



Transportministeriet

Status for anlægs- og byggeprojekter

Anlægsstatus 2, 2025

Kilde: Vejdirektoratet 2025
Storstrømsbroen



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

Indhold

1. Indledning.....	6
1.1 Læsevejledning	6
2. Jernbaner.....	8
2.1 Større jernbaneprojekter	10
Ny bane over Vestfyn	11
Signalprogrammet	12
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense.....	14
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm).....	15
Elektrificering af Fredericia-Aarhus.....	16
Elektrificering af Roskilde-Kalundborg	17
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	18
Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm).....	19
Stilling Station	18
Fremtidssikring af Aarhus H	19
Flytning af Herlev Station	20
Vendespor ved Carlsberg Station	20
Opgradering af Hillerød Station.....	21
Hastighedsopgradering af S-banen	21
2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber	22
Forskønnelse af Nørreport Station	22
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	23
Øresundsperroner ved København Syd Station.....	23
Overhalingsspor ved Kalvebod	24
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station.....	24
2.2 Større fornyelsesprojekter.....	25
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted.....	26
FTN Fibernkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro	26
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse.....	27
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev.....	28
Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger	29
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød.....	30
Sporfornyelse Høje Taastrup Station.....	31
Sporfornyelse Hillerød Station	31
Sporfornyelse Høje Taastrup-Roskilde	32
Kørestrømsfornyelse Østerport-Svanemøllen ekskl. Østerport Station	32
2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden	
seneste Anlægsstatus	33
2.4 Fornyelse og vedligehold.....	34
2.5 Igangværende undersøgelser påbaneområdet	35
3. Veje	36
3.1 Større vejanlægsprojekter under gennemførelse	37
Storstrømsbroen.....	39

Nordhavnstunnelen	40
Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum	41
Kalundborgmotorvejens 3. etape	42
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	43
Øget kapacitet Rute 15, Herning-Ringkøbing	44
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	44
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N	45
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N ..	45
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	46
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	47
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg	47
Korskro-Varde	48
Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund- Hanstholm	48
Udvidelse af Amagermotorvejen	49
Udbygning af Fynske Motorvej	49
Tunnel Under Marselis Boulevard	50
Udbygning af Rute 9, Nørreballe, Lolland	50
3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet	51
3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste anlægsstatus	51
3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse	51
3.5 Undersøgelser på vejområdet	52
3.6 Gennemførte undersøgelser på vejområdet	53
4. Femern	54
4.1 Kyst til kyst-forbindelse	54
4.2 Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	55
5. DSB	57
5.1 Indkøb af materiel	57
Indkøb af nye eltog	57
Indkøb af nye vogne	58
Merkøb af nye vogne	58
5.2 Eksisterende materiel	59
Levetidsforlængelse af S-tog og IR4	59
5.3 Anlæg af værksteder	60
Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København	60
Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus	60
Anlæg af værksted ved Næstved	61
5.4 Øvrige projekter	62
Nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem fra IVU	62
Arealoverdragelse ifm. nyt værksted ved Godsbanegården i København og erstatningsanlæg i Høje Taastrup	62
Køb af onboard-enheder til nye S-tog og opgradering af signalsystemet til fuldautomatisk S-togsdrift	64

6. Puljeprojekter på transportområdet	66
6.1 Status for puljer	66
Ladeinfrastruktur i Skjern (Pulje til ladeinfrastruktur).....	68
Ladeinfrastruktur i Holstebro (Pulje til ladeinfrastruktur).....	68
Pulje til veteran tog	68
Puljen til signalløsning for godstogslokomotiver.....	69
Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet.....	69
6.2 Status for større puljeprojekter.....	70
7. Bygninger	71
7.1 Større igangværende byggeprojekter	72
Igangværende byggeprojekter	72
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense	73
Modernisering af RUC Pergola, Roskilde Universitet.....	73
Nyt krisestyringscenter, Københavns Politi	74
Facaderenovering, Datalogisk institut	74
Ombygning af Frederikskaj 6, Rigspolitiet	75
Projekter under lukning	75
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	75
Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København.....	75
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet.....	76
SDU SUND. Syddansk Universitet	76
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet....	76
Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus.....	76
7.2 Status på UNILAB-midlerne.....	77
7.3 Status på nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg	78
8. Bilag	79
Bilag 1: EU-støtte	79
Bilag 2: Banedanmarks igangværende projekter på baneområdet81	
Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen82	
Bilag 4: Vejdirektoratets igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	83
Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter	84
Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve.....	86

1. Indledning

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

De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er i forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets formål og status. Som en del af status indgår en orientering om den aktuelle økonomiske situation i 2025-priser med angivelse af forbrug per 1. juli 2025, medmindre andet er angivet.

Orienteringen for *Anlægsstatus 1 2025* blev fremsendt til Folketinget 3. juli 2025.

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

1.1 Læsevejledning

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

Tabeller med projektbeskrivelser indeholder følgende oplysninger:

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

Godkendt totaludgift (Central anlægsreserve): Det første tal anført angiver projektets politisk godkendte totaludgift i mio. kr. og 2025-priser. Tallet i parentes angiver den ikke-disponerede centrale anlægsreserve. Den centrale anlægsreserve kan disponeres efter aftale med Finansministeriet og udgør 20% af basisoverslaget for baneprojekter samt større bro- og tunnelprojekter og 5% for vejprojekter. Projektreserven kan derimod disponeres af anlægsmyndigheden, og udgør altid 10% af projektet.

Forbrug per 1/7 2025: Projektets forbrug per 1. juli 2025 opgøres i mio. kr. i løbende priser.

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

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

Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus: I cellen angives der med Ja/Nej, om der er sket væsentlige tidsmæssige eller økonomiske ændringer siden seneste Anlægsstatus. I de tilfælde, hvor der er tale om et nyt projekt, er dette også angivet. Fordyrrelser, som fører til overskridelse af forelæggelsesgrænsen, træk på den centrale anlægs-

reserve, forsinkelser med ændring af åbningsåret til følge og/eller ændringer af projektets overordnede formål, betragtes som væsentlige ændringer. Væsentlige ændringer uddybes under Økonomi / Aktuel status for projektet. De steder, hvor der forventes en væsentlig ændring i fremtiden, men hvor økonomi og/eller tidsplan fortsat er under konsolidering, angives der et 'Nej' eller "Under afklaring" i cellen. Først når konsolideringen har materialiseret sig i en væsentlig ændring, angives der et 'Ja' i cellen.

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

Boks 1 | Markedssituationen for bygge- og anlægsprojekter

Den økonomiske situation er fortsat presset som følge af prisstigninger og leveranceproblemer i dele af bygge- og anlægsbranchen. Tyskland investerer hertil massivt i jernbanen i disse år, hvilket tiltrækker en stor del af entreprenørkapaciteten i Europa. Følgevirkninger af krigen i Ukraine på priser og tilgængelighed af materialer øger fortsat udfordringen markant. Dette rammer Transportministeriets bygge- og anlægsprojekter. Presset på markedet afspejles også i rådgivningsbranchen, hvilket i nogle tilfælde giver kvalitetsudfordringer.

Det er fortsat en udfordring på baneområdet, at der kun modtages få eller ingen tilbud, der lever op til udbudsbetingelserne, selv om der på det seneste er set et stigende antal tilbud på nogle entrepriser. Banedanmarks situation forventes at blive forbedret efter en nyligt indgået rammeaftale på større sporombygningsmaskiner.

På vejområdet vurderer Vejdirektoratet, at budinteressen for de udbudte entrepriser at være tilfredsstillende med 4,7 bud i gennemsnit. Vejdirektoratet vurderer dog, at der i de kommende år kan opstå økonomiske udfordringer, blandt andet på grund af prisstigninger som følge af den globale situation med forsyningsvanskeligheder og ressourceknaphed.

I første halvår 2025 fortsatte byggeriet med at være udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft samt relativt lange leveringstider. Byggeaktiviteten er inden for nybyggeri generelt kraftigt på vej op efter et par år med lav aktivitet, hvilket forstærker manglen på kvalificeret arbejdskraft til de tunge og mandskabskrævende renoveringsprojekter.

Bygningsstyrelsen oplever et stabiliserende prisniveau på materialepriser, og forventer at tendensen fortsætter de kommende år.

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

2. Jernbaner

Dette kapitel indeholder en oversigt over alle igangværende større anlægs- og fornyelsesprojekter på baneområdet. I afsnit 2.1 gives en status for større anlægsprojekter under gennemførelse på baneområdet. I afsnit 2.2 gives en status for de større fornyelsesprojekter under gennemførelse, og i afsnit 2.3 gives en status for åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste Anlægsstatus. I afsnit 2.4 gives en samlet status for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet, og i afsnit 2.5 gives en status på igangværende undersøgelser på baneområdet. Af kapitel 4 fremgår status for det danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen. For oversigter over puljeprojekter se kapitel 6.

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

Det bemærkes endvidere, at de anførte bevillinger til projekter, puljer mv. afspejler de opførte bevillinger på finansloven for 2025 med eventuelle efterfølgende justeringer som følge af aktstykker, udmøntning af central reserve mv. I reguleringsindeksene, som er anvendt ved prisopregningen af bevillingerne på finansloven for 2025, er der forudsat en højere prisudvikling i 2024, end hvad der blev realiseret, hvilket der korrigeres for på finansloven for 2026 i form af en negativ prisopregning af bevillingerne.

Boks 2 | Markedssituationen på baneområdet

Banedanmark oplevede allerede inden krigen i Ukraine en markant stigning i enhedspriserne på jernbaneprojekter. Dette skal dels ses i sammenhæng med de generelle prisstigninger på materialer, dels en meget stor efterspørgsel på jernbaneydelser i Danmark og i Nordeuropa. Tyskland investerer massivt i jernbanen i disse år, hvilket tiltrækker en stor del af entreprenørkapaciteten i Europa. Følgevirkninger af krigen i Ukraine på priser og tilgængelighed af materialer øgede udfordringen markant, og materialepriser er fortsat stigende. Dog ses en mindre bedring for vareleverancer samt mindre pres for kompensation for prisstigninger ud over det kontraktuelt fastsatte.

Banedanmarks udfordringer med, at der kun modtages få eller ingen tilbud på sporfornyelses- og anlægsprojekter, forventes at blive forbedret efter indgået rammeaftale på større sporombygningsmaskiner. Her vil Banedanmark i samarbejde med entreprenøren tilrettelægge arbejderne to år forud for planlagte sporarbejder. Rammeaftalen forventes at medføre en større leveringsdygtighed for større sporombygningsmaskiner til sporarbejder, hvilket samtidig betyder, at de øvrige fornyelses- og anlægsarbejder i projekterne, hvor specialmaskinerne anvendes, kan udføres i anlægsentrepriser uden sporarbejder. Derfor forventes et større antal anlægsentreprenører på markedet end tidligere, som vil kunne byde på opgaverne.

Markedet for baneentreprenørydelser er domineret af en mindre gruppe af forholdsvis store virksomheder. Banedanmark arbejder med en række tiltag for at forbedre konkurrencesituationen. Banedanmark opdeler udbud i henholdsvis frie strækningsarbejder, som kan løses ved brug af større sporombygningsmaskiner for at tiltrække internationale entreprenører, samt stationsprojekter, som gennemføres ved brug af mindre maskiner og manuelle arbejder.

Banedanmark outsourcer ligeledes en lang række vedligeholdelsesopgaver, som er attraktive for entreprenører, der udfører anlægsprojekter på jernbanen. Formålet er at gøre det mere attraktivt for større internationale aktører at etablere sig på det danske marked, fordi det via vedligeholdelsesopgaverne er muligt at opnå en sikker produktion hele året. Endvidere har Banedanmark flyttet udførelsestidspunkter fra kun at være de vanlige sommerperioder til at være det meste af året. Det gælder særligt i forhold til arbejder, som ikke kræver fuld lukning for trafik, således at arbejderne kan tilrettelægges i andre perioder end den primære aktivitetsperiode i Tyskland.

Banedanmark arbejder med at opdele rådgivningsydelser i mindre opgaver, således at flere rådgivningsvirksomheder kan byde på opgaverne. Endvidere arbejdes der fortsat med at insource ressourcer på teknisk rådgivning.

2.1 Større jernbaneprojekter

Tabel 2.1. Økonomioversigt over større anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse (mio. kr., 2025-priser)

Projekt	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projekt-bevilling	Overholdelse af projekt-bevilling	Væsentlig ændring ³⁾	Disponeret projekt-reserve	Åbningsår
Ny bane over Vestfyn	6.339,7	Nej	6.339,7	Nej	Ja	100%	2029
Signalprogrammet ¹⁾	21.913,4	Ja	24.626,7	Ja	Ja	100 %	2022/2033
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	602,5	Under afklaring	505,7	Nej	Nej	100 %	2028/2029
Elektrificering af Aarhus- Aalborg ¹⁾	3.133,3	Ja	3.133,3	Ja	Nej	100 %	2026
Elektrificering af Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.799,5	Ja	2.799,5	Ja	Nej	100 %	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.338,1	Ja	1.321,4	Ja	Ja	100 %	2024/2028
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå ¹⁾	675,5	Ja	604,9	Ja	Nej	100 %	2024/ Under afklaring ²⁾
Modernisering af kørestrøm ¹⁾	926,5	Ja	814,0	Ja	Nej	0 %	2025
Stilling Station	23,5	Ja	19,7	Nej	Nej	0 %	2029-31
Fremtidssikring af Aarhus H ¹⁾	[fortroligt]	Ja	[fortroligt]	Ja	Nej	100 %	2026
Flytning af Herlev Station	229,7	Under afklaring	194,2	Under afklaring	Nej	0 %	Under afklaring
Vendespor ved Carlsberg Station	205,4	Under afklaring	174,6	Under afklaring	Nej	0 %	2028
Opgradering af Hillerød Station ¹⁾	451,6	Ja	451,6	Ja	Nej	0 %	2027
Hastighedsopgradering af S-banen	410,8	Ja	347,8	Ja	Nej	0 %	2035

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

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

2) Hastighedsopgraderingen på Langå Station udførtes i 2024, men eftersom der er konstateret blødbund, udestår den endelige ibrugtagning af hastighedsopgradering fra 160 km/t til 180 km/t på Langå Station. Der er planlagt resonansmåling af jordbunden med henblik på efterfølgende at hæve hastigheden til 180 km/t i 2. kvartal 2026.

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

Ny bane over Vestfyn

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 1424 af 17. december 2019 Akt. 227 af 18. juni 2020 Akt. 364 af 17. september 2021	6.339,7 (0,0)	1.963,9	2021	2028/2029	Ja (Træk på central reserve)
Økonomi: Vejdirektoratet har i september 2023 og marts 2024 anmodet om delvist træk på den centrale reserve på hhv. 545,1 mio. kr. og 150,0 mio. kr. Trækkene er godkendt og er indarbejdet på forslag til finanslov for 2025 og 2026. Vejdirektoratet har i august 2025 anmodet om yderligere træk på den centrale reserve, og anmodningen er godkendt af Finansministeriet den 6. oktober 2025. Trækket på 613,0 mio. kr. er ikke inden for projektets totaludgift og projektet er nu fordyret udover totaludgiften med 6,3 pct. Projektfordyrelserne skyldes primært markant højere priser end forventet til gasledningsomlægningen såvel som til elektrificerings- og signaldelene forårsaget af høje stålpriser samt høje råstofpriser på friktionsmaterialer. Ligeledes har det vist sig i udførelsesfasen, at mængden af ikke indbygningseget jord i traceet er væsentlig større end projekteret. Der er ikke mulighed for yderligere optimeringer på projektets tekniske dele. Projektet er økonomisk udfordret, og der forventes en yderligere overskridelse af projektets totaludgift. Når de store banetekniske udbud er klarlagt, vil der kunne siges noget mere præcist om dette forhold.					
Aktuel status for projektet: Anlægsarbejdet med baneprojektet følger tidsplanen. Udførelsen af de 5 anlægsentrepriser og udfletningsentreprisen pågår planmæssig. Under udførelsen er der konstateret væsentligt større mængder jord end projekteret, hvis egenskaber gør, at de ikke er indbygningseget i jernbanetraceet. Det betyder, at der skal findes løsninger på at udsætte denne jord andre steder, og forøget omkostningerne til jordarbejderne. Ekspropriationer og arkæologiske undersøgelser er tæt på afsluttet. Der udestår ejendomme som har anmodet om total-ekspropriation. Der er truffet beslutning om, at betalingsspørgsmålet ift. naturgasledningsomlægningen mellem Vejdirektoratet og Energinet løses ved de retslige instanser. Udbud af de banetekniske opgaver (udlægnings af skinner, elektrificering samt signalsystem) pågår.					

Signalprogrammet

Signalprogrammets formål er at etablere et nyt signalsystem på både fjernbanen og S-banen. På fjernbanen planlægges ibrugtagning afsluttet inden udgangen af 2033, mens det på S-banen blev planmæssigt ibrugtaget i 2022.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 194 af 27. marts 2008, Akt. 154 af 18. juni 2009, Akt. 95 af 11. februar 2010, Akt. 69 af 3. juni 2010, Akt. 148 af 19. maj 2011, Akt. 147 af 8. december 2011 Finansloven for 2019 Fortroligt akt D af 9. oktober 2025	24.626,7 (0,0)	16.747,5	S-bane: Kontrakter indgået 2011 Fjernbane og On-board: Kontrakter indgået 2012	S-bane: 2018/2022 Fjernbane: 2021/senest 2033	Ja (Forøget totaludgift)
<i>Økonomi:</i> Med akt. 148 af 10. maj 2011 og akt. 147 af 30. november 2011 fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og Fjernbane-projektets projektafslutning. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,9 mia. kr. (2012-priser) på baggrund af de indgåede kontrakter samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet. På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen. På baggrund af ændrede forudsætninger for en række budgetposter er der konstateret behov for en forøgelse af projektets totaludgift fra 21.973,4 mio. kr. til 24.626,7 mio. kr. Der er i 1. halvår 2025 gennemført en ekstern kvalitetssikring af budgettet, og aktstykke om forøgelsen af projektets totaludgift blev forelagt og tiltrådt af Folketingets Finansudvalg i 2. halvår 2025.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> I Østdanmark er den næste strækning, der ibrugtages, Svendborgbanen, som efter planen overgår til nyt signalsystem i efteråret 2026. Leverandørens udrulningsplan viser, at den samlede udrulning vil være afsluttet i 2031, men Banedanmark har på baggrund af en risikovurdering indarbejdet en buffer på to år, hvorved udrulningen i Østdanmark forventes afsluttet senest i 2033. Udrulningen i Vestdanmark følger planen med forventet færdiggørelse i 2027. Den næste ibrugtagning er hovedstrækningen (Fredericia)-Aarhus i 1. halvår 2026. Herefter følger Fredericia-(Middelfart)-Padborg & (Tinglev)-Sønderborg i 1. halvår 2027 som den sidste strækning i Vestdanmark. Der er desuden fokus på udrustningen af de sidste serier i passagerflåden (Lokaltogs Lint41 samt IC3 Indusi), der forventes afsluttet i løbet af 2026.					

Status for fremdriften med Banedanmarks håndtering af kontrolpunkterne i Rigsrevisionens beretning om IT-sikkerheden i Banedanmarks signalsystem (2024):

Rigsrevisionen har anført en række kontrolpunkter vedrørende IT-sikkerheden i Banedanmarks Signalsystem, som Banedanmark løbende følger op på. Banedanmark håndterer disse kontrolpunkter ud fra en risikobaseret tilgang, hvor der arbejdes med at forbedre IT-sikkerheden. Således vurderer Banedanmark løbende, hvilke IT-risici, der udgør den største trussel og prioriterer sin håndtering af kontrolpunkterne herefter. Banedanmarks håndtering af kontrolpunkterne forløber planmæssigt.

Den aktuelle status for Banedanmarks håndtering af kontrolpunkterne i Rigsrevisionens beretning om IT-sikkerheden i Banedanmarks signalsystem fra 2024 ser ud som følger per 1. juli 2025. Der er ikke sket ændringer siden seneste Anlægsstatus:

Aktuel status for håndtering af kontrolpunkter	Antal
Håndteret	6
Håndteres inden for 2 år	7
Håndteres ud over 2 år	5
Uenig i Rigsrevisionens vurdering	1
I alt	19

Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

Med en opgradering af den maksimale hastighed til 200 km/t kan rejsetiden for lyntogene mellem Ringsted og Odense reduceres med ca. 5 minutter. Projektet udføres samtidig med sporfornyelsesprojekter på de to delstrækninger. Der rapporteres særskilt på sporfornyelsesprojekterne vedrørende Nyborg-Odense og Ringsted-Slagelse under afsnit 2.2. Hastigheden sættes først op, når det nye signalsystem – jf. afsnittet for Signalprogrammet ovenfor – er udrullet på strækningen, hvilket p.t. forventes at ske i 2028 (Nyborg-Odense) og 2029 (Ringsted-Korsør). Projektet vedrører Banedanmarks arbejder på strækningen Ringsted-Odense. Sund & Bælt hastighedsopgraderer derudover selve Storebæltsforbindelsen, hvilket gøres inden for egne økonomiske rammer, og Storebæltsforbindelsen er ikke en del af de budget- og forbrugstal, som angives nedenfor. Nedenfor gives der dog en kort status for Sund & Bælts arbejder.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 141 af 16. maj 2019	602,5 (96,8)	267,5	2019	Nyborg- Odense: 2024/2028 Ringsted Korsør: 2024/2029	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning. Den samlede økonomi er under konsolidering og afhænger af udbudsresultaterne for delstrækningen Ringsted-Korsør, hvor hovedentrepriserne er genudbudt med henblik på udførelse i 2026/2027.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Åbningsårene ovenfor angiver, hvornår hastigheden kan sættes op til 200 km/t i forbindelse med udrulningen af de nye signaler på delstrækningerne. Nyborg-Odense: Hovedparten af projektet blev som planlagt gennemført i forår og sommer 2023. Der blev udført kørestrømtestkørsel i 1. halvår 2024. Resultatet fra testkørslen blev eftervist i forhold til at kunne hæve hastigheden til 200 km/t. Testkørslen viste desuden, at der er behov for justering af køreledningen i mindre etaper på strækningen. Denne justering af køreledningen pågår og forventes færdig i 4. kvartal 2025. Der udestår desuden modificering af sporskifter, som udføres i 2025, så de overholder gældende regler. Hastigheden kan hæves efter udrulning af Signalprogrammet på strækningen, der forventes i 2028. Ringsted-Slagelse: Banedanmark modtog i november 2023 kun ét endeligt tilbud på de første anlægsarbejder på strækningen, og tilbuddet var væsentligt højere end forudsat. På den baggrund blev udbuddet annulleret, og arbejderne blev genudbudt i maj 2025. Genudbuddet indebærer, at udførelsesperioden for hovedentrepriserne på strækningen er udskudt, så arbejderne nu forventes udført i 2026-2028. Det har tidligere været forventningen, at arbejderne skulle udføres i perioden 2026-2027, men det er som led i detailplanlægningen af projektet vurderet nødvendigt at forlænge udførelsesperioden til 2026-2028. Udskydelsen påvirker dog ikke, hvornår hastigheden sættes op på strækningen, da dette først sker efter udrulning af de nye signaler på delstrækningen, der forventes i 2029. Hastighedsopgraderingen på Storebæltsforbindelsen: Som en del af hastighedsopgraderingen af Ringsted-Odense gennemfører Sund & Bælt hastighedsopgraderingen på Storebæltsforbindelsen fra 180 km/t til 200 km/t inden for egne økonomiske rammer. Sund & Bælt vil i 2025-2026 udveksle 14 sporskifter, der i dag ligger på træsveller til nye sporskifter på betonsveller, der kan godkendes til 200 km/t. Den øvrige projektportefølje er under replanlægning blandt andet med udgangspunkt i den afsluttede genplanlægning af Signalprogrammet nkt i den afsluttede genplanlægning af Signalprogrammet					

Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)

Med Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 er der truffet beslutning om elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg, så der kan køre klimavenlige eltog på strækningen. Der opsættes kørestrømsanlæg som del af arbejdet med at elektrificere strækningen. De mest omfangsrige forberedende arbejder er i den forbindelse ændringer eller etablering af nye broer. Til etableringen af selve kørestrømsanlæggene bygges fundamenter, rejses master, og køretråd opsættes.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af 30. november 2018 (tidligere fortrolig) Akt. X af 29. juni 2017) Lov om tillægsbevilling for 2022 Lov om tillægsbevilling for 2024	3.133,3 (0,0)	2.137,9	2017	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev i 2018 tildelt 4,0 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen. I forlængelse af anlægsloven for ombygning af Aarhus H blev der foretaget en overførsel af bevilling for 105,4 mio. kr. (heraf 16,2 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H som følge af overførsel af aktiviteter mellem de to projekter. Projektet fik på lov om tillægsbevilling for 2024 tilført dets resterende centrale reserve på 474,9 mio. kr. (2024-pl), så projektbevillingen nu udgør 3.133,3 mio. kr. (2025-pl). Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der pågår jordingsarbejder på broer og stationer, der skal være afsluttet inden spændingssætning af anlægget omkring årsskiftet 2025/2026, hvorefter anlægget testes. Næsten alle fundamenter til kørestrømsmaster er sat. Størstedelen af de udestående arbejder er relateret til etablering af master og opsætning af køreledning. Den største udestående installation er på jernbanebroen over Limfjorden, hvor arbejdet endnu ikke er igangsat.					

Elektrificering af Fredericia-Aarhus

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og senere finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022 Lov om tillægsbevilling for 2024	2.799,5 (0,0)	2.147,2	2018	2024/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev i 2018 tildelt 9,1 mio. kr. (2018-priser) fra den centrale anlægsreserve med henblik på finansiering af en programfaseanalyse af en immunisering af strækningen. I forlængelse af anlægsloven for Fremtidssikring Aarhus H blev der foretaget en overførsel af bevilling for 268,8 mio. kr. (heraf 41,3 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H som følge af overførsel af aktiviteter mellem de to projekter. Projektet fik på lov om tillægsbevilling for 2024 tilført dets resterende centrale reserve på 440,1 mio. kr. (2024-pl) i 2024, så projektbevillingen nu udgør 2.799,5 mio. kr. (2025-pl). Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Størstedelen af arbejderne på strækningen er gennemført. De resterende elektrificeringsarbejder mellem Fredericia-(Aarhus) forventes afsluttet i 1. halvår 2026. På strækningen mellem Fredericia-(Aarhus) pågår jordingsarbejder på broer og stationer. Disse arbejder forventes afsluttet i 2026. På Aarhus H opstarter elektrificeringsarbejderne i 1. kvartal 2026. I 2026 elektrificeres de dele af stationen, der er nødvendige for at påbegynde drift med el-tog til Aalborg. Disse elektrificeringsarbejder testes og ibrugtages ultimo 2026. I 2027 gennemføres de resterende elektrificeringsarbejder på Aarhus H, og det samlede anlæg testes.					

Elektrificering af Roskilde-Kalundborg

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove	1.338,1 (16,7)	864,6	2018	Roskilde-Holbæk: 2021/2024 Holbæk-Kalundborg: 2021/2028	Ja (Udskudt åbningsår)
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt. I august 2023 godkendte forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035, at Banedanmark kunne igangsætte immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk. Dette blev gjort for at sikre, at eltog kan befare strækningen, selvom der ikke er udrullet nyt signalsystem. Udgifterne forbundet med at forberede immuniseringen afholdes inden for den eksisterende projektbevilling. Til finansiering af selve immuniseringen er der overført 64,0 mio. kr. (2023-priser) fra projektets centrale reserve på lov om tillægsbevilling for 2023.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Der pågår drøftelser med entreprenører om udførelsestidsplan for strækningen med henblik på plan for ibrugtagning, forventeligt ultimo 2028 i stedet for 2027.					

Hastighedsopgradering Aarhus-Langå

Formålet med projektet er at opnå en højere hastighed på op til 180 km/t. Derfor er det blandt andet nødvendigt at udrette kurver på strækningen og nedlægge tre overkørsler samt etablere tre vejbroer som erstatning. Hastighedsopgraderingen udføres sammen med sporfornyelse af strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	675,5 (70,7)	489,4	2018	Aarhus-Langå 2021/2022 Langå Station 2024/Uafklaret	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev i 2021 tilført 33,4 mio. kr. (2021-priser) af dets eget bidrag til den centrale reserve. I forlængelse af anlægsloven for Fremtidssikring Aarhus H (jf. dette projekts beskrivelse nedenfor) er der sket en overførsel af bevilling for 22,1 mio. kr. (heraf 5,1 mio. kr. central reserve) i 2022-priser fra dette projekt til projektet Fremtidssikring Aarhus H. Dette skyldes, at hastighedsopgraderingen på selve Aarhus H ikke længere er en del af projektet Hastighedsopgradering Aarhus-Langå, men i stedet gennemføres i regi af projektet Fremtidssikring Aarhus H. Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Strækningen mellem Aarhus (ekskl. selve Aarhus H) og Langå blev udført planmæssigt fra april til september 2022. Arbejderne i 2022 omfattede dog ikke selve Langå Station, hvorfor arbejdet blev udført samtidig med Signalprogrammet i andet halvår 2024. Der er konstateret en stor mængde blødbund ved Langå Station, som kan være til hinder for den aftalte opgradering. Hastigheden gennem Langå Station er i første omgang hævet til 160 km/t. I 2. kvartal 2026 er der planlagt en resonansmåling af jordbunden med henblik på efterfølgende at hæve hastigheden til 180 km/t, når jorden forventeligt er komprimeret som følge af drift med 160 km/t. Den trinvis hastighedsopgradering vil ikke have nogen effekt på køreplanen.					

Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finanslovene for 2007, 2018 og 2020 Akt. 227 af 18. juni 2020	926,5 (112,4)	682,0	2018	2023/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Jf. akt. 227 af 18. juni 2020 er der tidligere overført 14,8 mio. kr. (2020-priser) fra projektets centrale anlægsreserve i forbindelse med projektudvidelsen med en fordelingsstation ved Gelsted. Der forventes en billiggørelse i forhold til projektbevillingen.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Omkobling og genidriftsættelse af Vigerslev fordelingsstation, der er det sidste delprojekt under Moderniseringsprojektet, er planlagt til 4. kvartal 2025. Der forventes mindre arbejder i 2026.					

Stilling Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 88 af 28. februar 2019	23,5 (3,8)	6,1	2019	2022/2029-2031	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektets økonomi skal revideres i lyset af blandt andet den udskudte udførelse fra 2022 til 2029-2031 og prisudviklingen i den nuværende markedssituation.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har tidligere været planlagt til udførelse i 2022 og blev sendt i udbud i 2021. Banedanmark modtog ikke bud fra entreprenører, der overholdt konditionerne, hvorfor etablering af Stilling Station tidligst kunne udføres i 2025. I de kommende år er der imidlertid planlagt adskillige andre projekter på den østjyske hovedstrækning mellem Fredericia og Aarhus. Det er på den baggrund besluttet, at Stilling Station skal gennemføres i perioden fra 2029 til 2031, hvor projektet kan gennemføres samtidig med en planlagt sporfornyelse.					

Fremtidssikring af Aarhus H

Der gennemføres, jf. Aftale om en Infrastrukturplan 2035, en fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård, som blandt andet omfatter en forlængelse af perroner og øget kapacitet. Dette vil sikre, at Aarhus Hovedbanegård har den nødvendige kapacitet til at afvikle den fremtidige togtrafik, herunder gøre stationen klar til at modtage DSB's nye elektriske tog. Derudover udføres blandt andet forberedende arbejder til elektrificeringen af selve Aarhus H og en fornyelse af sporene på stationen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 565 af 10/05/2022 Lov om tillægsbevilling for 2022 Finansloven for 2023 Fortroligt akt. N af 16. januar 2025	[fortroligt]	368,9	2022	2026/2027	Nej
Økonomi: Den godkendte totaludgift er forøget med tiltrædelsen af fortroligt akt. N af 16. januar 2025 om udvidelse af totaludgiften til ombygning af Aarhus H.					
Aktuel status for projekt: Projektet følger planen. Projektet er opdelt i en række større entrepriser. Den første store entreprise har været i udbud, og der blev indgået kontrakt i slutningen af januar 2025. Arbejderne gik i gang i marts 2025 som planlagt og forventes afsluttet foråret 2026, hvorefter de nyanlagte spor ibrugtages med nyt signalsystem. Etableringen af bygge- og arbejdspladser er afsluttet. Projektet på Værkmestergade med udskiftning af vandrør er ligeledes afsluttet til tiden. Den anden større entreprise blev sendt i udbud i april 2025 og aftale er indgået. Den tredje større entreprise blev sendt i udbud i september 2025 med indgåelse af kontrakt i november 2025. Der pågår fortsat projektering af dele af entreprisen.					

Flytning af Herlev Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	229,7 (35,5)	37,3	2022	2026/Under afklaring	Nej
<i>Økonomi:</i> Økonomien afventer politisk beslutning om, hvorvidt projektet udføres med sideperroner frem for ø-perron.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet bliver ikke som planlagt gennemført i 2026, idet projektet ikke kan gennemføres inden for bevillingen. Som konsekvens heraf har forligskredsen besluttet at gennemføre en undersøgelse af etablering af sideperroner frem for flytning af ø-perronen.					

Vendespor ved Carlsberg Station

Med anlæg af et vendespor i området øst for Carlsberg Station bliver det muligt at indsætte tre ekstra tog per time per retning på Frederikssundsbanen. Et vendespor vil desuden understøtte en robust trafikafvikling, som mindsker risikoen for forsinkelser og aflysninger. Vendesporer er nødvendigt for udrulningen af fase 2a af Fremtidens S-bane.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	205,4 (30,8)	3,2	2024	2026/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektets økonomi er under konsolidering, og der forelægges et nyt budgetestimat for forligskredsen i 1. kvartal 2026 med henblik på efterfølgende bevillingsmæssig håndtering.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Detailprojekteringen af sporgeometrien er opstartet i december 2024. Teknisk rådgivning for andre fag er påbegyndt i august 2025.					

Opgradering af Hillerød Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	451,6 (0,0)	26,4	2022	2026/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Forligskredsen har i marts 2025, grundet en konstateret fordyrelse, tiltrådt, at projektets omfang reduceres, jf. nedenfor. Det er samtidig i 2025 godkendt, at projektbevillingen forøges med 100,5 mio. kr. (2025-pl). Projektbevillingen er tilført 64,0 mio. kr. (2025-pl) fra den centrale anlægsreserve svarende til projektets fulde bidrag, mens 36,5 mio. kr. (2025-pl) finansieres af overskydende midler fra det annullerede projekt 6 GHz-frekvensbånd på S-banen. Dermed er projektets totaludgift forøget med 36,5 mio. kr. (2025-pl).					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Forligskredsen har den 19. marts 2025 besluttet, at forlængelsen af den eksisterende gangtunnel udgår af projektet. Sammenbindingen af lokalbanes spor og den nye brede gangbro er fortsat en del af projektet. Projektet er udbudt til entreprenør i efteråret 2025.					

Hastighedsopgradering af S-banen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	410,8 (63,0)	0,0*	2022	2035/2035	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet gennemfører en række mindre projekter fordelt på hele S-banen frem mod 2035.					

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

2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber

Tabel 2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber (mio. kr., 2025-priser)

Projekt	Total-udgift	Projekt-bevilling	Overholdelse af projekt-bevilling	Forbrug per 01.07.25	Disponeret projekt-reserve	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlig ændring
Forskønnelse af Nørreport Station	25,2	25,2	Ja	0,0	0,0	2025/2027	Nej
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	216,8	216,8	Ja	47,9	0,0	2027/2028	Nej
Øresundsperroner ved København Syd Station	529,5	446,5	Ja	312,3	83,0	2025/2025	Nej
Overhalingsspor ved Kalvebod	842,1	712,6	Ja	12,0	129,5	2028/2030	Nej
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	739,7	703,8	Risiko for overskridelse	382,2	35,9	2025/2026	Nej

Forskønnelse af Nørreport Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	25,2 (0,0)	0,0	2022	2025/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Rådgiverudbuddet er udsat med henblik på, at DSB og Banedanmark i efteråret 2025 vil identificere mulige scenarier for projektets omfang efterfulgt af en forundersøgelse. Udbud af rådgiver forventes i foråret 2026 og enterpriseudbud ultimo 2026. Projektet forventes fortsat afsluttet i 2027.					

Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	216,8 (0,0)	47,9	2022	2027/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet har været i prækvalifikation, og breve er sendt til de entreprenørfirmaer, der har ansøgt om at blive prækvalificerede. Kontrakt forventes underskrevet i første kvartal 2026. Den del af projektet, der vedrører området ved Reventlowsgade, er fortsat sat på hold, så projektet kan tænkes sammen med den mulige nye metro-linje (M5).					

Øresundsperroner ved København Syd Station

Jf. Aftale om Infrastrukturplan 2035 gennemføres der anlæg af Øresundsperroner og en gangtunnel på København Syd. Projektet udføres af Metroselskabet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven 2023	529,5 (83,0)	312,3	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Godkendt totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsentreprenørens arbejde er afsluttet og etableringen af stationspladsen er i gang. Banedanmarks signalprojekt er igangsat. Projektets fremdrift forløber i henhold til tidsplanen og forventes åbnet den 14. december 2025.					

Overhalingsspor ved Kalvebod

Overhalingssporerne ved Kalvebod er en del af Infrastrukturplanen 2035. Overhalingssporerne er en forudsætning for at opnå de fulde gevinster af en sydlig jernbanekorridor fra Roskilde via København Syd til Københavns Lufthavn. Desuden er overhalingssporerne en fremtidssikring af kapaciteten for både gods- og passagertog når Femern Bælt-forbindelsen åbner, og hvor der forventes øget trafik. Projektet udføres af Sund & Bælt Holding A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 31.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2024	842,1 (129,5)	12,0	2024	2028/2030	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der er gennemført og godkendt en miljøkonsekvensvurdering for overhalingssporerne ved Kalvebod. Rådgiverudbud, blev gennemført og afsluttet i 4. kvartal 2024. I 2. kvartal 2025 blev udbudsmateriale til totalentreprenør med tidlig involvering for konstruktions- og anlægsprojektet (Delprojekt 1) udsendt. Der er skrevet kontrakt med totalentreprenøren september 2025. Derefter opstartes samarbejds- og projektudviklingsfasen, hvor bygherre og totalentreprenør sidder sammen og udvikler projektet. Dette arbejde forventes afsluttet marts 2026. Der foretages sideløbende detailprojektering af Rambøll for spor- og kørestrømsprojektet (Delprojekt 2) forud for udsendelse af udbud til entreprenør i foråret 2026.					

Udvidelse af Københavns Lufthavns Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 31.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	739,7 (35,9)	382,2	2019	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Der er risiko for at projektbevillingen ikke overholdes.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejdet er igangsat med første spadestik den 6. januar 2025. Sporspærring i de tidligere godsspor, spor 11 og 12 ophørte 15. august 2025, hvor de to spor blev genåbnet. Godstrafikken har i perioden 2. januar til 15. august benyttet eksisterende perronspor i spor 1 og 2. Dette er forløbet uden gener for passagererne. Overordnet følger projektet planen. I forbindelse med kontraktindgåelse den 5. juli 2024 har det været nødvendigt at trække på projektreserven samt 76,9 mio. kr. fra den centrale anlægsreservereserve. Den resterende reserve er relativt lille i forhold til projektets stadie.					

2.2 Større fornyelsesprojekter

Tabel 2.2 Økonomioversigt over større fornyelsesprojekter på baneområdet (mio. kr., 2025-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug per 01.07.2025	Væsentlige ændringer	Åbningsår
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	1.060,6	Ja	850,9	Nej	2025
FTN Fibernetinfrastruktur Skjern- Holstebro	74,2	Nej	75,4	Nej	Sat i bero
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	[fortroligt]	Nej	82,4	Ja	2028
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev	499,9	Ja	297,7	Nej	2025
Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger (Forvaltningsmiljø for signalsystemer)	240,9	Ja	92,3	Nej	2025
Sporfornyelse Skjern-Holstebro	627,6	Ja	351,8	Nej	2025
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød	683,3	Ja	240,3	Ja	2026
Sporfornyelse Høje Taastrup st.	468,6	Ja	212,3	Nej	2025
Sporfornyelse Hillerød Station	[fortroligt]	Ja	18,0	Nej	2027
Sporfornyelse Høje Taastrup-Roskilde	[fortroligt]	Ja	15,2	Nej	2027
Kørestrømsfornyelse Østerport-Svanemøllen ekskl. Østerport Station	[fortroligt]	Ja	10,4	Nyt projekt	2027

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

Sporfornyelse Roskilde-Ringsted

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 253 af 3. juni 2021	1.060,6	850,9	2021	2023/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Den sidste del af sporfornyelsen i projektet udføres i 2. halvår af 2025.					

FTN Fibernkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 208 af 18. juni 2020	74,2	75,4	2020	2021/Sat i bero	Nej
<i>Økonomi:</i> Banedanmark har, som redegjort for i Anlægsstatus for 1. halvår 2022, været nødt til at sætte projektet i bero og installere midlertidig fiber grundet væsentlige merudgifter konstateret i løbet af sensommeren 2021. Den efterfølgende gennemgang af projektets økonomi har vist, at projektet ikke kan færdiggøres inden for den bevilgede totaludgift. Banedanmark vil forelægge nyt igangsættelsesaktstykke for Finansudvalget i forbindelse med genoptagelsen af projektet. Når projektet genoptages, vil det således blive gennemført som et selvstændigt, nyt projekt. Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er åbnet/ibrugtaget i 2021, dog med anvendelsen af en midlertidig fiber på dele af strækningen. Det er under nærmere afklaring, hvordan den resterende fibernkabelinfrastruktur bedst etableres på strækningen i lyset af de konstaterede forsinkelser og merudgifter.					

Sporfornyelse Ringsted-Slagelse

Der gennemføres en sporfornyelse af strækningen Ringsted-Slagelse, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter blandt andet skinne-, svelle- og sporskifteudveksling, ballastrensning, bundudskiftning og ny sporkasse på dele af strækningen Ringsted-Slagelse.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. S af 13. april 2023	[fortroligt]	82,4	2023	2026/2028	Ja (Udskudt åbningsår)
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. S af 13. april 2023. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil efter kontraktindgåelse med entreprenør. Projektet blev på baggrund af udbudsresultatet på entreprisen annulleret grundet overskridelse af godkendte totaludgift/projektbevilling. Der er gennemført et fornyet udbud, og projektet vil på grundlag heraf blive genforelagt Finansudvalget i december 2025 i henhold til gældende regler.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> På grund af et højt udbudsresultat blev entrepriseudbuddet i 2023 annulleret og udskudt. Projektet er blevet genplanlagt, så udførelsen skubbes til 2026-2028. Det har tidligere været forventningen, at arbejderne skulle udføres i perioden 2026-2027, men det er som led i detailplanlægningen af projektet vurderet nødvendigt at forlænge udførelsesperioden til 2026-2028.					

Sporfornyelse Fredericia-Tinglev

Der gennemføres en sporfornyelse af strækningen Fredericia-Tinglev, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter blandt andet udskiftning af skinner, sveller og ballast.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 266 af 31. august 2023 (tidl. Fortroligt akt. AR af 31. august 2023)	499,9	297,7	2023	2024/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med akt. 266 (tidligere fortroligt akt. AR) af 31. august 2023. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> De arbejder, der udestår som følge af en række udfordringer under udførslen i 2024, omfatter kombineret skinne-svel-leudveskling og ballastrensning på strækningerne Fredericia-Taulov ca. 3,35 km, Vamdrup-Lunderskov ca. 4,9 km og Vojens-Rødekro ca. 3,6 km. De resterende arbejder planlægges udført i efteråret 2025. Udførelsen i 2025 er opstartet med forberedende arbejder august-september og med de maskinelle sporombygningsarbejder på ovennævnte strækninger fra ultimo september til primo december.					

Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AL af 22. juni 2023	240,9	92,3	2023	2024/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. AL af 22. juni 2023. Indholdet i aktstykket har været fortroligt af hensyn til statens forhandlingsposition i forhold til leverandørerne. De relevante kontrakter er nu indgået. Banedanmark har dog efter tiltrædelsen af aktstykket konstateret et behov for fortsat at opretholde fortroligheden af oplysninger i aktstykket af hensyn til statens sikkerhed. På denne baggrund opretholdes aktstykkets fortrolighed. Banedanmark vil dog, trods opretholdelsen af aktstykkets fortrolighed, rapportere overordnede økonomiske oplysninger om projektet, herunder den afsatte bevilling og det samlede økonomiske forbrug. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Byggeriet af testcenteret er meldt færdig af hovedentreprenøren. Entreprenøren har installeret og konfigureret deres udstyr i et midlertidigt miljø og gennemfører test i testsystemet for ibrugtagne signalprogramstrækninger fra september 2025. Installationen og tilretningen af netværksudstyret i Banedanmarks Digitale Test Center (DTC) forventes afsluttet i 2. halvår 2025. Der udestår installation og tilretning af en fysisk jernbaneoverskæring til DTC. Dette udføres i regi af Signalprogrammet.					

Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød

Der gennemføres en sporfornyelse af strækningen Svanemøllen-Hillerød, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter blandt andet udskiftning af skinner, sveller og ballast samt udbedring af blød bund og fornyelse af sporskifter på strækningen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 286 (tidligere fortroligt akt. AF) af 14. marts 2024	683,3	240,3	2024	2025/2026	Ja
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med akt. 286 (tidl. fortroligt akt. AF) af 14. marts 2024. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Udførelse af projektet blev opstartet i marts 2025 og er planlagt færdigt i 2026 frem for 4. kvartal 2025.					

Sporfornyelse Høje Taastrup Station

Der gennemføres en sporfornyelse af Høje Taastrup Station, så den sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter blandt andet udskiftning af skinner, sveller og ballast samt udbedring af blødbund og fornyelse af sporskifter på Høje Taastrup Station.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 173 (tidligere fortroligt akt. D) af 7. november 2024	468,6	212,3	2024	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med akt. 173 (tidl. Fortroligt akt. D) af 7. november 2024. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Arbejderne på stationen blev påbegyndt i februar 2025. Projektet er afsluttet i 3. kvartal 2025.					

Sporfornyelse Hillerød Station

Der gennemføres en sporfornyelse af Hillerød Station, så den sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter bl.a. udskiftning af skinner, sveller og ballast samt udbedring af blødbund og fornyelse af sporskifter på Hillerød Station.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AB af 24. april 2025	[fortroligt]	18,0	2025	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortrolig akt. AB af 24. april 2025. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i den afsluttende fase af projekteringen. Sporfornyelsen udbydes sammen med anlægsprojektet Opgradering af Hillerød Station i efteråret 2025. Projektet er planlagt til at blive afsluttet i 3. kvartal 2027.					

Sporfornyelse Høje Taastrup-Roskilde

Der gennemføres en sporfornyelse på strækningen Høje Taastrup-Roskilde, så den sikkerhedsmæssigt, funktionsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter bl.a. udskiftning af skinner, sveller, ballast og afvanding.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. Æ af 10. april 2025	[fortroligt]	15,2	2025	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortrolig akt. Æ af 10. april 2025. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet er de økonomiske oplysninger fortrolige. Fortroligheden vil blive ophævet efter indgåelse af entreprisekontrakt. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet befinder sig i slutningen af projekteringsfasen. Projektet forventer at indgå kontrakt med entreprenør ved udgangen af 2025. Udførelsesfasen er planlagt påbegyndt i 2026 og forventes afsluttet i november 2027.					

Kørestrømsfornyelse Østerport-Svanemøllen ekskl. Østerport Station

Projektets overordnede formål er at sikre, at strækningen funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter bl.a. udskiftning af kørestrømsanlægget og etablering af forstærkningsleder samt etablering af afskærmning til kørestrømsanlægget, potentialudligning og føringsveje.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt aktstykke L af 30. oktober 2025	[fortroligt]	10,4	2026	2027	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektet er igangsat med fortroligt akt. L af 30. oktober 2025.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Entreprise for kørestrømsfornyelse af Østerport-Svanemøllen (eksklusiv Østerport St.) er i udbudsfasen, og det forventes, at kontrakt kan tildeles i tide til, at anlægsarbejder kan opstartes primo 2026.					

2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden seneste Anlægs-status

Tabel 2.3 Åbnede eller ibrugtagne projekter på baneområdet

Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Skjern-Holstebro	2025	627,6	Ja
Mobiliseringen startede i februar 2025 med udførsel fra starten af marts måned. Projektet åbnede planmæssigt den 14. juli 2025. Med projektet blev der gennemført en sporfornyelse af strækningen Skjern-Holstebro, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet udskiftede bl.a. skinner, sveller og ballast på strækningen samt udskiftede eksisterende perroner i Lem. Derudover blev strækningen klargjort til batteritogskørsel.			

2.4 Fornyelse og vedligehold

Tabel 2.4 Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen (mio. kr., løbende priser, 2025-priser fra 2025 og frem)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2035	Total
Bevilling (netto)	3.191,1	4.034,6	4.179,8	4.243,0	4.532,2	4.073,9	29.724,6	53.979,2
Forbrug	3.276,4	3.491,0	-	-	-	-	-	-
Merforbrug	85,3	-543,6	-	-	-	-	-	-

Note: Bevilling er nettotal mellem udgiftsbevillingen og indtægtsbevillingen. Forbrug er ligeledes nettotal (udgifter fratrukket indtægter). Sumafvigelse skyldes afrundinger.

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

Der er med Aftale mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021 afsat yderligere 12,6 mia. kr. (2022-pl) i perioden 2022-2035 til en øget fornyelses- og vedligeholdelsesindsats. Denne merbevilling er afspejlet i finansloven for 2025, og nettobevillingen for 2025-2028 i ovenstående tabel viser bevillingsafløbet på § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet på finansloven for 2025.

Banedanmark forventer, at der ved udgangen af 2030 vil være opbygget et fornyelsesefterslæb på maksimalt 29 mia. kr. (2025-pl). Den øgede bevilling, der følger med aftalen, er indregnet i denne opgørelse. Et fornyelsesefterslæb betyder, at der er anlægselementer, der ikke bliver fornyet på de økonomisk optimale tidspunkter, hvilket på længere sigt øger risikoen for blandt andet hastighedsnedsættelser og driftsafbrydelser. Det øger også behovet for ekstraordinært vedligehold og øger alt andet lige de samlede udgifter forbundet med at sikre jernbanens tilstand.

På grund af den historisk store anlægsaktivitet på jernbanen i disse år er der ikke kapacitet til at udbedre efterslæbet, uagtet om der bevilges midler til det eller ej. Frem mod 2030 vil passagererne opleve en forbedret punktlighed, som resultat af de mange anlægs- og sporfornyelsesprojekter i 2020'erne, men punktligheden vil falde efter 2030 i takt med, at infrastrukturen ældes og ikke fornyes rettidigt.

2.5 Igangværende undersøgelser på baneområdet

Tabel 2.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

Undersøgelse	Hjemmelsgrundlag	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2021	2026
Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2022	2027
Overkørsel i Silkeborg (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2022	2026
Forenkling af Københavns Hovedbanegård (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	FL22	2023	2026
Helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet (strategisk analyse)	FL22	2023	2026
Omstilling af infrastruktur til batteritog (NAB fase 2)*	FL22	2026	2027
Strategisk analyse af ny forbindelse på tværs af Lillebælt	FL22	2023	2026
Perronhævning af Padborg Station	FL22	2025	2026

Note: *For Omstilling af infrastruktur til batteritog forventes kommissoriet behandlet af forligskredsen i andet halvår 2025 med henblik på opstart af projektet.

3. Veje

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

Budinteresse

Vejdirektoratet har i 1. halvår 2025 gennemført 87 bygge- og anlægsudbud fordelt på 30 udbud af nye anlæg og 57 udbud af vedligeholdelsesopgaver. Den samlede volumen af de 30 udbud af nye anlæg var på 1,6 mia. kr., hvilket er over gennemsnittet på 1,3 mia. kr. for de sidste 5 år. I 1. halvår 2025 blev der udbudt 6 større udbud med en samlet volumen på 1,4 mia. kr. svarende til 92 % af den samlede vinderpris for de 30 nye anlæg.

Budinteressen på de 30 nye anlægsopgaver lå i gennemsnit på 5 bydende. Dermed fortsætter den tendens, der er set siden 2023, med et gennemsnit per halvår på mere end 4,3 bydende per udbud. På de tre største udbud var der i gennemsnit 4,3 bydende, hvilket ligeledes er højere end gennemsnittet for 2. halvår 2024, hvor der i gennemsnit var 3,0 bydende på de tre største udbud. Den gennemsnitlige budinteresse på 5 bydende vurderes at være tilfredsstillende.

Vurdering af prisniveau i forhold anlægsoverslag

For alle større anlægsprojekter, som indgår i Infrastrukturplan 2035 gælder, at de er prissat før 2021 og dermed prissat på baggrund af erfaringspriser fra før krigen i Ukraine og de indførte handelsrestriktioner samt i forhold til gældende lovgivning før denne tid. Det betyder, at der er set ekstraordinære prisstigninger på en række af de materialer, som indgår i et anlægsprojekt. Det er materialer som f.eks. sand og grus, olieprodukter samt stål.

Ved det første store udbud på projektet for Kalundborgmotorvejen viser licitationsresultatet på udvalgte komponenter prisstigninger på mere end 30 - 50% ud over det forventede prisniveau i markedet. Den almindelige prisregulering viser sig derfor ikke at kunne følge med de ekstraordinære stigninger i priserne.

3.1 Større vejanlægsprojekter under gennemførelse

For mere information om projekterne henvises der til Vejdirektoratets hjemmeside.

Tabel 3.1 | Økonomioversigt over Vejdirektoratets og Sund & Bælts anlægsprojekter under gennemførelse (mio. kr., 2025-priser)

Projekt	Total-udgift	Overholdelse af totaludgift	Projekt-bevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ²⁾	Disponeret projekt-reserve	Åbningsår
Storstrømsbroen	5.157,0	Ja	5.157,0	Ja	Nej	0%	2025 (vej), 2027 (bane)
Nordhavnstunnel ¹⁾	4.570,3	Ja	3.931,0	Nej	Nej	67%	2028
Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum	120,52	Ja	110,5	Ja	Nej	0%	2028
Kalundborgmotorvejens 3. etape	3.465,0	Nej	3.465,0	Nej	Ja	100%	2028
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	889,6	Ja	847,3	Ja	Nej	11%	2028
Øget kapacitet rute 15, Herning-Ringkøbing	1.359,7	Ja	1.299,4	Ja	Nej	17%	2028
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	4.494,1	Ja	4.298,0	Ja	Nej	98%	2027
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N	2.712,0	Ja	2.593,5	Ja	Nej	33%	2027
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N	306,9	Ja	294,1	Ja	Nej	38%	2025
Udvidelse af Hillerød-motorvejens forlængelse til motorvej	1.615,0	Nej	1.615,0	Nej	Ja	100%	2027
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	286,0	Ja	273,6	Ja	Ja	4%	2028
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg	9.087,3	Ja	8.200,9	Ja	Nej	2%	2034
Korskro-Varde	522,7	Ja	500,0	Ja	Nej	0%	2028
Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund-Hanstholm	886,1	Ja	847,4	Ja	Nej	0%	2033
Udvidelse af Amagermotorvejen	2.007,2	Ja	1.919,9	Ja	Nej	11%	2029

Udbygning af Rute 9, Nørreballe, Lolland	360,4	Ja	343,3	Ja	Nyt projekt	0%	2029
Udbygning af Fynske Motorvej, syd om Odense	1.449,8	Ja	1.387,1	Ja	Nyt projekt	0%	2030
Ny tunnel under Marse- lis Boulevard	4.241,9	Ja	4.057,5	Ja	Nyt projekt	0%	2035

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

Storstrømsbroen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 737 af 1. juni 2015	5.157,0	3.264,0	2018	2022 (vej) 2023 (bane)/ 2025 (vej) 2027 (bane)	Nej

Økonomi:
Projektet styrer efter en totaludgift for Storstrømsbroen på 5.157,0 mio. kr. Totaludgiften forventes overholdt.
Projektets totalentreprenør SBJV I/S har løbende rejst en række økonomiske krav over for Vejdirektoratet. Ved supplerende klageskrift fremsendt til Voldgiftsnævnet i maj 2023 beløb det samlede krav sig til ca. 3,4 mia. kr. Vejdirektoratet har på det foreliggende grundlag svært ved at se, at entreprenøren tilnærmelsesvis vil have ret til de meget omfattende økonomiske krav. Vejdirektoratet har afleveret svarskrift den 5. juli 2024. Entreprenørens replik er modtaget juli 2025. Vejdirektoratet forventer at sende duplik medio 2026, mens hovedforhandlingen tidligst vil være i 2028.

Aktuel status for projektet:

Der pågår tilbagefyldning af undersøiske arbejdskanaler og støbning af kantbjælker, afsporingsvægge. Fugtisolering af brodækket er afsluttet. Belægningsarbejder inklusive slidlag er næsten færdigudført. Montage af spor til jernbanen på udført på størstedelen af broen, mens fast- og understøbning af sporsystem pågår. Ballastering, tilbagefyldning og etablering af erosionssikring omkring fundamenter er afsluttet, ligesom den centrale pylon er færdigstøbt til fuld højde og arbejder med montage og opspænding af stag kabler er færdiggjort.

Primo 2025 har totalentreprenøren ikke i tilfredsstillende grad kunnet eftervise overholdelse af testkravene til skråstagsbroens kabler. Materialerne til kablerne i broens skråstag overholder ikke gældende krav og entreprenøren er instrueret i at bringe det i orden ved udskiftning af kablerne. Dette arbejde vurderes ikke at influere på Banedanmarks kommende arbejder.

Det er fortsat Vejdirektoratets vurdering, at vejforbindelsen kan åbne ultimo 2025, og at jernbaneforbindelsen tidligst vil kunne ibrugtages i 1. halvår 2027. Den største risiko tilknyttet åbningen for vejtrafik inden udgangen af 2025 vurderes aktuelt at være entreprenørens igangværende udskiftning af kabler.

Rådgivning for nedrivning af eksisterende Storstrømsbro er udbudt januar 2025, og der er i april 2025 indgået rådgiveraftale. Nedrivningsarbejderne forventes udbudt i 2027.

Nordhavnstunnelen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 57 af 19. december 2020 Akt. nr. 55 af 25. november 2021	4.570,3 (639,3)	1.990,0	2020	2027/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektets totaludgift på 4.570,3 mio. kr. forventes overholdt. Nordhavnstunnel finansieres af Københavns Kommune, By & Havn og det fremtidige selskab Lynetteholm I/S. Københavns Kommune disponerer over den centrale reserve.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Arbejdet med udgravning af byggegrube samt etablering af vægankre pågår. Totalentreprenør for Nordhavnstunnelen er i gang med støbning af tunnelsegmenter i den østlige ende af tunneltracéet. Samtidig hermed pågår færdigudgravning af byggegruben i den vestlige ende. Entreprenøren forbereder lukning af havneindløbet ind til Svanemøllehavnen i vinteren 2025/2026. Grundvandssænkingsanlægget er nu funktionelt. Der er nu fokus på tørholdelse af byggegruben.					

Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum

Der etableres en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum som vil forbedre fremkommeligheden i området. Vejforbindelsen anlægges af Vejdirektoratet for Københavns Kommune. Som led i vejforbindelsen anlægges også en bro over Vestvoldens voldgrav.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 175 af 4. juni 2024	120,2 (9,6)	6,6	2024	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 110,5 mio. kr. forventes overholdt. Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum finansieres af Københavns Kommune, der disponerer over den centrale reserve. Tilkøbsaftale med Københavns Kommune om etablering af ny parkeringsplads er indgået og bevillingen er opskrevet med 4,6 mio. kr. inkl. reserver.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Samarbejdsaftalen mellem Vejdirektoratet og Københavns Kommune blev underskrevet af begge parter i september 2024 med åbningsår i 2028. Der blev januar 2025 indgået aftale om totalrådgivning. Projektet er forsat udfordret af de mange omkringliggende projekter, der skal udføres i perioden 2025 – 2028.					

Kalundborgmotorvejens 3. etape

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023 Akt. 141 af 20. marts 2024	3.465,0 (0,0)	296,5	2022	2028/2028	Ja (Øget totaludgift)
<i>Økonomi:</i> Projektet er økonomisk udfordret, og forventes ikke at kunne gennemføres indenfor totaludgiften. Resultatet af det første udbud (september 2025) af de fire storentrepriser bekræftede forventningerne. Der arbejdes med en fuldstændig konsolidering og finansiering af totaludgifterne før der kontraheres på entreprisekontrakterne. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har den 18. december 2025 besluttet, at projektet skal tilføres 499 mio. kr. (2026-pl) til at dække forventede merudgifter til projektet. Den samlede totaludgift forventes at være 3.465 mio. kr. (2026-pl).					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Ekspropriationsforretninger for deletape 1 er gennemført 2. kvartal 2025. Licitation for den første storentreprise fandt sted den august 2025. To delstrækninger (deletape 2 og 3) er presset på tid. Der arbejdes forsat på at nå i mål indenfor åbningsåret, men der er betydelig risiko for at dele af arbejderne på de to delstrækninger først kan færdiggøres i 2029. Den altoverskyggende årsag til forsinkelserne er myndighedsbehandlinger for vandsynsprotokol og udledningstilladelser.					

Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyn- delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023	889,6 (42,3)	60,7	2022	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 847,3 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Der er indgået kontrakt på storentreprise i juni 2025. Der er anlægsstart i marken med rydning, ledningsomlægninger og udgravning til regnvandsbassiner i efteråret 2025. Der er i 2025 gennemført ekspropriation, og ledningsomlægninger er i gang. Arkæologiske forundersøgelser er ligeledes i gang. For tillægsprojekterne overført fra hhv. Støj- og Land & by-puljerne (Støjskærm ved Taulov, Udvidelse af samkørsels- pladser og ombygning af TSA 62) er fase 3-projektering startet. Der skal være besigtigelse i 2026 og ekspropriation i 2027. Udførelse forventes i 2027.					

Øget kapacitet Rute 15, Herning-Ringkøbing

For at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden udbygges den eksisterende Rute 15, så der bliver en 2+1 vej fra Røgind til Ringkøbing-Skjern kommune til tilslutningsanlægget ved messemotorvejen ved Snejbjerg i Herning kommune.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åb-ningsår	Væsentlige æn-dringer siden se-neste Anlægssta-tus
Anlægslov L17 af 30. no-vember 2023 Akt. 141 af 20. marts 2024	1.359,7 (60,3)	114,9	2023	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 1.299,4 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Der er afholdt linjebesigtigelse september 2024 og detailbesigtigelse for strækningen øst for Videbæk i begyndelsen af september 2025. I oktober og november 2025 afholdes detailbesigtigelse for strækningen vest for Videbæk. Der for-ventes anlægsstart medio 2026.					

Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åb-ningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	4.494,1 (196,1)	1.921,4	2022	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 4.298,0 mio. kr. er meget presset. Hvor meget der evt. skal trækkes på den centrale reserve er usikkert. Totalbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Der arbejdes med implementering af insektmotorvej langs E45 i alle storentrepriser. Der er udført nedrivning af broer ved 58 Hedensted og ved 55 Horsens N. Der forventes åbning og ibrugtagning af delstrækninger inden udgangen af 2025.					

Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndel-sesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	2.712,0 (118,5)	1.088,8	2022	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 2.593,5 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt med færdiggørelse og åbning i 2027. Anlægsarbejdet er i gang på hele strækningen. Der forventes åbning af strækningen mellem de to motorvejskryds Aarhus S og Aarhus V ultimo 2025.					

Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndel-sesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Vejloven nr. 1520 af 27. dec. 2014 Akt. 141 af 20. marts 2024	306,9 (12,8)	203,3	2022	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 294,1 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt med åbning ultimo 2025. Tilslutningsanlæg 39 ved Randers N er ibrugtaget. Støjskærmen ved Helsted N, som udføres i forbindelse med projektet, er igangsat.					

Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022 Aktstykke 141 af 20. marts 2024. Fortroligt aktstykke BN af 19. september 2024	1.615,0 (0,0)	244,3	2022	2027/2027	Ja (Øget totaludgift)
<i>Økonomi:</i> I forbindelse med revurdering af prisgrundlaget blev det konstateret, at det fulde projekt ikke forventes at kunne gennemføres inden for totaludgiften på 1.259,9 mio. kr. Det skyldes primært forøgede priser på stål, grus og aluminium. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 besluttede den 12. juni 2024, at projektet forsættes med bl.a. udbud af de sydligste ca. 9 km af strækningen fra Allerød i syd til nord for TSA 34 Hillerød S. I september 2024 tiltrådte Finansudvalget fortroligt aktstykke BN af 19. september 2024 om og tilsluttede sig hermed at fortsætte entreprisarbejderne på den sydlige del af anlægget (fase 1) af Hillerødmotorvejens forlængelse på trods af væsentlige ændringer i projektets økonomi. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har den 18. december 2025 besluttet, at projektet skal tilføres 381 mio. kr. (2026-pl) til at dække forventede merudgifter til projektet. Den forventede samlede totaludgift hermed 1.615 mio. kr. (2026-pl).					
<i>Aktuel status for projektet:</i> <u>Entreprise 202, Sydlige strækning</u> Der blev indgået kontrakt med entreprenør i juni, og anlægsarbejderne gik i gang i juli 2025. Entreprisen forventes afsluttet ultimo 2027. <u>Entreprise 203, Nordlige strækning</u> Projektet er under detailprojektering.					

Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	286,0 (12,4)	2,2	2022	2026/2028	Ja (Åbningsår er fremrykket)
Økonomi: Projektbevillingen på 273,6 mio. kr. forventes overholdt.					
Aktuel status for projektet: Der er medio april 2025 kommet udtalelse fra Europa-Kommissionen der medfører, at enkelte naturtyper skal erstattes med 1:2 og ikke 1:1 som forudsat. Bekendtgørelse om igangsætning af projektet er trådt i kraft juni 2025. Budget og tidsplan er derfor tilrettet. Det forventede åbningsår er fremrykket fra 2029 til 2028. Fokuspunkter på nuværende tidspunkt er håndtering af vandrammedirektiv og dermed afvanding samt overholdelse af naturkrav fra EU.					

Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg

Projektet omfatter anlæg af en ca. 20 km lang 4-sporet motorvej i Egholmlinjen med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord. Motorvejen føres vest om Aalborg og hen over øen Egholm. Motorvejen føres under Limfjordens sydlige løb i en tunnel og over Nørredyb på en lavbro.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L112 af den 11. juni 2024	9.087,3 (886,4)	85,5	2024	2034/2034	Nej
Økonomi: Projektbevillingen på 8.200,9 mio. kr. forventes overholdt.					
Aktuel status for projektet: Forberedende anlægsaktiviteter er påbegyndt og udbudsstrategi for rådgiverudbud er vedtaget. Projektets linje er godkendt af ekspropriationskommissionen bortset fra den sydligste del, som forventes godkendt i					

2027. Der foretages detailbesigtigelser i 2026-2027. Der er igangsat forundersøgelser for ueksploderet ammunition, arkæologi og geoteknik. Selve vejanlægsaktiviteterne forventes at starte i 2026/2027.

Korskro-Varde

Projektet omfatter udvidelse af Rute 11 med et ekstra spor på det meste af strækningen, så det bliver en 2+1 vej, hvor der skiftevis er henholdsvis to spor og ét spor i hver retning. På strækningen ved Alslev Å fastholdes vejen i to spor af hensyn til åen og den omgivende natur. Ombygningen af Rute 11 medfører, at hastigheden øges til 90 km/t med lokale hastighedsnedsættelser til 70 km/t omkring krydsene.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L8 af den 5. december 2024	522,7 (22,7)	15,8	2024	2028/2028	Nej
Økonomi: Projektbevillingen på 500,0 mio. kr. forventes overholdt.					
Aktuel status for projektet: Projektet følger tidsplanen, og der planlægges med besigtigelse i marts 2026.					

Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund- Hanstholm

Øget kapacitet på Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm skal sikre bedre fremkommelighed på strækningen. Derudover skal der også etableres nye cykelstier og støjskærme. Der er afsat midler til 18 projekter, som sammenlagt udføres som et større anlægsprojekt.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Administrativ tilladelse modtaget primo februar 2025	886,1 (38,7)	7,4	2024	2033/2033	Nej
Økonomi: Projektbevillingen på 847,4 mio.kr. forventes overholdt.					
Aktuel status for projektet: Projektet forløber planmæssigt.					

Rådgiverudbud er afsluttet og der er indgået kontrakt med rådgivere for strækningerne i hhv. Morsø og Thisted Kommuner.

Der forventes besigtigelse i Morsø Kommune 2026 og ekspropriation i 2027. I Thisted Kommune forventes besigtigelse og ekspropriation i 2027.

Udvidelse af Amagermotorvejen

Udbygningsprojektet skal forbedre fremkommeligheden på Amagermotorvejen og vejbetjeningen af Avedøre Holme, samt reducere støjpåvirkningen af de nuværende støjgener for boligområderne langs motorvejen.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L113 af den 14. maj 2024	2.007,2 (87,3)	10,8	2024	2029/2029	Nej
Økonomi: Projektbevillingen på 1.919,9 mio. kr. forventes overholdt.					
Aktuel status for projektet: Hovedtidsplanen er udarbejdet og der er indgået kontrakt med totalrådgiver. Vejlinjeføringen er ændret så gastransmissionsledning ikke skal omlægges.					

Udbygning af Fynske Motorvej

For at afhjælpe trængsel udvider Vejdirektoratet Fynske Motorvej Syd om Odense (E20) fra fire til seks spor. Motorvejen udvides på en 12 kilometers strækning fra Blommenlyst vest for Odense til Højby øst for Odense.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L26 af d. 17 december 2013	1.449,8 (62,7)	6,8	2025	2030/2030	Nyt projekt
Økonomi: Projektbevillingen på 1.387,1 mio. kr. forventes overholdt.					
Aktuel status for projektet:					

Ændringslov er vedtaget 1. juli 2025. Myndighedsbehandling pågår. Der er afholdt informationsmøde september 2025.

Tunnel Under Marselis Boulevard

Anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus med henblik på at øge fremkommeligheden mellem Aarhus Havn og Motorvejsnettet og forbedre byrummet i området.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 701 af den 20/06/2025	4.241,9 (184,4)	3,4	2025	2035/2035	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 4.057,5 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Der er i juni 2025 indgået aftale med rådgiver. Planlægning af de tekniske forundersøgelser er opstartet herunder dialog med miljømyndigheder.					

Udbygning af Rute 9, Nørreballe, Lolland

Projektet omfatter etablering af en ny omfartsvej fra Maribo og videre uden om Nørreballe. Trafikken ledes uden om Nørreballe og dermed aflastes byen for støj og gennemkørende trafik. Samtidig vil omfartsvejen forbedre fremkommelighed og trafiksikkerhed lokalt på Rute 9. Omfartsvejen etableres som en motortrafikvej med 90 km/t.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 176 af den 3/06/2025	360,4 (17,1)	0,4	2025	2029/2029	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 343,3 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Hovedtidsplanen er udarbejdet og der forventes indgået kontrakt med totalrådgivning ultimo 2025.					

3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

Der er ikke igangsat større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet siden seneste anlægsstatus.

3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste anlægsstatus

Der er ikke åbnet vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste anlægsstatus.

3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse

Kapitalbevarende vedligeholdelse omfatter vedligeholdelse af statens veje for så vidt angår belægnin-
ger, broer og andre bygværker, samt øvrige mindre aktiver, så det er muligt at bevare vejnettets kapital-
værdi.

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

	2025	2026	2027	2028	Total
Bevilling FL25	1.160,2	1.287,3	1.015,7	1.222,9	4.686,1
Prognose, behov	1.162,0	1.574,1	1.325,4	1.251,8	5.223,3
Difference	-1,8	- 286,8	- 309,7	- 28,9	- 537,2

Note: *Prognose, behov* omfatter optimeret prioritering i 2025 og det prognosticerede behov i de efterfølgende år. Forskellen mellem bevilling og prognose, behov skyldes at der ikke er bevilliget tilstrækkelige midler til at dække behovet for øvrige mindre aktiver.

For så vidt angår belægninger, broer og andre bygværker samt øvrige mindre aktiver viser prognosen, at vedligeholdelsesbehovet i 2025 kan afholdes indenfor bevillingen. Behovsopgørelsen er baseret på en faglig teknisk vurdering af aktivernes tilstand. Vedligeholdelsesarbejderne prioriteres efter, hvornår det samlet set er optimalt at udføre de enkelte vedligeholdelsesarbejder. Vurderingen af aktivernes tilstand kan være påvirket af f.eks. en hård vinter ligesom sammenfald med anlægsprojekter kan have betydning for prioriteringen. Belægninger på anlægsstrækninger levetidsforlænges og udføres som en del af anlægsprojekterne.

Med bevillingen i 2025 og opgørelsen baseret på økonomisk optimalitet forventes et vejnet i vedligeholdelsesmæssig balance ultimo 2025.

3.5 Undersøgelser på vejområdet

Tabel 3.5 Igangværende undersøgelser på vejområdet

Undersøgelse	Hjemmelsgrundlag	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Udbygning af motorvej nord om Herning (Rute 18)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025
Udbygning af Rute 34 og Rute 26, Haderup-Skive ⁴⁾	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2025
Udvidelse af Ring 4 Nord	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2025
Udvidelse af Ring 4 Syd	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2025
Udvidelse af Hillerødmotorvejen, Ring4 til Farum	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2025
MKV Midtjysk (Løvel-Klode Mølle)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2025
Strategisk undersøgelse af en ny vej- og jernbaneforbindelse over Lillebælt ¹⁾	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2025
MKV for BRT-linje på 400S og forundersøgelse af 200S ²⁾	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	BRT 400S færdig 2025
MKV for befæstede nødspor, Vestmotorvejen ved Storebælt	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2025
MKV for Rute 54 Næstved-Rønnede	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2025
Supplerende MKV på Midtjysk motorvej	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025
Østlig Ringvej (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	Medio 2026
Østlig Ringvej, 1. etape (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	Ultimo 2026
Opdatering af MKV for Frederikssundsmotorvejen	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2026
R15 Bale-Tåstrup ⁴⁾	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025
Opgradering af Rute 26, Søbyvad-E45 syd om Lading Sø ⁴⁾	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2025
Øget kapacitet M3 ³⁾	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025

Note: Tabellen indeholder udelukkende aktuelt igangværende undersøgelser på vejområdet
1) Undersøgelsen af Lillebælt er berosat. Fase 1 er gennemført, og efter årsskiftet forventes det, at der tages stilling til, om og hvordan fase 2 skal gennemføres. 2) Undersøgelsen afventer beslutning om MKV. 3) Der er igangsat støjreduktion i undersøgelsen. 4) MKV er afsluttet for nu, men skal opdateres inden igangsættelse af anlægsprojekt i slutningen af 2020'erne.

3.6 Gennemførte undersøgelser på vejområdet

Gennemførte forundersøgelser, MKV-undersøgelser mv. på vejområdet	Aftalegrundlag
Øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3 (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Udvidelse af E45-E20 ved Kolding (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Kalundborgmotorvejens 3. etape (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Udvidelse af Amagermotorvejen (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Kapacitetsudvidelser på Vejlefjordbroen (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Delvis nedrivning af Bispeengbuen (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Opgradering af Rute 11, Korskroen-Varde (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund- Hanstholm (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
3. Limfjordsforbindelse (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Udvidet kapacitet mellem Aalbæk og Skagen (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Tunnel under Marselis Boulevard	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Opgradering af Rute 9 på Tåsinge	Aftale om Infrastrukturplan 2035
E20 Syd om Odense (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Fast forbindelse mellem Als og Fyn (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Udvidelse af Øresundsmotorvejen (beslutningsgrundlag NAB fase)	Aftale om Infrastrukturplan 2035

4. Femern

4.1 Kyst til kyst-forbindelse

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Projektets reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer si-den seneste Anlægsstatus
Lov 575 af 4. maj 2015	55.100 mio. kr. (9.800 mio. kr.) i 2015-priser	27.342 mio. kr. ¹ i 2015-priser	2019	2029/Ny tids-plan under ud-arbejdelse	Ja (Ny tidsplan)
<i>Økonomi:</i> Den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-projektet er i anlægsloven 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau) inklusive reserver på 9,8 mia. kr. Europa-Kommissionen har samlet set ydet eller tildelt støtte til projekterings- og anlægsfasen på i alt 10,6 mia. kr. (løbende priser).² Femern A/S er i forhandlinger med hovedentreprenøren for de store tunnelkontrakter, FLC, om en opdateret tidsplan og håndtering af en række udfordringer og risici samt claims rejst af entreprenøren, herunder navnlig udfordringer ved-rørende kvaliteten af tunnelrenden og vilkårene i den tyske miljøgodkendelse, der på visse punkter afviger fra det ved udbuddet forudsatte. Der må forventes en fordyrelse, som vil føre til en forlængelse af tilbagebetalingstiden dog inden for rammerne af den ved anlægslovens vedtagelse forudsatte tilbagebetalingstid.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Arbejdet med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst) pågår i Danmark, i Tyskland og til søs i Femern Bælt. Per 1. september 2025 har entreprenørkonsortiet FLC støbt 12 standardelementer og 3 specialelementer. Portalbygværkerne på dansk og tysk side er i god fremdrift og klar til, at de første tunnelelementer kan tilkobles. Den kritiske sti i anlægsprojektet går i den nuværende fase gennem nedsækning af tunnelelementer. Nedsækning af det første tunnelelement afventer, at det specialfremstillede fartøj, Immersion Pontoon, bliver klar til ibrugtagning. Im-mersion Pontoon er mere end halvandet år forsinket og er hovedårsagen til de realiserede forsinkelser på projektet til dato. Hovedentreprenøren FLC har oplyst, at fartøjet forventes at have fået alle de nødvendige godkendelser for at kunne igangsætte arbejdet med nedsækning af tunnelelementer inden udgangen af 2025. I Femern Bælt-projektets oprindelige hovedtidsplan har FLC forudsat 36 måneder til nedsækning af tunnelelementer. Herefter skal der bruges ca. 30 måneder på de tekniske installationer i tunnelen samt test, før tunnelen kan åbnes for trafik. De realiserede forsinkelser og de resterende risici i nedsækningsprogrammet gør det vanskeligt at nå målet om at åbne Femern Bælt-forbindelsen i 2029. Femern A/S og FLC er aktuelt i forhandlinger om et opdateret nedsækningsprogram, der implementerer vilkårene i den tyske myndighedsgodkendelse og håndterer behovet for udlægning af ekstra grus i tunnelrenden, som følge af, at entreprenørkonsortiet FBC har gravet især de kystnære områder af tunnelrenden lidt dybere, end det var forudsat i kontrakten. Nedsækningsprogrammet skal også mitigere konsekvenserne af den tyske myndighedsgodkendelse. Dette gælder særligt krav om ingen sedimentspild og støjkrav til arbejdsområdet. I juli 2025 oplyste Forbundstransportministeriet i Tyskland, at de tyske jernbanelandanlæg ikke vil være klar til ibrug-tagning i 2029. Jernbanemyndigheden, Eisenbahn-Bundesamt, oplyste, at den nye Femern Sund-tunnel ikke forventes					

at være klar før 2032.

På baggrund af den udmeldte forsinkelse af de tyske jernbanelandanlæg overvejer Femern A/S, om der skal ske en forskydning af gennemførelsen af de to installationskontrakter – de mekaniske og elektriske installationer henholdsvis jernbanespor og kørestrøm – for at sikre en mere robust tidsplan. Det vil samtidig kunne reducere forsinkelsen af åbningen af vejforbindelsen. Der vil samtidig blive arbejdet intensivt med at optimere nedsænkings- og installationsprocesser for at mindske de opståede forsinkelser mest muligt. Når de første tunnelelementer er nedsænket, vil der kunne ske en revurdering af den samlede tidsplan for Femern Bælt-tunnelen.

¹ Forbrug fra 1. april 2009 til 30. juni 2025.

² Tildelinger fra hhv. 2014, 2022 og 2024 samt udbetalinger uddybes i bilag 10.1: EU-støtte

4.2 Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Projektets reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 97 af 20. marts 2013 Lov nr. 575 af 4. maj 2015 Bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015	9,5 mia. kr. (2,2 mia. kr.) i 2015-priser	7,81 mia. kr. (2015-priser)	2016	Fase 1: Ringsted - Nykøbing F: Spor mv.: 2021/2021 EP/SP: 2027 Fase 2: Nykøbing F- Rødby Station (Holeby): 2028/2029*	Nej

Økonomi:
Totaludgift forventes overholdt.

Aktuel status for projektet:

I påsken 2025 blev der opstartet arbejder i sporet på strækningen Mogenstrup-Nykøbing F, som har afhængighed til hastighedsopgraderingen til 200 km/t. Størstedelen af arbejderne afsluttes i efteråret 2025.

Den sidste sporjustering indeholdt i sporentreprisen for dobbeltspor på Lolland fra Nykøbing Falster Station til syd for den nye Rødby Station blev gennemført i juni 2025. Det afklares, om der skal gennemføres yderligere arbejder på Lolland angående sporvidden i 2026.

De sidste mindre restarbejder, såsom reetablering af arealer, er stort set gennemført, og der udestår kun mindre beplantningsarbejde, som forventes udført i efteråret 2025. Genetablering af dræn forventes at pågå ind i 2026. Det samme gælder den sidste beplantning på den nye Rødby Station.

Etablering af den nye Kong Frederik IX's Bro og en enkeltsporet jernbanebro over Guldborgsund pågår overordnet i henhold til tidsplanen. Arbejderne forventes at fortsætte frem mod ultimo maj 2026, hvorefter der skal installeres kørestrøm og signalsystem på broen.

Arbejder på Nykøbing Falster Station blev påbegyndt i september 2025 og forventes afsluttet i løbet af 2026.

Elektrificering af strækningen fra Ringsted til syd for Rødby Station er opdelt i delstrækninger. På strækningen Vordingborg-Nykøbing F. Station udestår elektrificering af Storstrømsbroen samt færdiggørelse af elektrificeringen på Nykøbing Falster Station. Disse arbejder koordineres med arbejder relateret til udrulning af det nye signalsystem og med Vejdirektoratets overdragelse af Storstrømsbroen. Elektrificering af Storstrømsbroen er planlagt påbegyndt primo januar 2026 og udføres samtidig med arbejder på Nykøbing F. Station. Elektrificeringen af strækningen mellem Nykøbing Falster Station og Rødby Station udføres i forlængelse heraf.

Banedanmarks arbejder på Storstrømsbroen forventes færdiggjort i 2027.

Vedrørende udrulning af Signalprogrammet henvises til afsnittet om Signalprogrammet og den opdaterede tidsplan for udrulning i Østdanmark.

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

5. DSB

5.1 Indkøb af materiel

Indkøb af nye eltog

Projektet omfatter indkøb af 153 elektriske IC5-togsæt til kørsel i national trafik og som erstatning af DSB's eksisterende flåde. Projektet omfatter ligeledes FSA (Livstid Fuld-Service Aftale) med fuld outsourcing af vedligeholdet. DSB har skrevet kontrakt med franske Alstom om levering og vedligeholdelse, herunder option på yderligere togsæt. IC5-togsættene er baseret på Alstoms standardplatform "Coradia Stream". Kontrakten med Alstom blev indgået i juni 2021.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 213 af april 2021 Akt. 277 af juni 2025	(fortroligt)	(fortroligt)	2021	2024/2027	Ja (50 ekstra tog)

Økonomi:
Den godkendte totaludgift forventes overholdt ved indkøb af 153 togsæt. Kontraktsummen indeksreguleres årligt i april med de i kontrakten anførte indeks. Aktstykket indeholder ikke aftalen om 30 års vedligehold af togene indgået med leverandøren Alstom. Dette finansieres som en del af DSB's almindelige driftsøkonomi.

Aktuel status for projekt:
DSB har indgået en aftale med Alstom om et merindkøb af 50 IC5 elektriske togsæt.
Produktionen af IC5 er i gang. Det første togsæt er leveret til Danmark i september 2025, hvor test på dansk infrastruktur er påbegyndt. Derudover er der flere testkørsler for togene i resten af Europa. Togene skal efterfølgende kvalitetstestes og myndighedsgodkendes, inden de første togsæt sættes i passagerdrift forventeligt i 2027.

Indkøb af nye vogne

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 314 af maj 2022 (Tidligere fortrolig akt. O af marts 2020)	1.000,0	401,9	2021	2023/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt. Kontraktsummen skal ikke indeksreguleres. Aktstykket, som udgør hjemmelsgrundlaget, omfatter ikke den indgåede reservedelsaftale.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Produktionen af vognene er i gang, og de første vognformationer er leveret til Danmark. De sidste vognformationer forventes leveret i løbet af 2025. Idriftsættelse af de første vognformationer er sket.					

Merkøb af nye vogne

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 115 af juni 2023	1.519,0	668,8	2023	2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt. Kontraktsummen indeksreguleres årligt med de i kontrakten fastlagte indeks. Aktstykket, som udgør hjemmelsgrundlaget, omfatter indkøb af et startlager af reservedele men ikke køb under reservedelsaftalen.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Designet af styrevogne er aftalt og produktionen af vognene er påbegyndt. Den første styrevogn er færdigmalet og godkendt af DSB's inspektører og vognene forventes klar til idriftsættelse som inaktive styrevogne i 2026. Styrevognsfunktionen forventes aktiveret og klar til drift fra 2029.					

5.2 Eksisterende materiel

Levetidsforlængelse af S-tog og IR4

Projektet omfatter levetidsforlængelse af alle 135 S-togsæt og den resterende del af 28 IR4-togsæt, så alle 44 IR4-togsæt levetidsforlænges.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 71 af december 2023	554,1	325	2023	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Den tidligere varslede overskridelse af totaludgiften for S-tog og IR4 fastholdes. Totaludgiften for S-tog på 381,5 mio. kr. og varslet overskridelse på op til 125 mio. kr. Totaludgiften for IR4 på 172,6 mio. kr. og varslet overskridelse på op til 25 mio. kr. Den primære årsag til overskridelserne er et uforudset behov for ekstra arbejder i forbindelse med levetidsforlængelsen. Fordyrelserne afholdes inden for DSB's egen økonomi.					
<i>Aktuel status for projekterne:</i> Pr. ultimo august 2025 er 75 S-togsæt udvendigt opgraderede, og 59 S-togsæt er indvendigt opgraderede. 29 IR4-togsæt er levetidsforlængede.					

5.3 Anlæg af værksteder

Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af november 2021	1.283,8	1079,5	2017	2026/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift er reguleret med BYG43 indeks pr. 1. kvartal 2025. Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Værkstedet er overdraget fra entreprenøren til DSB i 2024. I januar 2025 blev værkstedet overdraget til togleverandøren, Alstom, som har indbygget udstyr og værktøj, og som i dag har 4-6 medarbejdere fast på lokationen. DSB har taget sin egen del af byggeriet i brug. Der er mindre arbejder i DSB-regi i gang p.t. Projektet er under nedlukning som projekt, og drift og vedligehold er overgået internt til DSB Ejendomme som del af DSBs ejendomsportefølje.					

Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 204 af marts 2022	2.440,5	1615,7	2017	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift er indeksreguleret med BYG43 indeks pr. 1. kvartal 2025. Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Etablering af værkstedet er fortsat i gang. Værkstedet forventes afleveret fra entreprenøren til DSB senest 1.					

april 2026. Herefter pågår DSB's egne bygherreleverancer, hvor værkstedet forventes at være klar til drift primo 2027.

Anlæg af værksted ved Næstved

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 271 af juni 2021	1.831,0	1401,3	2017	2025/2026	Nej

Økonomi:

Det godkendte totaludgift er reguleret med BYG43 indeks pr. 1. kvartal 2025.

Totaludgiften forventes overholdt.

Aktuel status for projekt:

Byggeriet blev afleveret fra MTH (ABT-aflevering) i juli 2025, og der pågår mangeludbedring, aftalt udskudte entreprisarbejder (landskab, belysning, køkken, graffiti/spulehal), og mindre forberedende arbejder for den kommende indflytning startende i januar 2026, og til operationel drift i Q2 2026.

Produktionskøkken og graffiti/spulehal kører som separate projekter, og forventes klar i januar 2027.

De nuværende værkstedsfaciliteter på Otto Busses Vej i København fraflyttes i forbindelse hermed helt.

5.4 Øvrige projekter

Nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem fra IVU

Projektet omfatter indkøb af et nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem med højere grad af automatisering og optimering og dermed forbedret planlægningseffektivitet og øget driftsstabilitet. Projektet udføres af DSB.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. af maj 2020	(fortroligt)	(fortroligt)	2020	2023/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt Æ af 20. maj 2020. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil 8 år efter indgåelse af kontrakten med IVU. Projektet følger tidsplanen. Systemet er fuldt ibrugtaget på S-banen. Ibrugtagningerne på Fjern- & Regional banen pågår efter planen med de sidste ibrugtagninger ved udgangen af oktober 2025.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet følger tidsplanen. Systemet er fuldt ibrugtaget på S-banen og forventes fortsat fuldt ibrugtaget på Fjern- & Regionalbanen ultimo 2025.					

Arealoverdragelse ifm. nyt værksted ved Godsbanegården i København og erstatningsanlæg i Høje Taastrup

Projektet omfatter arealoverdragelse fra Banedanmark til DSB i forbindelse med etablering af DSB's nye værksted ved Godsbanegården i Jernbanebyen i København og DSB's etablering af et erstatningsareal til Banedanmark i Høje Taastrup. Projektet udføres af DSB.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 120 af juni 2023	406,9	245,7	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Erstatningsanlægget i Høje Taastrup, som er en del af aftalen om overdragelse af arealet til Godsbanegården, er overdraget til Banedanmark i december 2024 og ibrugtaget. Drøftelser vedr. en række forhold i forbindelse med arealoverdragelsen ved Jernbanebyen pågår stadig.					

Programmet for Fremtidens S-bane

Fremtidens S-bane har til formål at opgradere hele den nuværende S-bane til et fuldautomatiseret system. Dette omfatter bl.a. anskaffelse af nye S-tog, ombygning af infrastruktur, opdatering af signalsystem og andre systemer samt samling af sektoransvaret for S-banen hos DSB. Der angives her status for FS-programmet som helhed. Særsomt rapportering vedrørende udbudsprojekterne påbegyndes, efter de enkelte kontrakter er underskrevet, og aktstykker er tiltrådt.

Hjemmelsgrundlag	Forventet totaludgift (Central reserve)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende idriftsættelsesår	Væsentlige ændringer si- den seneste Anlægsstatus
Beslutningsoplæg for Fremtidens S-bane, april 2021 Kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om offentlig servicetrafik	29,4 mia. inkl. programom- kostninger (PL 2023)	2021	Første udrulning på Ringbanen (EDL): juli 2029/marts 2032 Fulldautomatisk drift på hele S-ba- nen: Okt. 2037/mar. 2040	Nej

Økonomi:

Alle estimater for den samlede investering i Fremtidens S-bane er indekseret jf. PL2023 og angivet uden ikke-afløftningsberettiget moms. Den endelige opgørelse over alle nødvendige omkostninger og investeringer til fuldautomatiseret infrastruktur udestår, da programmet for Fremtidens S-bane fortsat er i udbudsfasen. Investeringsoverblikket og programplanen opdateres løbende, når der indgås kontrakter. Estimer til toganskaffelse inkluderer kabling og installationspunkter, der muliggør eftermontering af udstyr til semiautomatisk fremføring. Der arbejdes på validering af estimater for opstillingsspor og nyt værksted (inkl. CBTC på værksted).

Aktuel status for programmet:

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 besluttede den 28. juni 2021, at DSB skal fortsætte forberedelserne til fuldautomatiseret drift på S-banen baseret på beslutningsoplægget for Fremtidens S-bane fra april 2021.

Oprindeligt var udrulning på Ringbanen (Early Deployment Line, EDL) planlagt til juli 2029, men som led i den løbende udvikling af programmet og på baggrund af erfaringer fra leverandører og internationale eksperter har DSB styrket planlægningen og valgt at afsætte ekstra tid til bl.a. produktion af de nye fuldautomatiske S-tog, systemintegration og testkørsel. Dette skal sikre en grundig afprøvning af det samlede system inden idriftsættelse. Derudover er udbudsprocessen forlænget for at sikre tid til tilbundsgående dialog med leverandører og højere kvalitet i løsningerne. Den forventede udrulning på Ringbanen er nu primo marts 2032.

Da Fremtidens S-bane stadig er i udbudsfasen, er leveranceplanerne fra tilbudsgiverne endnu ikke fastlagt, og flere projekttidsplaner er under udvikling, hvilket skaber usikkerhed omkring den samlede programplan. Forligskredsen vil i 2. kvartal 2026, i forbindelse med tildeling af kontrakt på de understøttende systemer (SuSy), blive forelagt en opdateret programplan for automatiseringen af S-banen (v. 7.0). Indtil da arbejder DSB løbende på at optimere tidsplanerne for de enkelte projektspor frem mod kontraktunderskrivelserne på de nye S-tog og systemer.

Det er hensigten, at investeringerne i Fremtidens S-bane skal dækkes af følgende aktstykker:

- CBTC – Fortroligt aktstykke Å tiltrådt af finansudvalget den 22. februar 2024
- Indkøb af 226 nye S-togsæt – Forventes forelagt første kvartal 2026.
- Rammeaktstykke om nyetableringer og tilpasninger af den nuværende (konventionelle) infrastruktur – Forventes forelagt første kvartal 2026.
- Indkøb af støttesystemer (Susy) – Forventes forelagt i maj 2026
- Nyt værksted i Vinge – Forventes forelagt i andet halvår af 2026

Strategiske risici

FS-programmets risici tager afsæt i fire strategiske risici ved overgangen til fuldautomatisk drift: *Passagerernes præferencer imødekommes ikke, Den fuldautomatiske S-bane fordyres, Forstyrrelse under transition til fuldautomatisk drift og Transition til fuldautomatisk drift udskydes*. Disse overordnede, strategiske risici er sammensat af flere underliggende program- og projektrisici, som alle håndteres jf. programmets risikostyringsstrategi.

Aktuel status

DSB arbejder på at sikre niveaufri adgang for passagerer med reduceret mobilitet i det fuldautomatiske togsystem, men den ældre infrastruktur og ukendte leverandørløsninger kan udfordre dette. Investeringer i den fuldautomatiske S-bane risikerer at stige på grund af komplekse infrastrukturarbejder og integration af uprøvede systemer. Overgangen til fuldautomatisk drift kan medføre driftsforstyrrelser, især grundet komplekse IT-systemer og koordination med Banedanmark, hvilket kan påvirke punktligheden. Endelig er der risiko for forsinkelser i sikkerhedsgodkendelsen, da centrale systemdesign først forventes klar i 2026, og potentielle klager fra leverandører kan yderligere forsinke processen.

DSB har iværksat tiltag såsom tæt samarbejde med Banedanmark og øvrige interessenter, markedsdialog med leverandører, og optimering af udbudsprocesser for at mitigere disse risici.

Køb af onboard-enheder til nye S-tog og opgradering af signalsystemet til fuldautomatisk S-togsdrift

Projektet indgår som del af programmet for Fremtidens S-bane og omfatter køb af onboard-enheder til 226 nye S-tog i perioden 2027-2038 og opgradering af signalsystemet til fuldautomatisk S-togsdrift i perioden 2027-2034.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt Å af februar 2024	(fortroligt)	(fortroligt)	2024	2038	Nej

Økonomi:

Projektet blev igangsat med fortroligt akt Å af 22. februar 2024. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil garantiperioden er udløbet. Den godkendte totaludgift forventes overholdt.

Aktuel status for projekt:

Projektet følger fortsat tidsplanen. Levering af onboard-enheder forventes fortsat afsluttet i 2038. Opgradering af signalsystemet forventes fortsat afsluttet i 2034.

6. Puljeprojekter på transportområdet

6.1 Status for puljer

Tabel 6.1 Økonomioversigt over igangværende puljer på transportområdet (mio.kr., 2025-priser)

Pulje	Aftale	Puljestørrelse	Forbrug per 01.07.2025	Udmøntningsperiode	Puljeansvarlig
Pulje til grønne busser og grøn flextrafik	Aftale om Infrastrukturplan 2035	272,1	151,4	2022-2026	Trafikstyrelsen
Pulje til frivilligbusser	Regeringens landdistriktpolitiske udspil	20,0	10,3	2024-2025	Trafikstyrelsen
Pulje til behovsstyret transport	Regeringens landdistriktpolitiske udspil	50,2	40,0	2024-2027	Trafikstyrelsen
Pulje til ladeinfrastruktur på privatbanerne	Aftale om Infrastrukturplan 2035	306,9	0,0	2025-2035	Trafikstyrelsen
Pulje til Signalløsning for godstog	Aftale om en grøn transportpolitik	57,3	20,4	2017-2025	Banedanmark
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	54,6	37,2	2012-2026	Banedanmark
Pulje til overkørsler	Aftale om en grøn transportpolitik	696,9	651,1	2009-	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	58,1	33,9	2017-2026	Banedanmark
Pulje til tilgængelighed på stationer	Aftale om Infrastrukturplan 2035	783,6	38,1	2022-2035	Banedanmark
Pulje til tilgængelighed, kollektiv trafik	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	21,2	19,7	2016-2025	Banedanmark
Pulje til sikkerhed ved personovergange	Aftale om Infrastrukturplan 2035	183,2	5,5	2022-2029	Banedanmark
Pulje til veteranog	Aftale om Infrastrukturplan 2035	21,6	21,4	2023	Banedanmark

Pulje til ladeinfrastruktur (på statsbaner)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	929,0	86,8	2023-2030	Banedanmark
Pulje til cykelstier langs statsvejnettet	Aftale om udmøntning af midler til cyklisme og Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020	388,0	271,7	2021 – 2023	Vejdirektoratet
Pulje til land og by	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3.701,6	467,0	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikssikkerhed – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	733,9	46,8	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafikssikkerhed – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	51,6	46,1	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til støjbekæmpelse	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3.700,6	584,0	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.728,1	204,2	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.809,1	467,7	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	580,3	212,8	2022 – 2027	Vejdirektoratet
Pulje til rastepådses	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	50,0	41,5	2022 – 2023	Vejdirektoratet
Pulje til ladeinfrastruktur til tung vejtransport	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	778,9	6,0	2024-2031	Vejdirektoratet
Pulje til fremme af el-delebi-ler	Aftale om infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	108,5	60,6	2023-2024	Vejdirektoratet
Pulje til mere trygge og attraktive stationer	Infrastrukturplan 2035	350,0	48,3	2022-2035	DSB

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

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

Ladeinfrastruktur i Skjern (Pulje til ladeinfrastruktur)

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	69,5	46,5	2024	2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Den økonomiske ramme på 69,5 mio. kr. forventes ikke overholdt. Projektets samlede økonomi er tæt på forelæggelsesgrænsen. Udgifter og risici følges løbende.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er i udførelse. Samlet ibrugtagning af ladeinfrastruktur i Skjern og Holstebro var planlagt til medio 2025. Grundet leveranceproblemer er projektet forsinket, og nyt ibrugtagningstidspunkt forventes at ligge i 4. kvartal 2025.					

Ladeinfrastruktur i Holstebro (Pulje til ladeinfrastruktur)

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	70,6	40,3	2024	2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Den økonomiske ramme på 70,6 mio. kr. forventes ikke overholdt. Projektets samlede økonomi er tæt på forelæggelsesgrænsen. Udgifter og risici følges løbende.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er i udførelse. Samlet ibrugtagning af ladeinfrastruktur i Skjern og Holstebro var planlagt til medio 2025. Grundet leveranceproblemer er projektet forsinket, og nyt ibrugtagningstidspunkt forventes at være 4. kvartal 2025.					

Pulje til veteranotog

Veterantogspuljen blev den 15. december 2023 tildelt Dansk Veteranogsfællesrepræsentation (DVF). Puljen er afsat med det formål at understøtte, at der også i fremtiden kan køres veteranotog på statens jernbanenet. DVF har lagt op til at ændre i sit koncept for pilotprojektet for udrustning af det ombordudstyr i veteranotog, der er nødvendigt for at veteranotog kan køre på strækninger med nyt signalsystem. Det oprindelige forslag var at udruste tre veteranotog med ombordudstyr. Nu lægges der op til en

reduktion, hvor et eller to veteran tog udstyres med ombordudstyr, hvilket er blevet godkendt af Transportministeriet. Pilotprojektet kan opstartes, når projektformalia og regelsæt er opfyldt, hvilket forventeligt vil være 2. halvår 2025

Puljen til signalløsning for godstogslokomotiver

Banedanmark har i august 2024 givet tilsagn om støtte til ECTS-udrustning af godstogslokomotiver til Viking Rail på 20,4 mio. kr. Der er samlet set afsat 57,3 mio. kr. til puljen, og der resterer dermed 36,9 mio. kr. Banedanmark modtog i august 2025 yderligere to ansøgninger. Banedanmark er i gang med sagsbehandlingen for at vurdere, om der kan gives tilsagn om støttemidler. Ansøgningsfristen til puljen udløb den 31. august 2025.

Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet

Der er afsat en økonomisk ramme på 580,3 mio. kr. til at understøtte et højt serviceniveau for opladning langs statsvejnettet med henblik på at sikre en geografisk dækning af ladepunkter, som skal fremme den grønne omstilling og understøtte mobiliteten for elbilister.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 30.06.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	580,3 (0,0)	212,8	2022	2027/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Den økonomiske ramme på 580,3 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> På motorvejsnettet er der åbnet ladeparker på rastepladserne Lillebælt N & S, Tappernøje Ø & V samt Langeskov. På det øvrige statsvejnet er der åbnet ladeparker ved Thisted, Haderup, Nørre Snede, Grevinge, Væggerløse, Ribe samt Helsingør. Dermed er i alt 12 ladeparker under aftalerammen nu åbne. Det planlægges at åbne yderligere 20 ladeparker ultimo 2026.					

6.2 Status for større puljeprojekter

Tabel 6.2 viser en økonomioversigt med Transportministeriets igangværende puljeprojekter med en totaludgift på over 70,0 mio. kr., da dette er den forelæggelsesgrænse, der gælder for Vejdirektoratets og Banedanmarks projekter.

Tabel 6.2 Økonomioversigt over puljeprojekter over 70 mio. kr.

Puljeprojekt	Pulje	Bevilling	Forbrug per 01.07.2025	Færdiggørelse
Forbedrede forhold ved Nyt Aalborg Universitetshospital	Pulje til land og by	214,2	66,0	2025
Etablering af støjskærm ved Universitetsboulevard/ Egnsplavej, Aalborg	Pulje til støjbekæmpelse	82,9	94,1	2024
Motoring 3 ved Nørregårdsvej, Rødovre	Pulje til støjbekæmpelse	85,7	49,6	2025
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Pulje til land og by	142,1	99,0	2024
Etablering af støjskærm ved Brådebæk, Rudersdal	Pulje til støjbekæmpelse	85,1	16,8	2025
Støjskærm E45 Vorup, Nordjyske Motorvej ¹⁾	Pulje til støjbekæmpelse	72,6	16,2	2025
Cykelsti ved Hvidkilde Gods vest for Svendborg ¹⁾	Pulje til cyklisme – statslig del	77,1	65,5	2024
Ombygning ved TSA 61 Taulov, Fredericia ¹⁾	Pulje til land og by	70,9	50,4	2025
Støjskærm ved Mølleholmen, Høje Taastrup Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	125,1	2,7	2027
Støjskærm ved Grønningen, Slagelse Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	85,7	2,3	2027
Støjskærm ved Pedersborg, Sorø Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	74,0	2,8	2027

1) Projekterne overstiger 70 mio. kr. som følge af prisopregning og ikke som følge af væsentlige projektændringer.

7. Bygninger

I dette kapitel gives en status for igangværende byggeprojekter. Af bilag 5 fremgår en oversigt over den geografiske placering af igangværende aktstykke-godkendte projekter på bygningsområdet.

Governance – tilpasset Ny Anlægsbudgettering

Med virkning fra 1. januar 2017 har der i forhold til Bygningsstyrelsens projekter været anvendt følgende tiltag for projekter over 500 mio. kr. eller projekter, der vurderes som særligt risikofyldte.

Eksterne kvalitetssikringer

Projekternes beslutningsgrundlag, inklusive totaludgift, underlægges en ekstern kvalitetssikring, som bestilles af Transportministeriets departement.

Fast korrektionstillæg

For projekter, hvor der er indgået dialogbaserede aftaler med kunden, tillægges totaludgiften et korrektionstillæg på 10 pct. Totaludgift, inklusive korrektionstillæg, udgør den nye dispositionsramme. Det er fortsat projektets endelige udgifter, der ligger til grund for huslejefastsættelsen.

For projekter, hvor der er indgået fastprisaftaler med kunden, tillægges budgettet et korrektionstillæg på 2,5 pct. For fastprisprojekter baseres huslejen på budgettet, inklusive korrektionstillægget.

Kundeønskede tilvalg og ændringer

Transportministeriets departement orienteres om kundeønskede tilvalg og ændringer, der medfører udgifter på 10 pct. af den besluttede dispositionsramme, dog minimum 10 mio. kr. Bygningsstyrelsen skal i orienteringen redegøre for ændringens effekt på projektet, herunder risici og håndtering heraf. Ved kumulative tilvalg og ændringer orienteres Transportministeriets departement, når 10 pct. af dispositionsrammen, dog minimum 10 mio. kr., er disponeret.

Boks 4 - Markedssituationen på bygningsområdet

Bygningsstyrelsen genudbød i foråret 2024 den strategiske rammeaftale for totalentrepriser og kunne i december 2024 udpege Hoffmann A/S som samarbejdspartner under den strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Den Strategiske Rammeaftale for totalentreprenørydelser omfatter planlægning, projektudvikling, projektering og udførsel på hele Bygningsstyrelsens opgaveportefølje som nybyggeri, tilbygning, modernisering, renovering og vedligehold.

Målet med den strategiske rammeaftale er, via gentagne samarbejder med én aftalepart, blandt andet at opbygge et tæt og løbende samarbejde om byggeprojekterne med fokus på optimering af tid, budget og kvalitet. Bygningsstyrelsens byggeprojekter vil som udgangspunkt blive gennemført i den strategiske rammeaftale, hvorfor Bygningsstyrelsen er mindre sårbar i forhold til markedsudsving og herudover hurtigere vil kunne igangsætte og gennemføre byggeprojekter.

I andet halvår 2025 fortsatte byggeriet med at være udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft samt relativ lange leveringstider. Byggeaktiviteten er inden for nybyggeri generelt kraftigt på vej op efter et par år med lav aktivitet, hvilket forstærker manglen på kvalificeret arbejdskraft til de tunge og mandskabskrævende renoveringsprojekter.

Bygningsstyrelsen oplever et stabiliserende prisniveau på materialepriser, og forventer at tendensen fortsætter de kommende år. Bygningsstyrelsen har derfor ændret sine budgetteringsforudsætninger til indeksering i 2025 på baggrund af de aktuelle og forventede fremtidige markedsforhold.

7.1 Større igangværende byggeprojekter

Igangværende byggeprojekter

Tabellen 7.1 viser Bygningsstyrelsens igangværende byggeprojekter (nybygning og ombygning) på over 100 mio. kr. Byggeprojekter finansieres, hvor andet ikke fremgår, ved lånoptagning mod efterfølgende huslejebetaling.

Tabel 7.1 | Oversigt over byggeprojekter over 100 mio. kr. (mio. kr., 2025-priser)

Projekt	Kunde	Godkendt udgift	Overholdelse af godkendt budget	Væsentlige ændringer ¹	Ibrugtagningsår/ Åbningsår
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekuttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteanstyrelsen	961,7	Ja	Nej	2025
Modernisering af RUC Pergola	Roskilde Universitet	489,6	Ja	Nej	2026
Nyt krisestyringscenter	Københavns Politi	283,6	Ja	Nej	2026
Facaderenovering, Datalogisk institut	Københavns Universitet	238,0	Ja	Nej	2028
Ombygning af Frederikskaj 6	Rigspolitiet	536,4	Ja	Nyt projekt	2027

Anm: "Kunde" angiver den part, som projektet opføres på vegne af. "Godkendt budget" er senest godkendte budget og udgør projektets totaludgift som angivet i igangsættelsesaktstykke, seneste aktstykke eller finanslov. "Overholdelse af godkendt budget" angiver, hvorvidt Bygningsstyrelsen forventer, at den senest godkendte totaludgift for projektet overholdes. Ved overskridelse af totaludgiften er grænsen for, hvornår overskridelsen skal forelægges Finansudvalget, ændringer på mindst 10 pct. og mindst 10 mio. kr. Overholdelse af godkendt budget er opgjort i oprindelige priser (med mindre andet er angivet).
1) Kolonnen angiver, om der har været væsentlige ændringer siden *seneste* Anlægsstatus. Væsentlige ændringer indbefatter blandt andet forsinkelser og fordyrelser. På side 9 i læsevejledningen beskrives væsentlige ændringer nærmere.

Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AK af 25. juni 2020 Akt. 69 af 2. december 2021	961,7	764,4	2020	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift overholdes.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der var ABT-aflevering til Bygningsstyrelsen i maj 2025 og overdragelse til kunderne 2. juni 2025, hvorefter bygningen hen over sommeren blev ibrugtaget af alle kunderne.					

Modernisering af RUC Pergola, Roskilde Universitet

Modernisering med henblik på fornyelse af de oprindelige bygninger for Roskilde Universitet, som blandt andet omfatter en totalrenovering og ny disponering af fem eksisterende bygninger samt etablering af to nye mellembygninger. Projektet er placeret på Universitetsvej 1, 4000 Roskilde.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 63 af 7. december 2023	489,6	338,0	2023	2026/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forløber planmæssigt og der er god fremdrift. Mangelgennemgang og aflevering af første deletape er gennemført og overdrages til RUC d 1. december 2025.					

Nyt krisestyringscenter, Københavns Politi

Københavns Politi ønsker et nyt krisestyringscenter på ca. 2.145 m2 opført ved eksisterende kontorbygning og parkeringsanlæg på adressen Hambrosgade 21 beliggende over for Københavns Politigård, Otto Mønstedts Gade 2. Krisestyringscenteret vil indeholde en række fysiske faciliteter, som skal understøtte Københavns Politis operative forpligtelser og behov ved at stille henholdsvis krisestyrings- og stabsfaciliteter til rådighed.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 76 af 5. december 2024	283,6	80,3	2024	2026/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Projektet forløber planmæssigt og der er god fremdrift. Der blev afholdt rejsegilde august 2025, hvor påmontering af præfabrikerede trækasetter blev igangsat. I oktober 2025 blev lukning af råhuset og tætning af klimaskærmens trækonstruktion gennemført.					

Facaderenovering, Datalogisk institut

Bygningsstyrelsen har valgt at prioritere midler fra puljen til centralt vedligehold på § 28.73.01 til vedligehold på bygningen beliggende Universitetsparken 1 i 2100 København N, som bruges af Datalogisk Institut på Københavns Universitet. Bygningens facader og vinduer er i dårlig stand og kræver omfattende vedligeholdelsesarbejder. Facaderne er i så dårlig stand, at facadestenene har nedfaldsfare, da armeringsjernet i den bagvedliggende ydervæg korroderer (udvider sig) og skubber facadestenene løs.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 185 af 27. marts 2025	238,0	14,4	2025	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forløber planmæssigt og der er god fremdrift. Nedtagning af eksisterende facadesten er gennemført på ca. 98 % af bygningen. De nedtagne sten miljøsaneres med henblik på genbrug og genopsætning, hvor dette vurderes muligt. Opsætning af midlertidig afdækning af facaden påbegyndes. Der er 4 etaper. På etape 1 er der etableret dræn langs bygningen og nedspuling af eksisterende porøse beton på facaden under udførelse.					

Ombygning af Frederikskaj 6, Rigspolitiet

Bygningsstyrelsen købte i 2024 ejendommen Frederikskaj 6, 2450 København SV til Rigspolitiet. Ejendommen skal moderniseres og ombygges og vil herefter blive anvendt som kontorbygning samt til Rigspolitiets døgnbetjente og øvrige særfunktioner.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.07.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 173 af 25. april 2024 Akt. 215 af 15. maj 2025	536,4	33,1	2025	2027/2027	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektet er igangsat med akt. 215 af 15. maj 2025 med en totaludgift på 536,4 mio. kr. inkl. udgifter til køb af bygningen på 169,0 mio. kr., der er godkendt ved akt. 173 af 25. april 2024, Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Bygningsstyrelsen modtog og påbegyndte granskning af udførelsesprojektet september 2025. Udførelsen igangsættes når Bygningsstyrelsen modtager byggetilladelsen fra Københavns Kommune. Tidsplanen er udfordret af, at myndighedsbehandlingen har taget længere tid end forventet.					

Projekter under lukning

Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel

Etableringen af særlig sikret retsbygning ved Vestre Fængsel blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. K af 3. marts 2021 med en økonomisk ramme på 165,1 mio. kr. (2025 pl.). Det realiserede forbrug pr. 1. juli 2025 er 179,8 mio. kr. Projektet er overdraget til kunden i december 2022, men Bygningsstyrelsen kan ikke regnskabsmæssigt lukke projektet før tvisten mellem Bygningsstyrelsen og totalrådgiveren er afklaret.

Bygningsstyrelsen har indgået forlig med totalrådgiver, hvorved der ikke er flere tvister på projektet. I forbindelse med skybrud i september 2024 trængte der igen vand ind i retsbygningens underetage. Som følge af udbedringen heraf, er der givet huslejfrihed i perioden fra d. 1. september 2024 – 1. marts 2025, hvor bygningen blev genoverdraget til Domstolsstyrelsens fulde anvendelse.

Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København

Ombygningen af Sankt Kjelds Gård blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 111 af 8. december 2020 med en økonomisk ramme på 287,9 mio. kr. (2025-pl). Det realiserede forbrug pr. 1. juli 2025 er 227,6 mio. kr. Projektet er overdraget til kunden den 1. oktober 2023, men der er forskellige krav, som mangler at blive afklaret før, at Bygningsstyrelsen regnskabsmæssigt kan lukke projektet. Totalentreprenøren har fremsat en række krav over for Bygningsstyrelsen, hvor størstedelen omfatter forlænget byggepladsdrift.

Bygningsstyrelsen har gennemgået de fremsendte krav og afvist dem. Bygningsstyrelsen har derudover et dagbods krav mod totalentreprenøren.

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013. Projektets økonomiske ramme er blevet udvidet ad flere gange og senest med akt. 267 af den 10. september 2024 tidligere fortroligt akt. Ø af 19. maj 2022, hvor projektets økonomiske ramme er 4.834,5 mio. kr. (2025-pl). Pr. juli 2025 er projektets estimerede slutpris 5.410,0mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 1. juli 2025 er 5.401,0 mio. kr. Totaludgiften er behæftet med usikkerhed, idet der verserer voldgiftssager med en række af projektets entreprenører. Sagerne forventes først afgjort i de kommende år.

Niels Bohr Bygningen blev overdraget af Vejdirektoratet til Københavns Universitet den 1. juli 2023.

SDU SUND. Syddansk Universitet

Nybyggeriet af SDU SUND blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 136 af 7. juni 2018 med en bevilliget økonomisk ramme på 1.930,8 mio. kr. (2025-pl). Pr. juli 2025 er projektets estimerede slutpris 1.885,6 mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 1. juli 2025 er 1.880,5 mio. kr. SDU SUND blev overdraget af Vejdirektoratet til Syddansk Universitet den 1. september 2023.

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Nybyggeriet af Nyt Statens Naturhistoriske Museum blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 165 af 14. marts 2019 med en bevilget økonomisk ramme på 1.260,4mio. kr. (2025-pl). Projektets økonomi, udover den bevilligede ramme, skal ses i sammenhæng med ekstrabevilling og tilkøb via KU, som KU selv finansierer. Med tillægsaftale ved KU er projektets samlede estimerede slutpris 1.380 mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 1. juli 2025 er 1.359,2 mio. kr.

Nyt Statens Naturhistoriske Museum blev overdraget af Vejdirektoratet til Københavns Universitet den 12. juli 2024. Efter overtagelsen har der været afholdt 1. års gennemgang i 2025 og VD har gennemført flere af KU’s ønsker om tilkøb, men ellers har der ikke væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus.

Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus

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

Tabel 7.2 Projekter lukket siden seneste Anlægsstatus

Projekt	Kunde	Aktstykke/ hjemmel	Godkendt budget	Forbrug per 01.07.2025	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtag- ningsår	Bevil- lings- ansvarlig
---------	-------	-----------------------	--------------------	---------------------------	---------------------------------------	----------------------	-------------------------------

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	Akt. 38 af 4. december 2014 Akt. 135 af 23. juni 2016 Akt. 143 af 4. februar 2021	400,5	378,8	Ja	2024	Bygningsstyrelsen
---	-------------------------------	--	-------	-------	----	------	-------------------

7.2 Status på UNILAB-midlerne

Formål

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

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 135 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.572,3 mio. kr. (løbende priser), hvoraf 128 projekter er afsluttet, jf. nedenstående tabel. Herudover er der afsat midler til endnu ikke-igangsatte genopretningsprojekter på de enkelte universiteter, som skal igangsættes i de kommende år.

Der pågår fortsat afklaring på nogle universiteter af, hvorledes de sidste midler skal anvendes. Arbejdet vedrørende laboratorieerstatningslokaler er godt i gang, og der er afgivet tilsagn til en værdi af 2.822,9 mio. kr. til i alt 22 projekter, jf. nedenstående tabel.

Den budgetmæssige situation

I henhold til aftale om fordeling af globaliseringsreserven til forskning og udvikling 2010-2012 af 5. november 2009 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 6 mia. kr. (løbende priser), hvoraf § 28.73.01. Ejendomsvirksomhed vedrørende uddannelses- og forskningsbygninger finansierer 3,0 mia. kr. Af den samlede pulje på 6,0 mia. kr. er der brugt ca. 5,4 mia. kr. og yderligere afsat 348,8 mio. kr. til endnu ikke igangsatte projekter.

Tabel 7.3 | Laboratoriemoderniseringer per august 2025 (mio. kr., løbende priser)

2. del 2024	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i alt, mio.kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	135	2.572,3	279,6	2.851,9	128
Erstatningslokaler	22	2.822,9	54,4	2.877,3	18
I alt	156	5.395,2	334,0	5.729,2	143

7.3 Status på nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg

Formål

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

Status

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

Bygningsstyrelsen havde pr. 3. august 2025 fået overdraget 475 sager fra Fødevarestyrelsen. Heraf er 42 sager i fase 1 til indledende behandling, 88 sager er i fase 2, hvor miljørådgiver udarbejder miljørapport. Der er 27 farme i miniudbud, 94 sager i fase 4, hvor nedrivninger er igangsat, og 214 nedrivninger er afsluttet og ligger i fase 5.

I henhold til akt. 86 af 30. marts 2023 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 3.791,4 mio. kr. (2023-priser). Af den samlede økonomiske ramme er der pr. 01.11.2025 brugt 513 mio. kr. Mindre forbruget kan hovedsageligt henføres til tidsforskydning i projektet vedrørende nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg grundet færre overdragede sager fra Fødevarestyrelsen end forventet. Ydermere har afholdte entrepriseudgifter til de afsluttede nedrivninger vist sig at være lavere end de budgetterede udgifter. Dette skyldes bl.a. lave tilbudspriser grundet stor konkurrence mellem entreprenørerne på rammeaftalen, samt at identificerede usikkerheder kun i begrænset omfang er indtruffet, hvilket ikke med sikkerhed er repræsentativt for kommende nedrivninger.

Tabel 7.4 | Antal sager overdraget til Bygningsstyrelsen fordelt på stade pr. 3. november 2025

Sager modtaget fra Fødevarestyrelsen	Fase 1: Indledende screening	Fase 2: Miljørapporter under udarbejdelse	Udarbejdede miljørapporter, i alt	Ansøgte nedrivningstilladelse, i alt	Modtagne nedrivningstilladelser, i alt	Fase 3: Farme i miniudbud	Fase 4: Nedrivninger igangsat	Fase 5: Afsluttede nedrivninger
475	42	88	361	398	349	27	94	214

Tabel 7.5 | Nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg (mio. kr., løbende priser)

År	Bevilling jf. akt 86 af 30. marts 2023 (mio. kr.)	Forventet forbrug	Faktisk forbrug pr. 01.11.2025
2023	186,2	-	17,2
2024	857,2		147,4
2025	928,1	673,2**	348,4
I alt	4311,9*	-	513

Anmærkning: *) Samlet totaludgift som angivet på finansloven for 2025. **) Beregningen pr. ejendom er revideret pr. august 2023, jf. tilbudspriser til rammeaftaler. Prisen pr. ejendom er i gennemsnit ca. 2,9 mio. kr. (2025-pl). Heri er indregnet usikkerhed med hensyn til pris og mængde. Antal er estimeret til 200 stk. i 2025.

8. Bilag

Bilag 1: EU-støtte

Gennem EU's infrastrukturfond, Connecting Europe Facility (CEF), kan statslige anlægsprojekter på det transeuropæiske transportnet (TEN-T) kan søge om EU- støtte. CEF-budgettet følger perioden for EU's flerårige finansielle ramme.

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

Tabel 10.1 nedenfor viser den tildelte EU-støtte i to budgetperioder samt de udbetalte støttebeløb til og med 1. juli 2025 fordelt på statslige bane- og vejprojekter.

Den samlede tildelte EU-støtte til de anførte projekter er på 11.924,9 mio. kr., hvoraf de 5.726,7 mio. kr. foreløbigt er udbetalt. Den konkrete status for de enkelte anlægsprojekter fremgår af de projektspecifikke beskrivelser andetsteds i publikationen.

Tildelt EU-støtte henviser til det støttebeløb, som Europa-Kommissionen har givet tilsagn om at udbetale til det givne projekt. Udbetalt EU-støtte henviser til det akkumulerede støttebeløb, som anlægsprojekterne har fået udbetalt fra indgåelsen af støtteaftalen til og med 1. juli 2025. Udbetaling af EU-støtten foregår i rater i takt med, at fremdriften i projektet indberettes til Europa-Kommissionens agentur, kaldet CINEA. Indtil projektet er afsluttet, og der er udarbejdet slutrapport, som er godkendt af CINEA, anses den udbetalte EU-støtte som foreløbig.

Tabel 8.1: Tildelt og udbetalt støtte til støtteaftaler indgået i perioden 2014 - 2025

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-Kyst; anlægsfasen. 2014 tildeling	4.388,1	2.378,6
Femern Bælt – Kyst-til-Kyst; anlægsfasen. 2022 tildeling	4.026,7	1.458,5
Femern Bælt – Kyst til Kyst; anlægsfasen. 2024 tildeling	1.188,3	415,9
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen); anlægsfasen. fase 1	863,2	690,6
Femern Bælt - Danske jernbaneanlæg (Ringsted-Femern Banen); projektering. Fase 2	28,9	28,9
Sund & Bælt – Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Københavns Lufthavn Station; projektering	29,7	14,9
Sund & Bælt - Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Københavns Lufthavn Station; anlægsfasen. Støtten er bevilget som en del af den militære mobilitetsprioritet.	196,1	68,7

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Sund & Bælt – Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station og overhalingsspor ved Kalvebod Brygge; projektering. Støtten er bevilget som en del af den militære mobilitetsprioritet	26,2	13,1
Sund & Bælt – Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod Brygge; anlægsfasen. Støtten er bevilget som en del af den militære mobilitetsprioritet.	319,0	111,7
Banedanmark – Signalprogrammet – Ombordudstyr	37,0	37,0
Banedanmark – Signalprogrammet - Ny Bane København-Ringsted	53,3	53,3
Banedanmark – Signalprogrammet – Fredericia - Aarhus og Aarhus-Aalborg Lufthavn	161,8	80,7
Banedanmark – Signalprogrammet – Etablering af sikringsanlæg på strækningen Aarhus- Aalborg Lufthavn	69,1	69,2*
Banedanmark – Signalprogrammet – Fredericia (Middelfart) – Padborg	193,8	96,9
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	253,5
DSB – Udrulning af ERTMS i DSBs rullende materiel	26,8	24,4

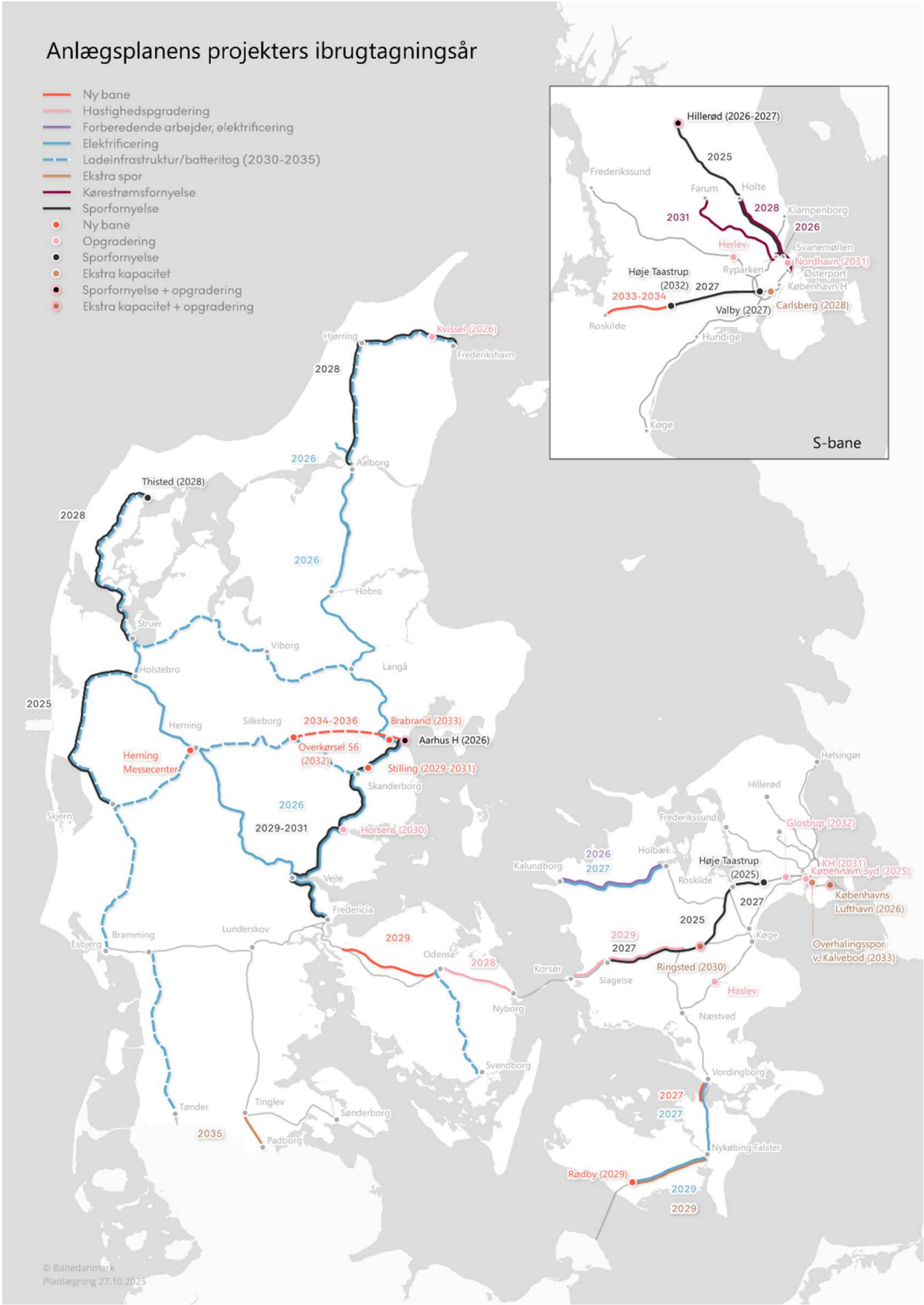
* Projektet ovenfor kaldet ”Banedanmark – Signalprogrammet – Etablering af sikringsanlæg på strækningen Aarhus- Aalborg Lufthavn” blev afsluttet som planlagt i efteråret 2024 og Banedanmark har i maj 2025 modtaget slutbetalingen fra Kommissionen. Den udbetalte EU-støtte er umiddelbart højere end den tildelte støtte, hvilket skyldes kursdifferencer.

I januar 2025 ansøgte Banedanmark i samarbejde med A/S Storebælt om EU-støtte til udrulningen af signalprogrammet på strækningen Korsør – Middelfart. I juli måned indstillede Kommissionen ansøgningen til at modtage den ansøgte EU-støtte. Projektet fremgår af nedenstående Tabel 10.2. I løbet af efteråret 2025 forventes der indgået en støtteaftale med Kommissionen, hvorefter projektet fremadrettet medtages i ovenstående oversigt i Tabel 10.1.

Tabel 8.2: Tildelt støtte til støtteaftaler, der forventes indgået i efteråret 2024

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.
Banedanmark i samarbejde med A/S Storebælt – Signalprogrammet – Korsør – Middelfart	175,9

Bilag 2: Banedanmarks igangværende projekter på baneområdet



Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen



Bilag 4: Vejdirektoratets igangværende større anlægsprojekter på vejområdet

Igangværende større vejprojekter

Opdateret 15.09.2025



Copyright Vejdirektoratet (66)

Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Tabel 8.3: Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
København	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
	Særligt Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet
	Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut
	Nyt krisestyringscenter	Københavns Politi
	Facaderenovering, Datalogisk institut	Københavns Universitet
	Ombygning af Frederikskaj 6	Rigspolitiet
Odense	Lerchesgade 35	Danmarks Frie Forskningsfond, Spillemyndigheden, Skattestyrelsen, Skatteankestyrelsen, Miljøstyrelsen, Social- og Boligstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø og Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering.
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet
	Modernisering af RUC Pergola	Roskilde Universitet

Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

For projekter omfattet af Ny Anlægsbudgettering afsættes reserver (korrektionsstillæg) svarende til 30 pct. af projektets basisoverslag med henblik på at finansiere de fordyrelser, som erfaringsmæssigt opstår som følge af uforudsete hændelser, ufuldstændig viden mv. Af disse svarer 10 pct. til projektreserven, der disponeres af anlægsmyndigheden. De resterende 20 pct. er projektets bidrag til den centrale reserve. Adgang til midler i den centrale reserve skal godkendes af Transportministeriets departement og Finansministeriet efter nærmere fastsatte regler. Projektets totaludgift er således basisoverslaget tillagt 10 og 20 pct.-reserverne. Det er på baggrund af tidligere erfaringsgrundlag besluttet, at de afsatte reserver for vejprojekter reduceres og fremover skal udgøre 15 pct. af projektets basisoverslag, henholdsvis 10 pct. til projektreserven og 5 pct. til den centrale reserve.

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

Tabel 8.4 | Oversigt over udmøntning af den centrale anlægsreserve til igangværende projekter (mio. kr.)

Projekt	Oprindelig reserve (løbende priser)	Tidligere udmøntet reserve (løbende priser)	Udmøntning siden seneste Anlægsstatus (løbende priser)	Resterende reserve (2025-priser)	Projekt-ansvarlig
Signalprogrammet	2.841,2**	3.049,70	0,0	0,0	Banedanmark
Ny bane Aalborg Lufthavn*	43,8	51,3	0,0	0,0	Banedanmark
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	91,3	33,4	0,0	67,8	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	389,3	478,9	0,0	0,0	Banedanmark
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring*	13,8	34,4	0,0	0,0	Banedanmark
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	185,2	0,0	13,3	Banedanmark
Storstrømsbroen	651,4	754,6	0,0	0,0	Vejdirektoratet
Ny bane over Vestfyn	756,7	595,1	613,0	0,0	Vejdirektoratet
Kalundborgmotorvejens 3. etape	83,5	493,0	129,8	0,0	Vejdirektoratet
Udvidelse af Hille-rødmotorvejens forlængelse til motorvej	54,0	0,0	54,0	0,0	Vejdirektoratet

Udvidelse af Københavns Lufthavn Station	109,6	76,9	0,0	35,9	A/S Øresund
Elektrificering Fredericia-Aarhus.	414,7	449,2	0,0	0,0	Banedanmark
Odense Letbane***	171,5	157,2	0,0	32,4	Odense Letbane
Letbane på Ring 3***	282	166,8	0,0	0,0	Hovedstadens Letbane
Øresundsperroner København Syd (Ny Ellebjerg Station)	78,8	17,2	0,0	65,4	Metroselskabet I/S
Fremtidssikring af Aarhus H	Fortroligt	Fortroligt	Fortroligt	Fortroligt	Banedanmark
Opgradering af Hille-rød Station	64,0	0,0	64,0	0,0	Banedanmark

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

* har fået tilført mere fra den centrale anlægsreserve end dets oprindelige reserve.

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

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

Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)

Finansministeriet godkendte ultimo november 2024 træk på den fulde reserve til projektet Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm). Trækket sker som følge af væsentlige merudgifter på både elektrificeringsentreprisen (bl.a. stigninger i kontraktbetalingernes prisindekseringer, prisstigninger på materialer/leverancer, herunder metal, ekstraarbejder samt indgåelse af aftale med leverandøren om at accelerere arbejdet for at sikre, at forsinkelser på dette projekt ikke påvirker udrulningen på Elektrificering Aarhus-Aalborg) og på de forberedende arbejder til elektrificeringen (bl.a. dyrere udbud af broarbejder).

Øresundsperroner København Syd (Ny Ellebjerg Station)

Metroselskabet I/S har fået tilslutning til, at anlægsprojektet med gangtunnel og Øresundsperroner ved København Syd får tilført 17,2 mio. kr. af dets bidrag til den centrale anlægsreserve i 2025. Udmøntningen af ekstra midler er nødvendigt for at sikre projektets gennemførelse. Merbevillingsbehovet skyldes en fejl i projekteringen, hvor der ikke er indbudgetteret midler til SI-signaler på stationen til afvikling af togkørsel. Metroselskabet I/S har efteråret 2025 oversendt en anmodning på yderligere 21,0 mio. kr.

Kalundborgmotorvejens 3. etape

Den opdaterede miljøkonsekvensvurdering har været i offentlig høring inkl. en række besparelsesforslag. På baggrund heraf har forligskredsen bag vejdelene af Infrastrukturplan 2035 truffet beslutning om, at projektet udformes, således at der etableres motorvej på den fulde strækning. Med beslutningen vil totaludgiften forøges med 452,4 mio. kr. (2023-priser), hvilket finansieres gennem træk fra den centrale reserve på vejprojekter og ikke Kalundborgmotorvejens bidrag. forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har den 18. december 2025 tilsluttet sig, at projektet skal tilføres 499 mio. kr.

(2026-pl) til at dække forventede merudgifter til projektet, herunder finansiering fra det resterende bidrag fra centralreserven

Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej

Den forventede samlede totaludgift er 1.615 mio. kr. (2026-pl). En del af de ekstra 381 mio. kr. kommer fra finansiering af projektets bidrag til den centrale anlægsreserve.

Ny bane over Vestfyn

Henset til projektets risikoprofil har Vejdirektoratet vurderet, at det er nødvendigt at trække på projektets centrale reserve. Projektfordyrelserne skyldes primært markant højere priser end forudsat til gasledningsomlægningen såvel som til elektrificerings- og signaldelene. Vejdirektoratet har marts 2024 fået tilslutning til at udmønte 545,1 mio. kr. (2024-priser) fra den centrale reserve. Udmøntningen sker på FFL25. I december 2024 blev der udmøntet yderligere 150 mio. kr. Begge træk er inden for projektets totaludgift, der fortsat forventes overholdt. Det er i oktober besluttet at tilføre yderligere 613,0 mio. kr. (2025-pl).

Fremtidssikring af Aarhus H

Projektet har fået tilført et fortroligt beløb fra den centrale anlægsreserve.

Opgradering af Hillerød Station

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 besluttede på baggrund af en af Banedanmark konstateret fordyrelse i marts 2025 at reducere projektets omfang. Beslutningen medførte, at projektet har fået tilført sit fulde bidrag fra den centrale anlægsreserve svarende til 64,0 mio. kr.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal
27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk