteter i et projekt om hastighedsopgradering være færdige, men hastigheden kan ikke øges som forudsat, før projektet om Signalprogrammet er gennemført. I sådanne tilfælde har vi sat færdiggørelsen til det tidspunkt, hvor signalerne forventes at være færdige, og man kan bruge strækningen med den planlagte hastighed.

Forsvarsministeriet har oplyst, at ministeriet i besvarelsen af datasættet har brugt afleveringstidspunktet for projekterne i stedet for ibrugtagningstidspunktet. Afleveringstidspunktet er ikke nødvendigvis det tidspunkt, hvor alle tilladelser er opnået. Det betyder, at vi i undersøgelsen kan have undervurderet forsinkelser i Forsvarsministeriets projekter.

Vi har endvidere regnet et projekt som forsinket, hvis det er taget i brug senere end det forventede afslutningstidspunkt i den første bevilling til projektet på finansloven eller i et aktstykke. Vi har således ikke taget stilling til, om forsinkelsen er væsentlig, da der ikke er fælles statslige regler for, hvornår en forsinkelse kan anses som væsentlig.

For at beregne, om et projekt er blevet færdigt til tiden, har vi sammenholdt projektets ibrugtagningstidspunkt med det forventede afslutningstidspunkt i den første bevilling til projektet på finansloven eller i et aktstykke. Vi har opgjort afvigelserne fra det forventede afslutningstidspunkt i måneder.

Boks B viser, hvordan Forsvarsministeriet har organiseret en række projekter i et samlet program, og hvordan vi har håndteret det i forhold til projekternes forventede afslutningstidspunkt.

### Boks B

#### Modernisering af hærens materiel- og mandskabsfaciliteter

Forsvarsministeriet har 7 projekter, der skal medvirke til at modernisere hærens faciliteter til materiel og mandskab. Projekterne består fx af opførelse af værksteder, garager og bade- og omklædningsrum. Projekterne gennemføres på forskellige kaserner.

Forsvarsministeriet har oplyst, at projekterne er organiseret i et samlet program, da det giver fleksibilitet. Fx kan ministeriet afholde fællesudgifter på tværs af projekter til rådgivning og udbud, og der kan indgås fælles entrepriser for projekterne. Desuden kan bygningerne i et vist omfang standardiseres. Endelig kan uforudsete udgifter til et projekt finansieres med overskydende midler fra et andet projekt.

Forsvarsministeriet har udarbejdet et aktstykke for hver fase i programmet og har fået bevilget et samlet beløb til hver fase. Det fremgår af hvert aktstykke, hvilke konkrete projekter der indgår i fasen, og hvilke udgifter der forventes til hvert projekt. Det fremgår desuden af aktstykkerne, at projekterne gennemføres i løbet af en periode (fx 2019-2024), og at de enkelte projekter vil blive taget i brug gradvist frem mod afslutningen af perioden (fx ultimo 2024).

Rigsrevisionen har bedt Forsvarsministeriet om at oplyse det forventede afslutningstidspunkt for hvert projekt. Vi har på den baggrund medtaget 7 projekter, som ministeriet oprindeligt havde planlagt skulle tages i brug i perioden 2018-2022. Vores vurdering af, om de 7 projekter er blevet færdige til tiden, tager udgangspunkt i ministeriets interne projektplaner, som ikke har været forelagt for Folketingets Finansudvalg.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Forsvarsministeriet.

Folketinget har ved den første behandling af et projekt fået oplyst det forventede afslutningstidspunkt og må forvente, at projektet bliver færdigt inden for denne tidsramme. Der er imidlertid forskel på, hvor specifikt ministerierne har oplyst afslutningstidspunktet.

Det forventede afslutningstidspunkt kan være oplyst i hele årstal, kvartaler, tertialer (primo/medio/ultimo) eller med angivelse af måned og år.

I 87 af de 120 bygge- og anlægsprojekter er det forventede afslutningstidspunkt oplyst som et årstal. Det gør sig fx gældende for størstedelen af Vejdirektoratets og Banedanmarks projekter. Vi har for disse projekter bedt ministerierne om – hvis det er muligt – at præcisere det forventede afslutningstidspunkt med udgangspunkt i de bagvedliggende tidsplaner/projektplaner, der lå grund for den bevillingsmæssige hjemmel.

#### Eksempler på angivelse af afslutningstidspunkt i aktstykkerne

- 2018
- Ultimo 2019
- Januar 2020
- 2. halvår 2022
- 4. kvartal 2022
- Udgangen af oktober 2022.

I de tilfælde, hvor der ikke har været mere specifikke tidsplaner, har vi oversat det forventede afslutningstidspunkt til den sidste måned i det angivne interval.

Tabel E viser, hvordan vi har oversat årstal, kvartaler og tertialer til måneder.

**Tabel E**  
**Oversættelse af upræcise datoer til måneder**

Tidsangivelse i den bevillingsmæssige hjemmel	Oversættelse i datasæt
Tertialer (primo/medio/ultimo)	April/august/december
Kvartal (1/2/3/4)	Marts/juni/september/december
Årstal	December

Kilde: Rigsrevisionen.

Vores analyse kan have undervurderet forsinkelserne i de bygge- og anlægsprojekter, hvor det forventede afslutningstidspunkt er oplyst i hele år. Hvis det fx er oplyst, at projektet forventes færdigt i 2021, har vi i datasættet angivet december 2021 som forventet afslutningstidspunkt. Hvis projektet er blevet færdigt i november 2020, vil analysen derfor vise, at projektet er blevet færdigt mere end 1 år tidligere end forventet.

Vi har valgt, at alle afvigelser på 1 måned opgøres som 0 måneder. Det skyldes, at vi opgør afvigelser fra de forventede afslutningstidspunkter i måneder, og derfor kunne vi komme til at overvurdere forsinkelser på få dage. Hvis det er oplyst, at et projekt er færdigt i marts 2020, og måneden slutter med en weekend eller en helligdag, så projektet derfor først tages i brug en af de første dage i april, vil projektet fremstå med en forsinkelse på 1 måned.

30 projekter er taget i brug før det forventede afslutningstidspunkt. Ministerierne har oplyst et helt årstal som forventet afslutningstidspunkt for 27 af disse projekter. Vi kan have overvurderet, hvor meget tidligere end forventet projekterne er blevet færdige, fordi vi har oversat årstallene til den sidste måned i året. 4 af de 27 projekter er dog blevet færdige 1 år eller mere før det forventede afslutningstidspunkt og er derfor blevet færdige tidligere. De forventede afslutningstidspunkter for de 3 sidste projekter er oplyst mere præcist, og projekterne er blevet færdige henholdsvis 2, 4 og 12 måneder tidligere end forventet. Figur A i bilag 2 viser alle projekters afvigelse fra det forventede afslutningstidspunkt.

19 projekter var ikke taget i brug, da vi afsluttede dataindsamlingen i september 2024. Vi har bedt ministerierne om at oplyse, hvornår de forventer at tage disse projekter i brug. Vi har opgjort forsinkelsen for de 19 projekter ved at sammenholde det forventede ibrugtagningstidspunkt med det oprindeligt forventede afslutningstidspunkt.

I ét tilfælde har Banedanmark ikke kunnet oplyse, hvornår projektet forventes at blive færdigt, da projektet er sat i bero og afventer et nyt aktstykke. Vi har opgjort den foreløbige forsinkelse for projektet ved at sammenholde det forventede afslutningstidspunkt i aktstykket med december 2024. Vi har dermed kun medregnet den nuværende forsinkelse, selv om der må forventes at komme yderligere forsinkelser i projektet.

Vi har vurderet, om det samlede projekt er blevet færdigt til tiden, og ikke, i hvilken grad delprojekter er gennemført til tiden.

### **Analyse af, om bygge- og anlægsprojekterne er blevet færdige inden for den økonomiske ramme**

Vi har defineret, at et bygge- og anlægsprojekt er blevet færdigt inden for den oprindelige økonomiske ramme, hvis det samlede forbrug ikke overstiger rammen med 10 % eller mere. Vi har valgt denne definition, da det fremgår af Finansministeriets Budgetvejledning 2021, at en afvigelse på mindst 10 % i forhold til totaludgiften er væsentlig.

Vi har opgjort, om de projekter, der er blevet færdige inden for den økonomiske ramme, har haft et mindreforbrug. Et mindreforbrug er udtryk for, at det samlede forbrug i projektet ligger 10 % eller mere under den økonomiske ramme.

Vi har benævnt et forbrug på 10 % eller mere over den økonomiske ramme som et merforbrug.

Vi har defineret den oprindelige økonomiske ramme som den totaludgift, der fremgår af den første bevilling til projektet på finansloven eller i et aktstykke. I enkelte tilfælde har det fremgået af aktstykket, at der oprindeligt har været afsat et mindre beløb i totaludgift inden forelæggelsen af aktstykket. I de tilfælde har vi taget udgangspunkt i det oprindelige beløb, der er henvist til i aktstykket.

Hensigten med undersøgelsen er at belyse, om og i hvilken grad udgifterne til projekterne afviger fra den økonomiske ramme, som Folketinget oprindeligt godkendte. For at belyse dette har vi sammenholdt det samlede forbrug i projekterne med den oprindelige økonomiske ramme.

Vi er opmærksomme på, at projekternes totaludgift efterfølgende kan være forøget eller nedjusteret.

For de 19 projekter, som endnu ikke er taget i brug, har vi ikke kunnet sammenholde det samlede forbrug med den oprindelige økonomiske ramme. Projekterne indgår derfor ikke i de dele af undersøgelsen, hvor vi belyser afvigelser fra den økonomiske ramme. Populationen i disse dele af undersøgelsen er således 101 projekter.

Projektregnskaberne er ikke afsluttet for flere af projekterne i undersøgelsen. Det skyldes, at flere af myndighederne først afslutter regnskaberne efter en 5-årsgennemgang af projekterne. For de projekter, der ikke er regnskabsmæssigt afsluttet pr. september 2024, har ministerierne oplyst det senest opgjorte samlede forbrug. Det betyder, at der kan ske forskydninger i ministeriernes forbrug til projekterne frem mod de endelige regnskabstal. Forbruget kan både blive større og mindre. Fx kan der være udgifter, som skal finansieres af andre ministerier, som endnu ikke er fratrukket i forbruget.

Kulturministeriet har oplyst, at flere af ministeriets projekter modtager fondsbevillinger. Det er også tilfældet for et enkelt projekt hos Forsvarsministeriet. Det medfører, at de bevillings- og forbrugstal, som fremgår af undersøgelsen, ikke nødvendigvis er identiske med de statslige bevillinger og udgifter. Kulturministeriet har desuden oplyst, at det også betyder, at ministeriet b.l.a. inddrager flere beslutningstagere og afrapporterer særskilt til disse. Dermed ligger al beslutningskraft om projekternes økonomi og fremdrift ikke hos Slots- og Kulturstyrelsen, men er fordelt til flere beslutningstagere.

Anlægsprojekter hos Banedanmark og Vejdirektoratet samt enkelte større byggeprojekter hos Bygningsstyrelsen budgetteres under Ny Anlægsbudgettering. For disse projekter er den oprindelige økonomiske ramme oplyst som totalgiften inkl. en projektreserve og en centralreserve. Det kan medføre, at de projekter, der er budgetteret under Ny Anlægsbudgettering, vil have et højere reserveniveau end de projekter, der ikke er budgetteret under Ny Anlægsbudgettering.

Banedanmarks og Vejdirektoratets projekter kan ved afslutningen/ibrugtagningen mangle mindre færdiggørelsesarbejder. Der er afsat midler til at gennemføre disse arbejder, og midlerne indgår typisk i det samlede forbrug til projektet, som myndighederne har oplyst til vores undersøgelse.

#### **Ministeriernes priser og 2023-priser**

For at kunne vurdere, om det samlede forbrug afviger fra den oprindelige økonomiske ramme og i hvilket omfang, har vi bedt ministerierne om at oplyse de 2 beløb i samme prisniveau. Det vil sige, at ministerierne enten har nedskrevet forbrugsbeløbet til samme prisniveau, som den økonomiske ramme oprindeligt er oplyst i på finansloven eller i et aktstykke, eller har opskrevet den økonomiske ramme til det prisniveau, som det seneste samlede forbrug er opgjort i. Ministeriernes oplysninger for hvert enkelt projekt fremgår af projektoversigterne i bilag 3.

Vi har beregnet den forholdsvise afvigelse mellem den oprindelige økonomiske ramme og det samlede forbrug ud fra de oplyste beløb.

Prisniveauerne varierer på tværs af projekterne. For at give et indtryk af nutidsværdien på tværs af projekterne har vi fremskrevet alle oplyste beløb til 2023-priser. Det vil sige, at vi fx har fremskrevet oplysningerne fra 2020-priser til 2023-priser, hvis ministeriernes oplysninger om et projekts oprindelige økonomiske ramme og samlede forbrug er oplyst i 2020-priser. Vi har i alle fremskrivningerne taget udgangspunkt i ministeriernes oplysninger om projekternes oprindelige økonomiske ramme og forbrug i et ensartet prisniveau. Vi har brugt følgende reguleringsindeks fra Økonomistyrelsen:

- reguleringsindeks vedrørende anlæg (byggeomkostningsindeks pr. 15. august) til de selvejende institutioners projekter
- reguleringsindeks vedrørende veje (forudsætninger på finansloven) til Vejdirektoratets vejprojekter
- reguleringsindeks vedrørende anlæg (forudsætninger på finansloven) til alle øvrige projekter.

Vi bruger beløb i 2023-priser, når vi summerer den samlede økonomiske ramme på tværs af projekterne og summerer den samlede beløbsmæssige afvigelse på tværs af projekterne. Når vi bringer oplysninger om de enkelte projekter, bruger vi de prisniveau, som ministerierne har oplyst.

Den økonomiske ramme og det samlede forbrug, som ministerierne har oplyst i et sammenligneligt prisniveau, samt vores fremskrivning af beløbene til 2023-priser, kan ikke umiddelbart genfindes på finansloven, i årsrapporter eller i Transportministeriets "Anlægsstatus".

### **Opmærksomhed på analyserne af afvigelser i forhold til tid og økonomisk ramme**

Bygningsstyrelsen, Banedanmark og Slots- og Kulturstyrelsen kan afholde udgifter til projekternes projektering og udbud mv., inden de skal opføres på finansloven eller forelægges for Folketingets Finansudvalg. Forsvarsministeriet kan inden for driftsbevillingen også afholde udgifter til projektering og udbud forud for forelæggelsen af projekterne for Finansudvalget. Herudover kan selvejende institutioner forelægge projekter for Finansudvalget, når projektforslaget er afklaret.

Myndighederne har forskellige muligheder for at forelægge deres projekter, hvilket medfører, at projekterne kan være mere eller mindre afklarede. Derfor vil præcisionen af oplysningerne om projekternes forventede afslutningstidspunkt og økonomiske ramme kunne variere. Vi har ikke undersøgt, hvornår i de enkelte projekters forløb, der er søgt om bevilling første gang.

### **Analyse af sammenhængen mellem tidsforbrug, økonomi og projekternes øvrige karakteristika**

Vi har undersøgt, om der er en sammenhæng mellem, om bygge- og anlægsprojekterne bliver gennemført som først planlagt, om der er ændret i projekternes indhold, og hvilke enterprisereformer der har været brugt i projekterne. Analyserne giver ikke årsagsforklaringer.

#### **Sammenhæng mellem tidsforbrug og økonomi**

Vi har undersøgt, om der er en sammenhæng mellem, om projekterne bliver færdige til tiden, og om de bliver færdige inden for den økonomiske ramme. Vi har taget udgangspunkt i opgørelsen af tidsforbruget i de 120 projekter og det økonomiske forbrug i 101 af projekterne.

For det første har vi opgjort, hvor stor en andel af de 120 projekter der både er færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme.

For det andet har vi blandt populationen af afsluttede projekter opgjort, hvor mange af de forsinkede projekter der samtidig har et merforbrug. Det ser vi i 17 ud af 54 forsinkede projekter, svarende til ca. 32 %. Vi har tilsvarende opgjort, hvor mange af projekterne med et merforbrug der samtidig er blevet forsinket. Det ser vi i 17 ud af 18 projekter med et merforbrug, svarende til ca. 95 %.



### **Ændringer i projekternes indhold**

Vi har bedt ministerierne om at oplyse, om der er ændret i projekternes indhold undervejs i projektet. Ministerierne har oplyst, om der er foretaget tilføjelser og/eller reduktioner i indholdet. Ministerierne kan fx foretage ændringer i det planlagte areal eller i de funktioner, som det færdige byggeri eller anlæg skulle have. Ministerierne har selv skullet vurderet, om en tilføjelse eller reduktion har haft en sådan karakter og et sådant omfang, at de har villet oplyse om den. Det må forventes, at der er forskelle i ministeriernes vurderinger af, om der er ændret i et projekts indhold.

Ministerierne har ikke skullet oplyse, hvilke konkrete ændringer der er gennemført i projekternes indhold. Der vil være forskel på karakteren af og omfanget af ændringer, da ændringerne kan omfatte mindre justeringer på få kvadratmeter, eller betyde, at større dele af det planlagte projekt ikke gennemføres.

Vi har ikke undersøgt, om ændringerne har været væsentlige, og om ministerierne har orienteret Folketingets Finansudvalg om ændringerne. Vi har heller ikke undersøgt, om ændringerne også kan anses som en ændring i forhold til det projekt, som Folketinget har godkendt. Vi har ligeledes ikke indsamlet oplysninger om, hvornår i projektforsløbene, ændringerne har fundet sted, fx før eller efter kontraktindgåelsen.

De 120 projekter fordeler sig på 4 kategorier i denne del af undersøgelsen:

- I 66 projekter er der ikke ændret i indholdet, heraf er 7 projekter ikke taget i brug.
- I 17 projekter er der foretaget reduktioner i indholdet, heraf er 3 projekter ikke taget i brug.
- I 26 projekter er der foretaget tilføjelser i indholdet, heraf er 5 projekter ikke taget i brug.
- I 11 projekter er der både foretaget tilføjelser og reduktioner i indholdet, heraf er 4 projekter ikke taget i brug.

Der indgår 120 projekter i analysen af en eventuel sammenhæng mellem ændringer i indholdet, og om projekterne bliver færdige til tiden, mens der indgår 101 projekter i analysen af en eventuel sammenhæng mellem ændringer i indholdet og afvigelser fra den økonomiske ramme.

Vi har testet hypotesen om, at der i højere grad er foretaget reduktioner i indholdet i de projekter, der er blevet færdige inden for den økonomiske ramme, end i projekter med et merforbrug. Data viser, at det ikke er tilfældet. I ca. 21 % af de projekter, der er blevet færdige inden for den økonomiske ramme, er der foretaget reduktioner i indholdet. Tilsvarende er der foretaget reduktioner i indholdet i ca. 22 % af projekterne med et merforbrug.

## Entrepriseform

Vi har bedt ministerierne om at oplyse, hvilke entrepriseformer de har brugt i projekterne. Ministerierne har haft 4 muligheder: *fagentreprise*, *hovedentreprise*, *totalentreprise* eller *anden entrepriseform*.

Ministerierne har oplyst, at de i en række projekter bruger flere forskellige entrepriseformer. Vi har i disse tilfælde bedt ministerierne om at vurdere, hvilken entrepriseform der har udgjort den største andel af den økonomiske ramme. Hvis det ikke har været muligt at vurdere, er entrepriseformen registreret som "*Anden entrepriseform*". I ét projekt er der endnu ikke valgt en entrepriseform, og projektet indgår i kategorien "*Anden entrepriseform*".

De 120 projekter fordeler sig således på entrepriseformerne:

- 15 projekter som fagentreprise, heraf er 2 projekter ikke taget i brug
- 60 projekter som hovedentreprise, heraf er 11 projekter ikke taget i brug
- 30 projekter som totalentreprise, heraf er 4 projekter ikke taget i brug
- 15 projekter som anden entrepriseform, heraf er 2 projekter ikke taget i brug.

Da kategorien "*Anden entrepriseform*" består af forskellige kombinationer af entrepriseformer, og da vi ikke har indsamlet nærmere oplysninger om disse, har vi valgt, at projekterne i denne kategori ikke indgår i analyserne.

Der indgår 105 projekter i analysen af en eventuel sammenhæng mellem entrepriseformen, og om projekterne bliver færdige til tiden, mens der indgår 88 projekter i analysen af en eventuel sammenhæng mellem entrepriseformen og afvigelser fra den økonomiske ramme.

Et væsentligt opmærksomhedspunkt i forhold til denne del af undersøgelsen er, at eventuelle forsinkelser og merforbrug i projekterne kan være opstået, før entrepriserne er indgået. Resultaterne i undersøgelsen viser således kun, om der er en sammenhæng mellem entrepriseformen, og om projekterne er blevet færdige til tiden og inden for den økonomiske ramme, og ikke, hvornår forsinkelsen eller en eventuel afvigelse fra den økonomiske ramme er opstået.

## Sammenhæng mellem størrelsen på den økonomiske ramme og afvigelserne i forhold til tid og økonomi

Vi har undersøgt, om der er sammenhæng mellem størrelsen af projekternes oprindelige økonomiske ramme og eventuelle afvigelser i forhold til tid og økonomi. Det vil sige, om størrelsen på forsinkelsen, merforbruget og mindreforbruget stiger, jo større projektets økonomiske ramme er. Vi finder ikke en sammenhæng.

### **Kvalitetssikring**

Undersøgelsen er kvalitetssikret via vores interne procedurer for kvalitetssikring, som omfatter høring hos de reviderede samt ledelsesbehandling og sparring med chefer og medarbejdere i Rigsrevisionen.

### **Standarderne for offentlig revision**

Revisionen er udført i overensstemmelse med standarderne for offentlig revision, herunder standarderne for større undersøgelser (SOR 3). Standarderne fastlægger, hvad brugerne og offentligheden kan forvente af revisionen, for at der er tale om en god faglig ydelse. Standarderne er baseret på de grundlæggende revisionsprincipper i rigsrevisionernes internationale standarder (ISSAI 100-999).

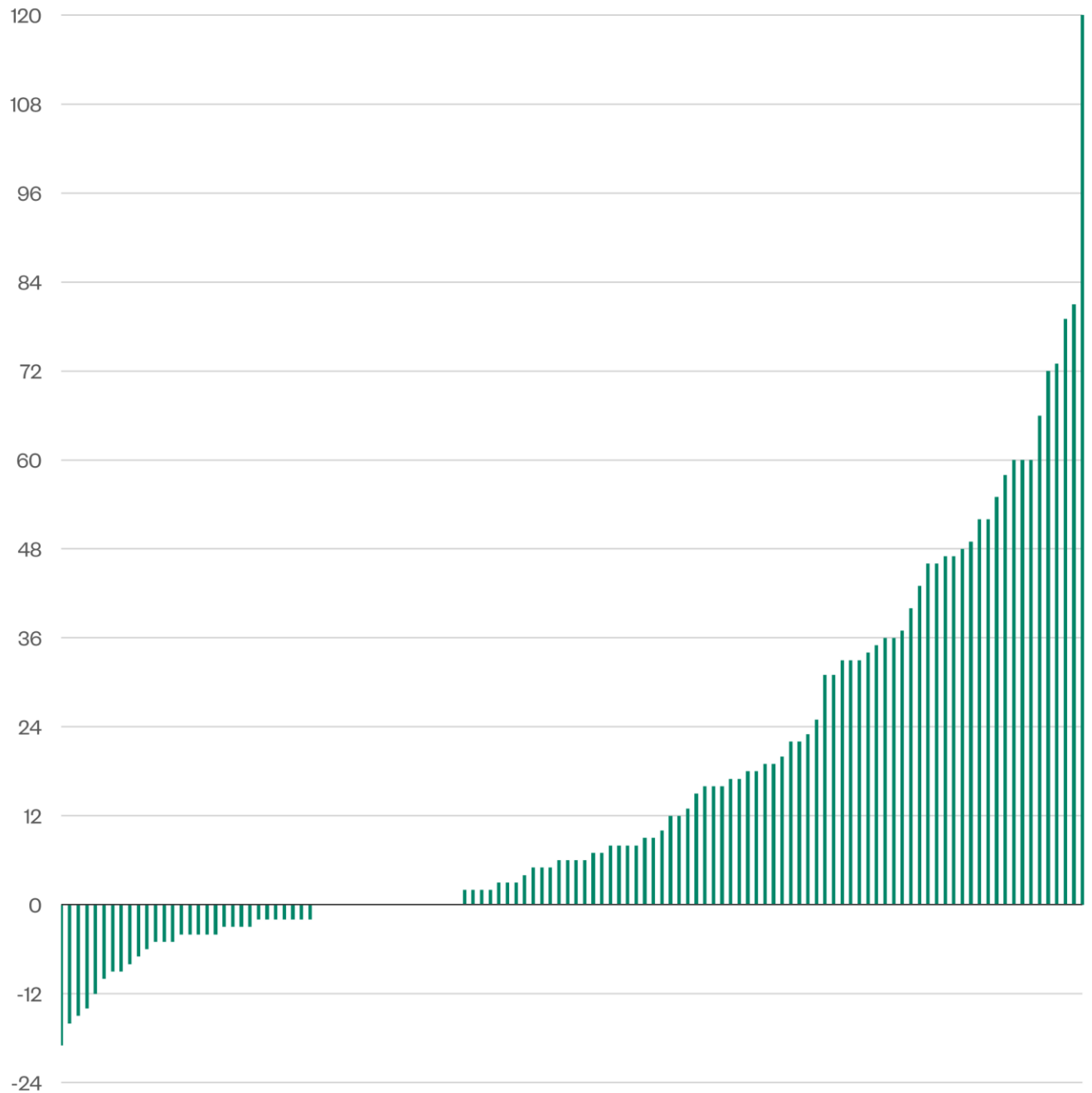
## Bilag 2. Ministeriernes bygge- og anlægsprojekter

Figur A og B viser henholdsvis projekternes afvigelser fra det forventede afslutnings-tidspunkt og fra den økonomiske ramme.

### Figur A

#### Afvigelser fra det forventede afslutningstidspunkt i bygge- og anlægsprojekterne

(Måneder)

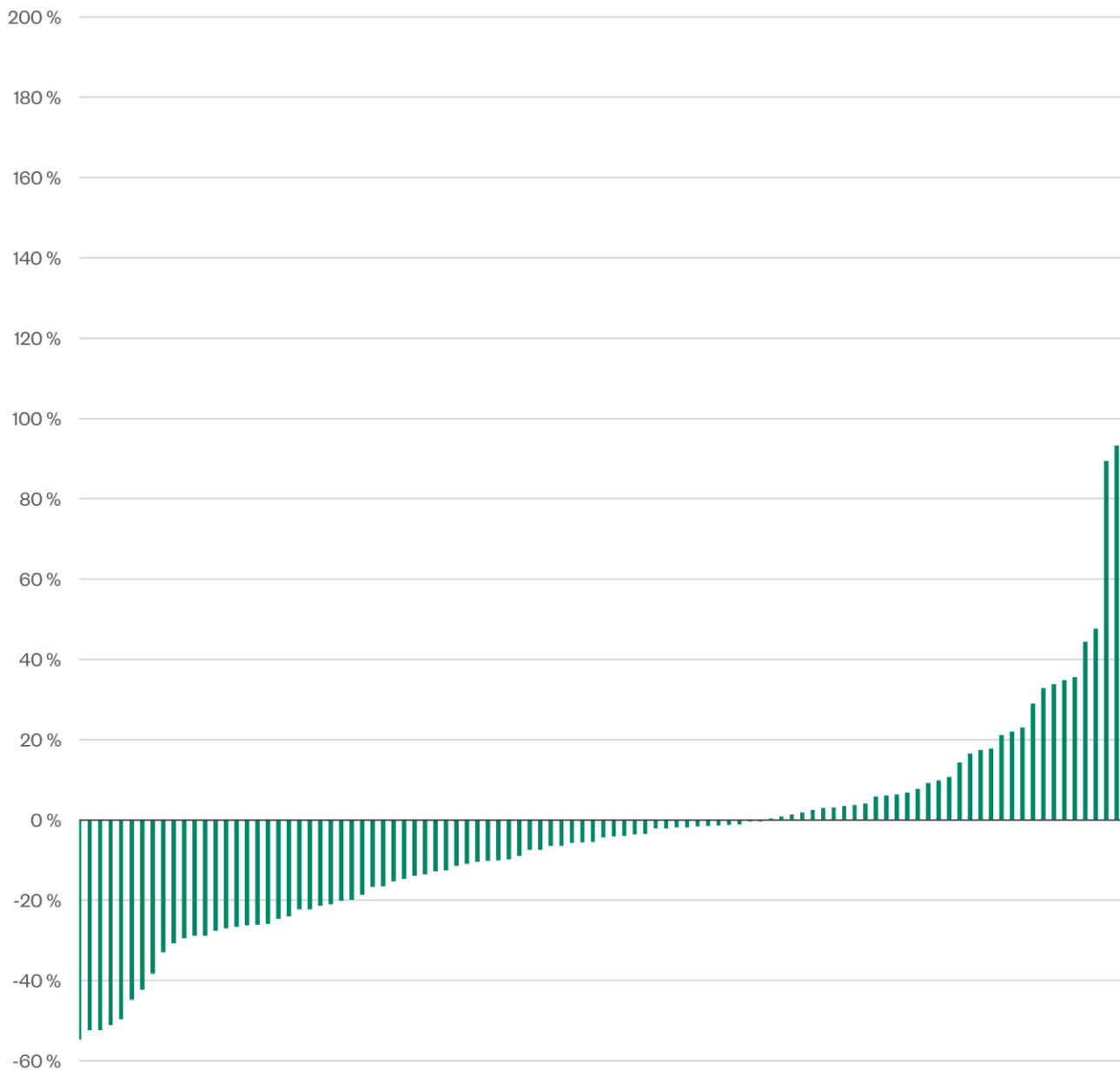


Note: Figuren er baseret på 120 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

**Figur B**

**Afvielser fra den økonomiske ramme i bygge- og anlægsprojekterne**



Note: Figuren er baseret på 101 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra ministerierne.

På de følgende sider opsummeres resultaterne pr. ministerium.

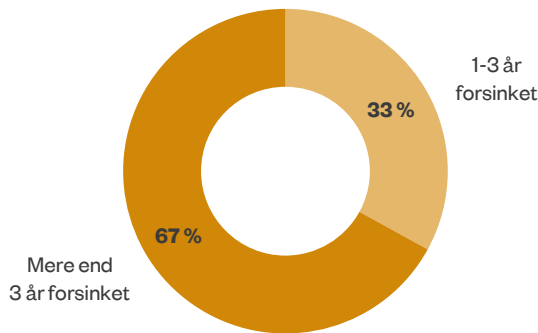
### Justitsministeriet

Justitsministeriet gennemfører byggeprojekter, fx fængsler.

#### Fordelingen af bygge- og anlægsprojekter

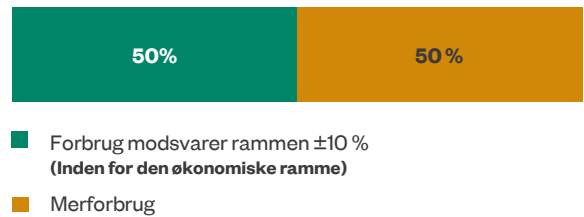
Antal projekter	Samlet økonomisk ramme i 2023-priser
0 anlægsprojekter	0 kr.
3 byggeprojekter	0,6 mia. kr.
<b>I alt</b>	<b>0,6 mia. kr.</b>

#### Andelen af projekter, der er blevet færdige til tiden



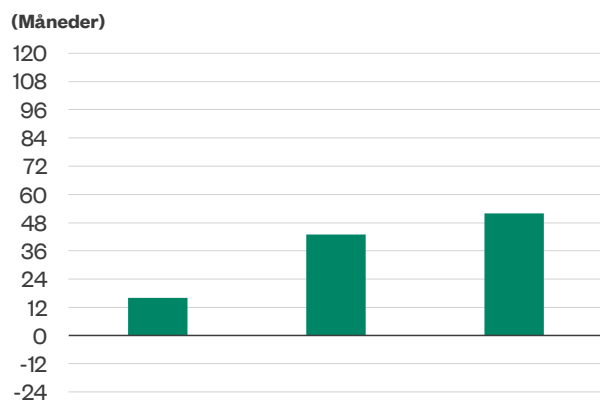
Note: Figuren er baseret på 3 projekter.

#### Andelen af projekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen ±10 %, eller med et merforbrug



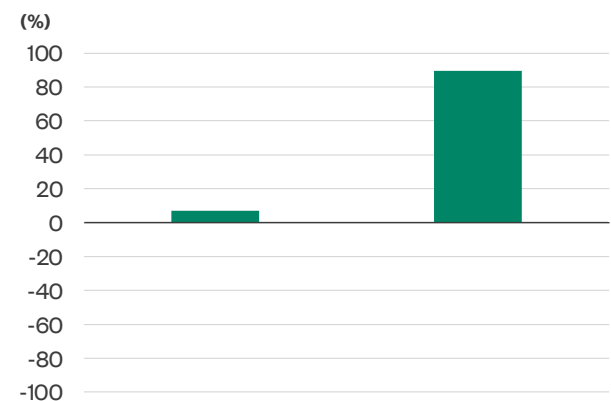
Note: Figuren er baseret på 2 projekter.

#### Afvigelser fra det forventede afslutningstidspunkt



Note: Figuren er baseret på 3 projekter.

#### Afgivelser fra den økonomiske ramme



Note: Figuren er baseret på 2 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Justitsministeriet.

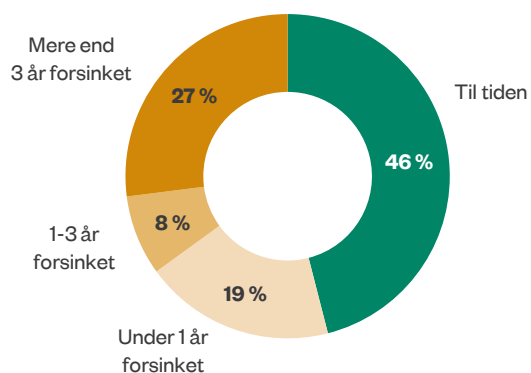
## Forsvarsministeriet

Forsvarsministeriet gennemfører bygge- og anlægsprojekter, fx garager, hangarer, kaserner, kontor-/administrationsbygninger, veje og værksteder.

### Fordelingen af bygge- og anlægsprojekter

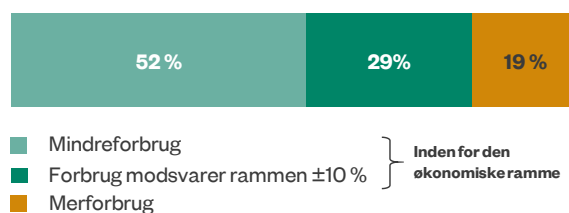
Antal projekter	Samlet økonomisk ramme i 2023-priser
6 anlægsprojekter	0,3 mia. kr.
20 byggeprojekter	1,8 mia. kr.
<b>I alt</b>	<b>2,1 mia. kr.</b>

### Andelen af projekter, der er blevet færdige til tiden



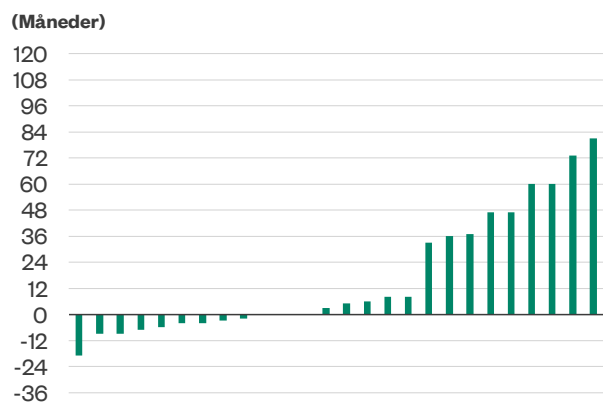
Note: Figuren er baseret på 26 projekter.

### Andelen af projekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen $\pm 10\%$ , eller med et merforbrug



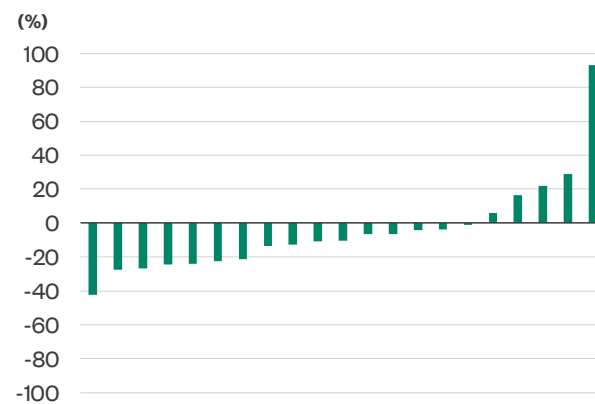
Note: Figuren er baseret på 21 projekter.

### Afvielser fra det forventede afslutningstidspunkt



Note: Figuren er baseret på 26 projekter.

### Afvielser fra den økonomiske ramme



Note: Figuren er baseret på 21 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Forsvarsministeriet.

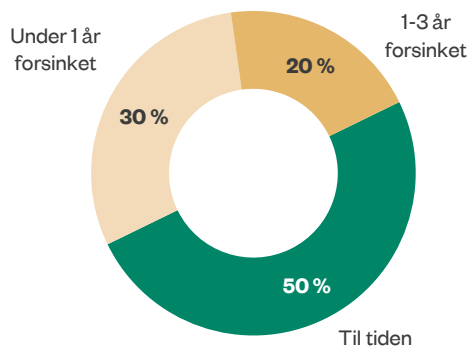
## Uddannelses- og Forskningsministeriet

Der er flere selvejende institutioner under Uddannelses- og Forskningsministeriet, der gennemfører byggeprojekter, fx byggerier og renoveringer af uddannelsesinstitutioner, herunder universitetsbyggerier.

### Fordelingen af bygge- og anlægsprojekter

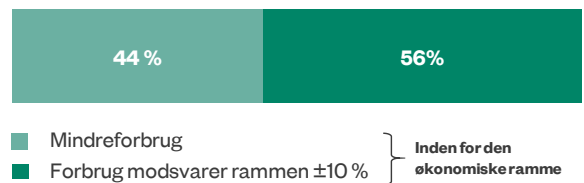
Antal projekter	Samlet økonomisk ramme i 2023-priser
0 anlægsprojekter	0 kr.
10 byggeprojekter	2,9 mia. kr.
<b>I alt</b>	<b>2,9 mia. kr.</b>

### Andelen af projekter, der er blevet færdige til tiden



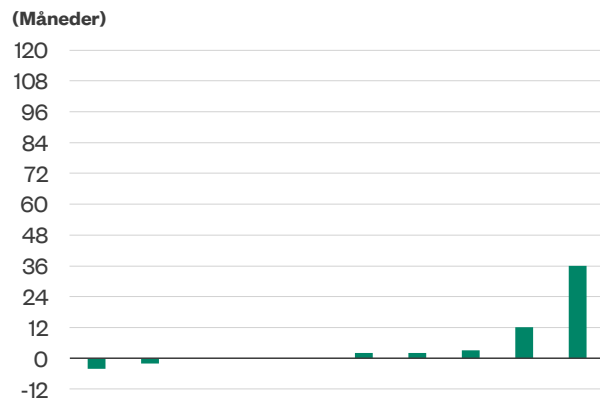
Note: Figuren er baseret på 10 projekter.

### Andelen af projekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen ±10 %, eller med et merforbrug



Note: Figuren er baseret på 9 projekter.

### Afvigelser fra det forventede afslutningstidspunkt



Note: Figuren er baseret på 10 projekter.

### Afvigelser fra den økonomiske ramme



Note: Figuren er baseret på 9 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Uddannelses- og Forskningsministeriet.



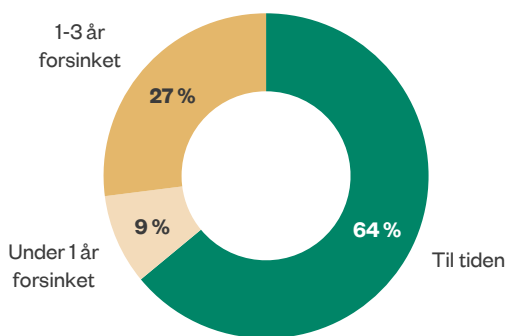
## Børne- og Undervisningsministeriet

Der er flere selvejende institutioner under Børne- og Undervisningsministeriet, der gennemfører byggeprojekter, fx nybyggeri af uddannelsesinstitutioner og tilbygninger til eksisterende uddannelsesinstitutioner.

### Fordelingen af bygge- og anlægsprojekter

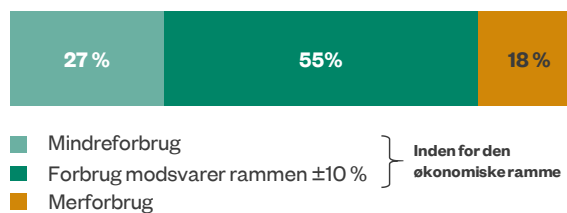
Antal projekter	Samlet økonomisk ramme i 2023-priser
0 anlægsprojekter	0 kr.
11 byggeprojekter	2,2 mia. kr.
<b>I alt</b>	<b>2,2 mia. kr.</b>

### Andelen af projekter, der er blevet færdige til tiden



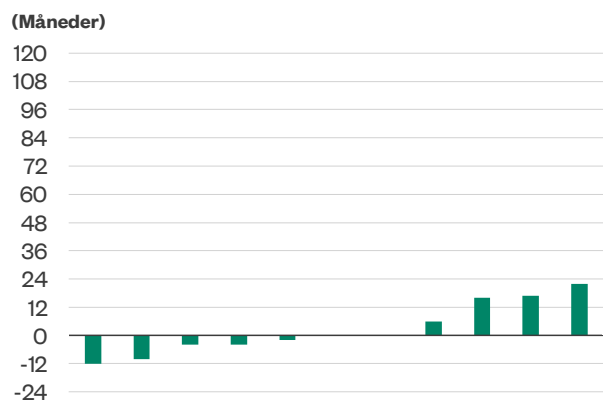
Note: Figuren er baseret på 11 projekter.

### Andelen af projekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen $\pm 10\%$ , eller med et merforbrug



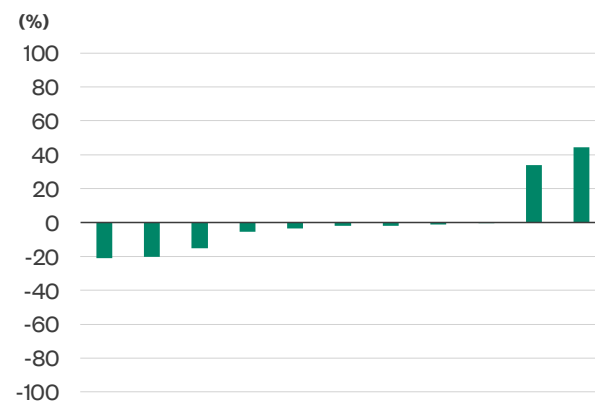
Note: Figuren er baseret på 11 projekter.

### Afvigelser fra det forventede afslutningstidspunkt



Note: Figuren er baseret på 11 projekter.

### Afgivelser fra den økonomiske ramme



Note: Figuren er baseret på 11 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Børne- og Undervisningsministeriet.

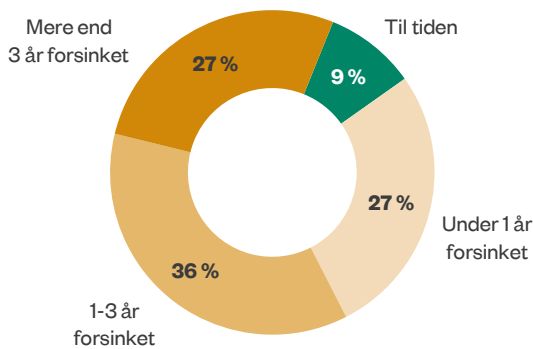
## Kulturministeriet

Kulturministeriet gennemfører bygge- og anlægsprojekter, fx museumsbyggeri og opførelse og restaurering af slotte.

### Fordelingen af bygge- og anlægsprojekter

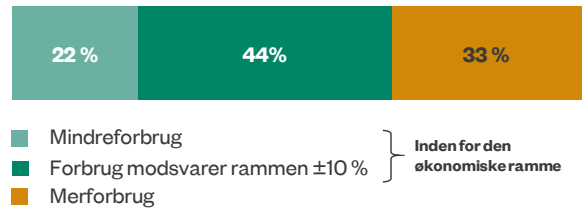
Antal projekter	Samlet økonomisk ramme i 2023-priser
2 anlægsprojekter	0,1 mia. kr.
9 byggeprojekter	1,2 mia. kr.
<b>I alt</b>	<b>1,3 mia. kr.</b>

### Andelen af projekter, der er blevet færdige til tiden



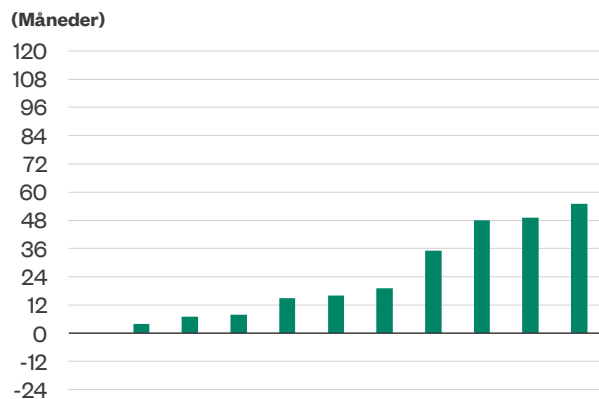
Note: Figuren er baseret på 11 projekter. Figuren summerer ikke til 100 % på grund af afrundinger.

### Andelen af projekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen ±10 %, eller med et merforbrug



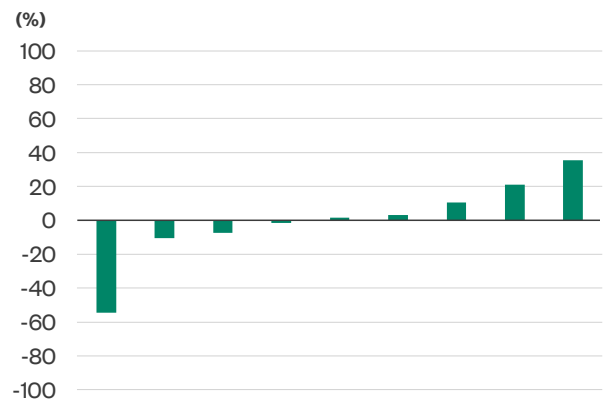
Note: Figuren er baseret på 9 projekter. Figuren summerer ikke til 100 % på grund af afrundinger.

### Afvielser fra det forventede afslutningstidspunkt



Note: Figuren er baseret på 11 projekter.

### Afvielser fra den økonomiske ramme



Note: Figuren er baseret på 9 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Kulturministeriet.

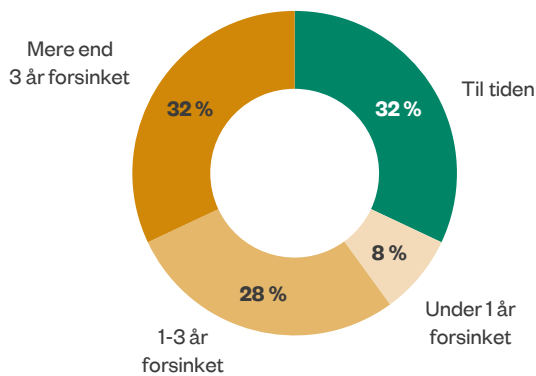
### Banedanmark (Transportministeriet)

Banedanmark gennemfører anlægsprojekter, fx sporfornyelser, hastighedsopgraderinger og arbejde ved togstationer.

#### Fordelingen af bygge- og anlægsprojekter

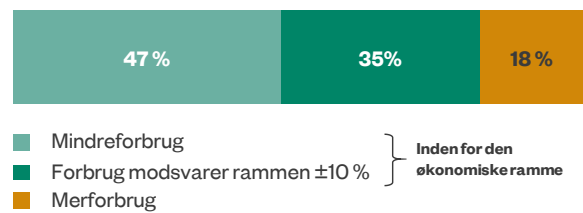
Antal projekter	Samlet økonomisk ramme i 2023-priser
25 anlægsprojekter	53,0 mia. kr.
0 byggeprojekter	0 kr.
<b>I alt</b>	<b>53,0 mia. kr.</b>

#### Andelen af projekter, der er blevet færdige til tiden



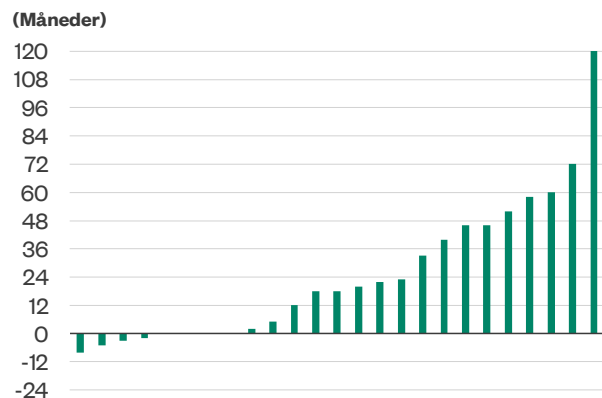
Note: Figuren er baseret på 25 projekter.

#### Andelen af projekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen ±10 %, eller med et merforbrug



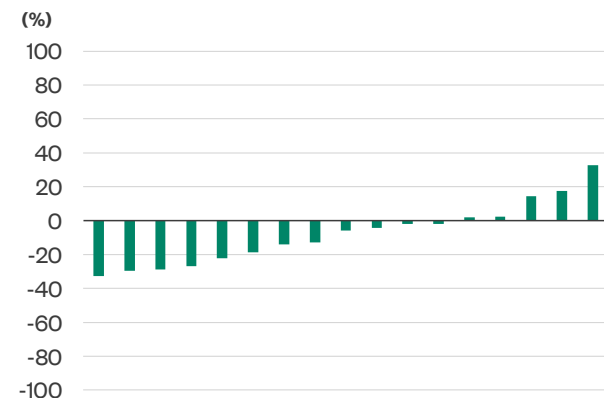
Note: Figuren er baseret på 17 projekter.

#### Afvigelser fra det forventede afslutningstidspunkt



Note: Figuren er baseret på 25 projekter.

#### Afvigelser fra den økonomiske ramme



Note: Figuren er baseret på 17 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Transportministeriet.

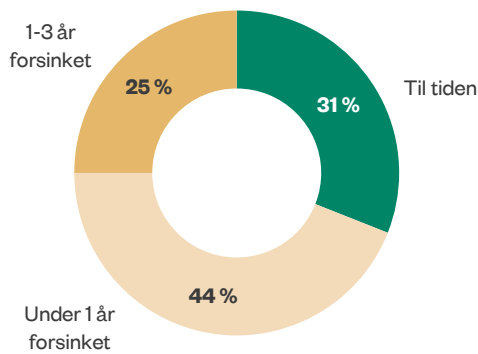
### Bygningsstyrelsen (Transportministeriet)

Bygningsstyrelsen gennemfører byggeprojekter, fx fængsler, kontor-/administrationsbygninger, politistationer, uddannelsesinstitutioner og universitetsbyggerier.

#### Fordelingen af bygge- og anlægsprojekter

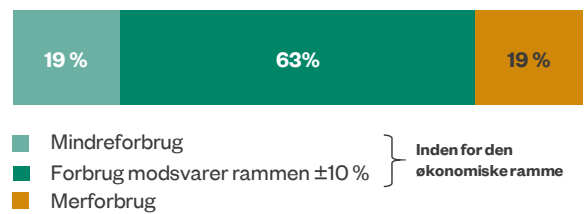
Antal projekter	Samlet økonomisk ramme i 2023-priser
0 anlægsprojekter	0 kr.
16 byggeprojekter	5,7 mia. kr.
<b>I alt</b>	<b>5,7 mia. kr.</b>

#### Andelen af projekter, der er blevet færdige til tiden



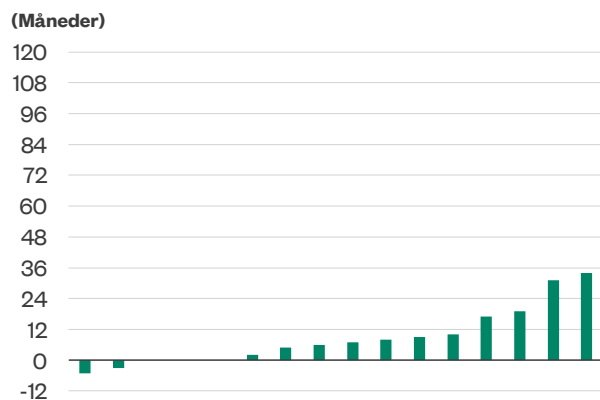
Note: Figuren er baseret på 16 projekter.

#### Andelen af projekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen ±10 %, eller med et merforbrug



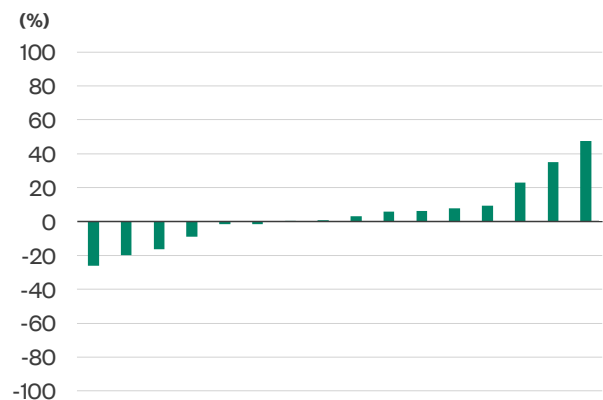
Note: Figuren er baseret på 16 projekter. Figuren summerer ikke til 100 % på grund af afrundinger

#### Afviselser fra det forventede afslutningstidspunkt



Note: Figuren er baseret på 16 projekter.

#### Afviselser fra den økonomiske ramme



Note: Figuren er baseret på 16 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Transportministeriet.

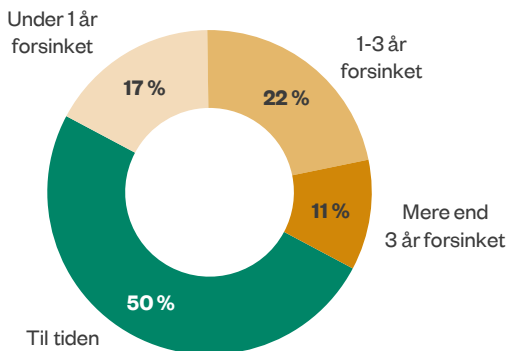
### Vejdirektoratet (Transportministeriet)

Vejdirektoratet gennemfører bygge- og anlægsprojekter, fx motorveje, anlæggelse af broer og universitetsbyggerier.

#### Fordelingen af bygge- og anlægsprojekter

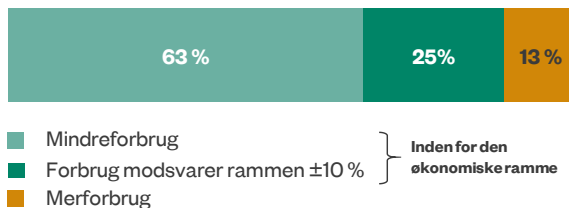
Antal projekter	Samlet økonomisk ramme i 2023-priser
14 anlægsprojekter	17,8 mia. kr.
4 byggeprojekter	5,7 mia. kr.
<b>I alt</b>	<b>23,5 mia. kr.</b>

#### Andelen af projekter, der er blevet færdige til tiden



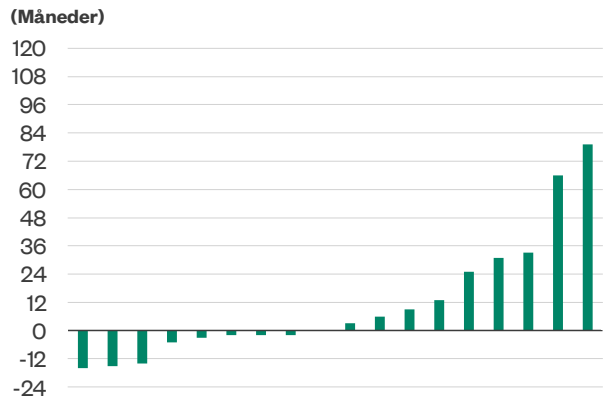
Note: Figuren er baseret på 18 projekter.

#### Andelen af projekter, der er blevet færdige med et mindreforbrug, med et forbrug, der modsvarer rammen ±10 %, eller med et merforbrug



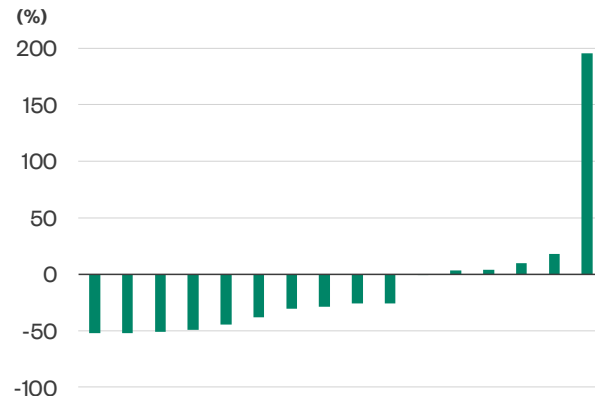
Note: Figuren er baseret på 16 projekter. Figuren summerer ikke til 100 % på grund af afrundinger.

#### Afvigelser fra det forventede afslutningstidspunkt



Note: Figuren er baseret på 18 projekter.

#### Afgivelser fra den økonomiske ramme



Note: Figuren er baseret på 16 projekter.

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Transportministeriet.

## Bilag 3. Projektoversigter

Tabel F-M indeholder oversigter over ministeriernes oplysninger om de bygge- og anlægsprojekter, der indgår i undersøgelsen. Oversigterne indeholder oplysninger om den økonomiske ramme, forbrug, eventuelle forsinkelser og ændringer i projekternes indhold. Oplysninger om bevilling og forbrug er angivet i de prisniveauer, som ministerierne har valgt.

**Tabel F**  
**Justitsministeriet**

Projekt navn (ID-nr.)	Bygge-/ anlægsprojekt	Pris- niveau	Økonomisk ramme (mio. kr.)	Forbrug (mio. kr.)	Afvigelse fra forventet ibrugtagning	Ændringer
Ny anstalt i Nuuk (JUSTITS-1)	Byggeri	2024	505,5 <sup>1)</sup>	540,6	52 måneder	Både tilføjelser og reduceringer
Omlægning af Jyderup Fængsel (JUSTITS-2)	Byggeri	2024	39,5 <sup>1)</sup>	74,8	16 måneder	Både tilføjelser og reduceringer
50 ekstra celler i Ringe Udvisningsfængsel (JUSTITS-3)	Byggeri	2024	167,9 <sup>1)</sup>	-	43 måneder <sup>2)</sup>	Både tilføjelser og reduceringer

<sup>1)</sup> Der er givet tillægsbevillinger eller forelagt aktstykker.

<sup>2)</sup> Projektet var ikke taget i brug ultimo september 2024.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Justitsministeriet.

**Tabel G**  
**Forsvarsministeriet**

Projekt navn (ID-nr.)	Bygge-/ anlægsprojekt	Pris- niveau	Økonomisk ramme (mio. kr.)	Forbrug (mio. kr.)	Afvigelse fra forventet ibrugtagning	Ændringer
Grønne etableringer på Almegårds og Aalborg Kaserne (FORSVAR-1)	Byggeri	2014	205,0 <sup>1)</sup>	202,8	73 måneder	Både tilføjelser og reduceringer
MHMM 1 – Hærens standardgarage, Dyrby Vestergård, Holstebro (FORSVAR-4)	Byggeri	2016	18,0 <sup>1)</sup>	17,28	÷6 måneder	Reduceringer
MHMM 1 – Hærens standardgarage, Antvorskov (FORSVAR-5)	Byggeri	2016	60,0 <sup>1)</sup>	56,13	8 måneder	Reduceringer
MHMM 1 – Materiel-, bad- og omklædningsfacilitet, Antvorskov (FORSVAR-6)	Byggeri	2016	32,0 <sup>1)</sup>	23,18	8 måneder	Reduceringer
MHMM 1 – Hærens standardgarage, Skive (FORSVAR-7)	Byggeri	2016	37,0	32,98	÷4 måneder	Reduceringer
MHMM 1 – Hærens standardgarage, Oksbøllejren (FORSVAR-8)	Byggeri	2016	55,0	41,45	÷3 måneder	Reduceringer
MHMM 1 – Hærens standardgarage, Høvelte (FORSVAR-9)	Byggeri	2016	56,0 <sup>1)</sup>	50,31	5 måneder	Reduceringer
MHMM 2 – Dragonkasernen Holstebro (FORSVAR-11)	Byggeri	2019	165,6	144,8	÷4 måneder	Ingen ændringer
MHMM 2 – Oksbøllejren (FORSVAR-14)	Byggeri	2019	36,9	27,1	6 måneder	Ingen ændringer
MHMM 2 – Almegårds Kaserne (FORSVAR-15)	Byggeri	2019	38,9	-	37 måneder <sup>2)</sup>	Tilføjelser
MHMM 2 – Ryes Kaserne Fredericia (FORSVAR-16)	Byggeri	2019	141,5	150,2	3 måneder	Tilføjelser
MHMM 2 – Skive Kaserne (FORSVAR-17)	Byggeri	2019	69,6	60,1	0 måneder	Ingen ændringer
MHMM 3 – Haderslev Kaserne (FORSVAR-26)	Byggeri	2019	56,0 <sup>1)</sup>	54,0	÷9 måneder	Ingen ændringer
MHMM 3 – Antvorskov Kaserne (FORSVAR-27)	Byggeri	2019	25,5 <sup>1)</sup>	31,1	33 måneder	Reduceringer
Oksbøl skydeterræn, etablering af spor og veje (FORSVAR-28)	Anlæg	2018	52,8 <sup>1)</sup>	-	81 måneder <sup>2)</sup>	Både tilføjelser og reduceringer
Renovering af brændstofanlæg og tanke på Station Mestersvig (FORSVAR-29)	Anlæg	2016	45,0	25,95	0 måneder	Ingen ændringer
Renovering af De Gule Stokke i Nyboder, etape 2 (FORSVAR-30)	Byggeri	2013	337,7 <sup>1)</sup>	435,6	60 måneder	Tilføjelser
Renovering af start- og landingsbane, Flyvestation Skrydstrup (FORSVAR-31)	Anlæg	2018	60,3	47,39	0 måneder	Tilføjelser
Skive Kaserne. Uddannelsesfaciliteter til Konstruktionsbataljonen ved Ingeniørregimentet (FORSVAR-35)	Byggeri	2019	27,0	25,27	÷2 måneder	Reduceringer
(FORSVAR-37)	Byggeri	2017	47,5 <sup>1)</sup>	-	60 måneder <sup>2)</sup>	Både tilføjelser og reduceringer
Opførelse af pavillonbyggeri på Svanemøllens Kaserne (FORSVAR-38)	Byggeri	2019	52,4	39,8	÷9 måneder	Ingen ændringer
Hovedkvartersbygning til Multinational Division North (FORSVAR-39)	Byggeri	2020	41,0	-	47 måneder <sup>2)</sup>	Ingen ændringer
Ny malerfacilitet til Forsvarets hovedværksteder (FORSVAR-40)	Byggeri	2019	52,0	-	47 måneder <sup>2)</sup>	Ingen ændringer
Forebyggende foranstaltninger på Kastellet (FORSVAR-41)	Anlæg	2015	67,3 <sup>1)</sup>	130,1	36 måneder	Både tilføjelser og reduceringer
Spildevandsseparering på Høvelte Kaserne (FORSVAR-42)	Anlæg	2018	30,0	23,3	÷19 måneder	Ingen ændringer
Støjdæmpende foranstaltninger ved Sjøelsø Skydebane (FORSVAR-43)	Anlæg	2017	31,6 <sup>1)</sup>	36,8	÷7 måneder	Tilføjelser

<sup>1)</sup> Der er givet tillægsbevillinger eller forelagt aktstykker.

<sup>2)</sup> Projektet var ikke taget i brug ultimo september 2024.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Forsvarsministeriet.

**Tabel H**  
**Uddannelses- og Forskningsministeriet**

Projekt navn (ID-nr.)	Bygge-/ anlægsprojekt	Pris- niveau	Økonomisk ramme (mio. kr.)	Forbrug (mio. kr.)	Afvigelse fra forventet ibrugtagning	Ændringer
Absalon Campus Slagelse (UFM-1)	Byggeri	2021	354,8	319,9	0 måneder	Ingen ændringer
Byggeri til IBA Kolding (UFM-4)	Byggeri	2019	174,0	156,4	3 måneder	Reduceringer
Campus Kalundborg (UFM-5)	Byggeri	2021	132,9	138,4	2 måneder	Tilføjelser
DTU's renovering af en eksisterende laboratoriebygning B228 (UFM-8)	Byggeri	2020	241,9	232,0	2 måneder	Ingen ændringer
EASJ's køb af grund i Køge (UFM-10)	Byggeri	2019	117,6	108,9	0 måneder	Ingen ændringer
Erhvervsakademi Sjælland, nyt campusbyggeri i Roskilde (UFM-11)	Byggeri	2019	226,8	214,6	12 måneder	Ingen ændringer
VIA Campus Horsens (UFM-14)	Byggeri	2021	663,0	587,3	0 måneder	Ingen ændringer
Professionshøjskolen UC Syddanmark, nybyggeri i Kolding (UFM-15)	Byggeri	2022	248,1	211,7	÷2 måneder	Reduceringer
DTU ny laboratoriebygning B310 (DTU imaging Center) (UFM-16)	Byggeri	2021	399,6	333,4	÷4 måneder	Ingen ændringer
DTU Electromagnetic Test Center (ETC) B357, ny bygning og renovering (UFM-17)	Byggeri	2024	135,5	-	36 måneder <sup>1)</sup>	Ingen ændringer

<sup>1)</sup> Projektet var ikke taget i brug ultimo september 2024.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Uddannelses- og Forskningsministeriet.



**Tabel I**  
**Børne- og Undervisningsministeriet**

Projekt navn (ID-nr.)	Bygge-/ anlægsprojekt	Pris- niveau	Økonomisk ramme g (mio. kr.)	Forbrug (mio. kr.)	Afvigelse fra forventet ibrugtagning	Ændringer
Campus Bornholm (BUVM-1)	Byggeri	2015	338,5	331,9	6 måneder	Ingen ændringer
HF og VUC Fyn (BUVM-2)	Byggeri	2017	148,6	148	÷10 måneder	Ingen ændringer
Mercantecs opførelse af ny bygning i Viborg (BUVM-3)	Byggeri	2017	199,9	267,4	16 måneder	Reduceringer
NEXT Uddannelse København (BUVM-4)	Byggeri	2018	230	183,8	÷12 måneder	Ingen ændringer
Opførelse af ny undervisningsbygning i Vejle af Syddansk Erhvervsskole (BUVM-5)	Byggeri	2018	80,6	77,8	0 måneder	Ingen ændringer
Opførelse af ny undervisningsbygning til SOSU F-V-H's afdeling i Horsens (BUVM-6)	Byggeri	2018	89,3	88,2	÷4 måneder	Ingen ændringer
TEC's opførelse af ny undervisnings- bygning i Lyngby (BUVM-7)	Byggeri	2018	218,9	316,1	17 måneder	Ingen ændringer
Teknisk Skole Silkeborg (BUVM-8)	Byggeri	2017	320	314,2	22 måneder	Ingen ændringer
Til- og ombygning af Horsens Gymnasium og HF's bygning i Horsens (BUVM-9)	Byggeri	2020	149,5	126,6	÷2 måneder	Ingen ændringer
Nybyggeri i Holstebro (BUVM-10)	Byggeri	2020	64,7	61,1	0 måneder	Ingen ændringer
VUC-Storstrøm (BUVM-11)	Byggeri	2016	109,7	86,7	÷4 måneder	Reduceringer

Kilde: Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Børne- og Undervisningsministeriet.

**Tabel J**  
**Kulturministeriet**

Projekt navn (ID-nr.)	Bygge-/ anlægsprojekt	Pris- niveau	Økonomisk ramme (mio. kr.)	Forbrug (mio. kr.)	Afvigelse fra forventet ibrugtagning	Ændringer
Genopretning af sidefløjen til Det Gule Palæ (KUM-10)	Byggeri	2018	30,0	33,2	16 måneder	Tilføjelser
Restaurering af Amalieshaven (KUM-11)	Anlæg	2018	63,6	62,6	49 måneder	Reduceringer
Sikringsarbejder på Christiansborg Slot (Person- og genstandsscanner) (KUM-12)	Byggeri	2019	18,6	-	55 måneder <sup>2)</sup>	Ingen ændringer
Den Kongelige Køkkenhave ved Gråsten Slot (KUM-14)	Anlæg	2018	21,8	22,1	0 måneder	Tilføjelser
Hofteatret på Christiansborg Slot (KUM-15)	Byggeri	2018	50,8	-	35 måneder <sup>2)</sup>	Ingen ændringer
Restaurering af Fasangården (KUM-18)	Byggeri	2018	21,6 <sup>1)</sup>	29,3	15 måneder	Ingen ændringer
Genetablering af Frihedsmuseet (KUM-21)	Byggeri	2015	93,7 <sup>1)</sup>	96,6	19 måneder	Tilføjelser
Ordrupgaard, Himmelhaven (KUM-22)	Byggeri	2016	102,7 <sup>1)</sup>	124,4	4 måneder	Ingen ændringer
Statens Museum for Kunst, udskiftning af byggetekniske installationer (KUM-24)	Byggeri	2015	88,4	79,2	8 måneder	Ingen ændringer
Opførelse af et fællesmagasin for Det Kongelige Bibliotek og Nationalmuseet (KUM-25)	Byggeri	2018	350,0	323,8	7 måneder	Ingen ændringer
Restaurering og nybyggeri på Nyborg Slot (KUM-26)	Byggeri	2015	270,0 <sup>1)</sup>	122,3	48 måneder	Både tilføjelser og reduceringer

<sup>1)</sup> Der er givet tillægsbevillinger eller forelagt aktstykker.

<sup>2)</sup> Projektet var ikke taget i brug ultimo september 2024.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Kulturministeriet.

**Tabel K**  
**Banedanmark (Transportministeriet)**

Projekt navn (ID-nr.)	Bygge-/ anlægsprojekt	Pris- niveau	Økonomisk ramme (mio. kr.)	Forbrug (mio. kr.)	Afvigelse fra forventet ibrugtagning	Ændringer
Brofornyelse København-Høje Taastrup (BANE-3)	Anlæg	2023	72,9	53,2	+5 måneder	Ingen ændringer
Elektrificering Køge Nord-Næstved (BANE-6)	Anlæg	2020	661,6	623,7	52 måneder	Tilføjelser
FTN Tracé Skjern-Holstebro (BANE-9) <sup>1)</sup>	Anlæg	2020	71,5 <sup>2)</sup>	-	40 måneder <sup>3)</sup>	Reduceringer
Favrholm Station (BANE-10)	Anlæg	2017	62,7 <sup>2)</sup>	73,6	12 måneder	Ingen ændringer
Fornyelse af perroner ved Slagelse St. (BANE-11)	Anlæg	2023	64,6	52,6	18 måneder	Ingen ændringer
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå (BANE-15)	Anlæg	2018	593,7 <sup>2)</sup>	-	60 måneder <sup>3)</sup>	Reduceringer
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring (BANE-17)	Anlæg	2017	95,0 <sup>2)</sup>	-	46 måneder <sup>3)</sup>	Tilføjelser
Niveaufri udflætning Ny Ellebjerg (BANE-21)	Anlæg	2016	367,8 <sup>2)</sup>	488,8	23 måneder	Tilføjelser
Ny bane til Aalborg Lufthavn (BANE-22)	Anlæg	2017	284,8	-	58 måneder <sup>3)</sup>	Tilføjelser
Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg (BANE-24)	Anlæg	2023	436,6	-	46 måneder <sup>3)</sup>	Tilføjelser
Signalprogrammet (BANE-25)	Anlæg	2011	23.128,1 <sup>2)</sup>	-	120 måneder <sup>3)</sup>	Både tilføjelser og reduktioner
Sporfornyelse Aarhus-Langå (BANE-27)	Anlæg	2023	673,2	474,5	+3 måneder	Ingen ændringer
Sporfornyelse Hobro-Aalborg (BANE-28)	Anlæg	2020	844,1	-	22 måneder <sup>3)</sup>	Ingen ændringer
Sporfornyelse København-Høje Taastrup (BANE-29)	Anlæg	2023	535,4	524,3	+8 måneder	Ingen ændringer
Sporfornyelse Køge Bugt-banen (BANE-30)	Anlæg	2020	881,4	768,2	33 måneder	Ingen ændringer
Sporfornyelse Langå-Hobro (BANE-31)	Anlæg	2021	813,7	633,4	+2 måneder	Ingen ændringer
Sporfornyelse Ringsted-Nykøbing Falster (BANE-32)	Anlæg	2024	193,9	137,9	2 måneder	Ingen ændringer
Sporfornyelse Slagelse-Korsør (BANE-33)	Anlæg	2021	250,0 <sup>2)</sup>	256,3	20 måneder	Ingen ændringer
Sporfornyelse Struer St. (BANE-34)	Anlæg	2023	144,1	96,7	0 måneder	Ingen ændringer
Sporfornyelse Valby-Frederikssund (BANE-35)	Anlæg	2021	544,4	555	0 måneder	Reduceringer
Sporfornyelse Vejle St. (BANE-36)	Anlæg	2021	70,4	67,3	0 måneder	Ingen ændringer
Sporfornyelse af Slagelse St. og Fjenneslev-Forlev (BANE-37)	Anlæg	2018	526,3	601,7	18 måneder	Ingen ændringer
Sporfornyelse på strækningen Klampenborg-Helsingør (Kystbanen) (BANE-39)	Anlæg	2020	449,3	440,0	0 måneder	Ingen ændringer
Ny bane København-Ringsted (BANE-44)	Anlæg	2009	10.366 <sup>2)</sup>	8.926,9	5 måneder	Både tilføjelser og reduktioner
Elektrificering Roskilde-Kalundborg (BANE-45)	Anlæg	2018	1.176,3	-	72 måneder <sup>3)</sup>	Tilføjelser

<sup>1)</sup> BANE-9 er sat i bero og afventer et nyt aktstykke om projektet. Dermed er der tale om en foreløbig forsinkelse.

<sup>2)</sup> Der er givet tillægsbevillinger eller forelagt aktstykker.

<sup>3)</sup> Projektet var ikke taget i brug ultimo september 2024.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Banedanmark.

**Tabell L**  
**Bygningsstyrelsen (Transportministeriet)**

Projekt navn (ID-nr.)	Bygge/ anlægsprojekt	Pris- niveau	Økonomisk ramme (mio. kr.)	Forbrug (mio. kr.)	Afvigelse fra forventet ibrugtagning	Ændringer
Aalborg Universitet: AAU HUB (BYGST-2)	Byggeri	2019	237,3	233,9	0 måneder	Tilføjelser
Aarhus Universitet, Health, Skou-bygningen (BYGST-5)	Byggeri	2013	813,9	651,9	31 måneder	Både tilføjelser og reduceringer
Aarhus Universitet: Genopretning af Bartholin-komplekset (BYGST-6)	Byggeri	2020	415,8 <sup>1)</sup>	511,4	19 måneder	Ingen ændringer
Arkitektskolen i Aarhus (BYGST-8)	Byggeri	2021	286,8	289,4	÷5 måneder	Tilføjelser
Indvendig modernisering af Holmens Kanal 20 (BYGST-11)	Byggeri	2017	126,2	134,3	5 måneder	Ingen ændringer
Køb og modernisering af Augustenborg (BYGST-12)	Byggeri	2016	167,4 <sup>1)</sup>	139,8	0 måneder	Tilføjelser
Køb og modernisering af Politiskolen i Vejle (UCV) (BYGST-13)	Byggeri	2018	552,0	408,1	÷3 måneder	Tilføjelser
Køb og modernisering af hovedpolitistation på Færøerne (BYGST-14)	Byggeri	2016	105,9 <sup>1)</sup>	156,3	34 måneder	Tilføjelser
Københavns Universitet på Amager, 3. bygge-afsnit inkl. IVA og øvrige KU-lejemål (BYGST-15)	Byggeri	2017	1.127,2	1.213,6	7 måneder	Tilføjelser
Københavns Universitet: Laboratoriegenopretning på Panum (BYGST-18)	Byggeri	2015	247,3	254,8	9 måneder	Tilføjelser
Modernisering – SKAT i Aarhus (BYGST-20)	Byggeri	2019	110,9	111,4	0 måneder	Tilføjelser
Modernisering af Strandgade 29 (BYGST-21)	Byggeri	2020	141,1	149,3	6 måneder	Tilføjelser
Knudepunkt. Holbæk Østre Skole. GF2 (BYGST-24)	Byggeri	2019	125,3	136,9	8 måneder	Ingen ændringer
Ombygningen Skt. Kjelds Gård (BYGST-25)	Byggeri	2020	252,4	249,0	10 måneder	Tilføjelser
Syddansk Universitet: SDU Esbjerg (BYGST-30)	Byggeri	2019	161,3	146,9	2 måneder	Tilføjelser
Særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel (BYGST-31)	Byggeri	2019	124,6 <sup>1)</sup>	168,1	17 måneder	Ingen ændringer

<sup>1)</sup> Der er givet tillægsbevillinger eller forelagt aktstykker.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Bygningsstyrelsen.

**Table M**  
**Vejdirektoratet (Transportministeriet)**

Projekt navn (ID-nr.)	Bygge-/ anlægsprojekt	Pris- niveau	Økonomisk ramme (mio. kr.)	Forbrug (mio. kr.)	Afvigelse fra forventet ibrugtagning	Ændringer
Aalborg Universitet: Nyt sundhedsvidenskabeligt fakultet (VEJ-1)	Byggeri	2018	693,9	512,3	3 måneder	Ingen ændringer
Fornyelse af vejbanen på Gl. Lillebæltsbroen (VEJ-2)	Anlæg	2016	97,6 <sup>1)</sup>	115,0	9 måneder	Ingen ændringer
Forstærkningen af spunsvæggen langs Lyngby-motorvejen, etape 2 (VEJ-3)	Anlæg	2018	96,6	46,0	6 måneder	Ingen ændringer
Greve S-Køge (udbygning af Køge Bugt Motorvejen, 1. og 2. etape) (VEJ-4)	Anlæg	2013	2.446,4	1.739,9	÷16 måneder	Ingen ændringer
Haderup Omfartsvej (VEJ-5)	Anlæg	2017	281,0	173,4	÷2 måneder	Ingen ændringer
Holstebromotorvejen (VEJ-6)	Anlæg	2014	3.911,3	2.709,6	÷15 måneder	Ingen ændringer
Roskilde Fjord-forbindelsen (Fjordforbindelsen Frederikssund) (VEJ-9)	Anlæg	2014	659,5 <sup>1)</sup>	657,6	÷3 måneder	Ingen ændringer
Rute 11 gennem Ribe (Ribe Omfartsvej) (VEJ-10)	Anlæg	2016	186,6	-	33 måneder <sup>2)</sup>	Reduceringer
Statens Naturhistoriske Museum (VEJ-11)	Byggeri	2016	1.012,0	1.111,8	31 måneder	Ingen ændringer
Storstrømsbroen (VEJ-12)	Anlæg	2016	3.835,5	-	66 måneder <sup>2)</sup>	Ingen ændringer
Syddansk Universitet: Nyt sundhedsvidenskabeligt fakultet (VEJ-13)	Byggeri	2018	1.598,3	1.653,9	25 måneder	Ingen ændringer
Udbygning af Kalundborgmotorvejen (VEJ-14)	Anlæg	2016	449,9	333,7	÷2 måneder	Ingen ændringer
Udvidelse E45 Aarhus S-Skanderborg S (VEJ-17)	Anlæg	2017	519,0	286,7	÷14 måneder	Ingen ændringer
Udvidelse af motorvejen på Vestfyn (VEJ-18)	Anlæg	2018	2.400,0	1.173,8	÷2 måneder	Ingen ændringer
Vedligeholdelsesarbejder på Langelandsbroen (VEJ-19)	Anlæg	2020	68,5	32,7	÷5 måneder	Ingen ændringer
Vedligeholdelsesarbejder på Skovdiget Østbro (VEJ-20)	Anlæg	2020	84,2	42,4	0 måneder	Ingen ændringer
Igangsættelse af vedligeholdelsesarbejder på Sallingsundbroen (VEJ-22)	Anlæg	2019	139,7	144,9	13 måneder	Ingen ændringer
Niels Bohr Bygningen (VEJ-23)	Byggeri	2013	1.631,8 <sup>1)</sup>	4.822,6	79 måneder	Ingen ændringer

<sup>1)</sup> Der er givet tillægsbevillinger eller forelagt aktstykker.

<sup>2)</sup> Projektet var ikke taget i brug ultimo september 2024.

**Kilde:** Rigsrevisionen på baggrund af oplysninger fra Vejdirektoratet.