



Transportministeriet

Status for anlægs- og byggeprojekter

Anlægsstatus 1, 2025



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	9
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.....	20
6 GHz-frekvensbånd på S-banen	21
Hastighedsopgradering af S-banen	22
2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber	22
Forskønnelse af Nørreport Station	23
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	23
Øresundsperroner ved København Syd Station.....	24
Overhalingsspor ved Kalvebod	24
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station.....	25
2.2 Større fornyelsesprojekter	26
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted.....	27
FTN Fibernkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro	27
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	28
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev.....	29
Testsystem for ibrugtagne signalprogramstrækninger	30
Sporfornyelse Skjern-Holstebro	30
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød.....	31
Sporfornyelse Høje Taastrup Station	32
Sporfornyelse Hillerød Station	32
Sporfornyelse Høje Taastrup-Roskilde	33
2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden seneste Anlægsstatus	34
2.4 Fornyelse og vedligehold.....	35
2.5 Igangværende undersøgelser på baneområdet	36
3. Veje	37
3.1 Større vejanlægsprojekter under gennemførelse	38
Storstrømsbroen.....	39

Nordhavnstunnelen	40
Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum	41
Kalundborgmotorvejens 3. etape	41
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	42
Øget kapacitet Rute 15, Herning-Ringkøbing	43
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	43
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N	44
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N ..	44
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	45
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	46
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg	46
Korskro-Varde	47
Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund- Hanstholm	47
Udvidelse af Amagermotorvejen	48
3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet	49
3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste anlægsstatus	49
3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse	49
3.5 Undersøgelser på vejområdet	50
3.6 Gennemførte undersøgelser på vejområdet	51
4. Letbaner	52
5. Femern	53
5.1 Kyst til kyst-forbindelse	53
5.2 Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	54
6. Metroen	55
6.1 M4 Sydhavnsmetroen	55
7. DSB	56
7.1 Indkøb af materiel	56
Indkøb af nye eltog	56
Indkøb af nye vogne	56
Merkøb af nye vogne	57
7.2 Eksisterende materiel	57
Levetidsforlængelse af S-tog og IR4	57
7.3 Anlæg af værksteder	58
Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København	58
Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus	58
Anlæg af værksted ved Næstved	59
7.4 Øvrige projekter	59
Nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem fra IVU	59
Arealoverdragelse ifm. nyt værksted ved Godsbanegården i København og erstatningsanlæg i Høje Taastrup	60

Køb af onboard-enheder til nye S-tog og opgradering af signalsystemet til fuldautomatisk S-togsdrift	60
8. Puljeprojekter på transportområdet	61
8.1 Status for puljer	61
Ladeinfrastruktur i Skjern (Pulje til ladeinfrastruktur)	63
Ladeinfrastruktur i Holstebro (Pulje til ladeinfrastruktur)	64
Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	65
Pulje til veteran tog	65
Puljen til signalløsning for godstogslokomotiver	65
8.2 Status for større puljeprojekter	66
9. Bygninger	67
9.1 Større igangværende byggeprojekter	68
9.1.1 Igangværende byggeprojekter	68
Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet	69
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense	69
Modernisering af RUC Pergola, Roskilde Universitet	70
Nyt krisestyringscenter, Københavns Politi	70
Facaderenovering, Datalogisk institut, Københavns Universitet ..	70
9.1.2 Projekter under lukning	72
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	72
Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København	72
9.1.3 Projekter ved Vejdirektoratet	72
9.1.4 Projekter ved Vejdirektoratet under lukning	72
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet	72
SDU SUND. Syddansk Universitet	72
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet ..	73
9.1.5 Afsluttede projekter siden seneste anlægsstatus	73
9.2 Status på UNILAB-midlerne	74
9.3 Status på nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg	75
10. Bilag	76
10.1 Bilag 1: EU-støtte	76
10.2 Bilag 2: Banedanmarks igangværende projekter på baneområdet	78
10.3 Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	79
10.4 Bilag 4: Vejdirektoratets igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	80
10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter	81
10.6 Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve	83

1. Indledning

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

Forbruget for igangværende projekter er i denne publikation opgjort per 1. januar 2025 medmindre andet angives. De tekstmæssige beskrivelser af status for udførelsen i de enkelte projekter er opdateret per 1. marts 2025, medmindre andet er angivet. 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 gennemgang af den aktuelle økonomiske situation i 2025-priser, medmindre andet er angivet.

Orienteringen for seneste Anlægsstatus – 2. 2024 – blev fremsendt til Folketinget 19. december 2024.

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 således indsat nye afsnit, hvori afsluttede projekter og undersøgelser siden seneste Anlægsstatus fremgår. Disse vil udgå i næste Anlægsstatus. Tidligere versioner af Anlægsstatus kan tilgås på Transportministeriets hjemmeside.

Tabeller med projektbeskrivelser indeholder følgende oplysninger:

Hjemmelsgrundlag: Lovgivningen, som hjemler 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 2024-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 1/1 2025: Projektets forbrug per 1. januar 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. Fordyrelser, som fører til overskridelse af forelæggelsesgrænsen, træk på den centrale anlægsreserve, forsinkelser med ændring af åbningsåret til følge og/eller ændringer af projektets overordnede formål, betragtes som væsentlige ændringer. Væsentlige ændringer uddybes under Økonomi / Aktuel status for projektet. De steder, hvor der forventes en væsentlig ændring i fremtiden, men hvor økonomi og/eller tidsplan fortsat er under konsolidering, angives der et 'Nej' eller 'Under afklaring' i cellen. Først når konsolideringen har materialiseret sig i en væsentlig ændring, angives der et 'Ja' i cellen.

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

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

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, men der er dog sket en bedring for vareleverancer, ligesom 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 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.

Transportministeriet er fortsat opmærksomme på markedssituationen og vil, sammen med anlægsmyndighederne og selskaberne, monitorere udviklingen tæt, ligesom transportministeren løbende inddrager forligskredsens 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 5 fremgår status for det danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen. For oversigter over puljeprojekter se kapitel 8.

Det bemærkes indledningsvist, at en række projekter beskrevet i dette kapitel er gensidigt afhængige enten af tekniske, tidsmæssige eller andre årsager. Særligt er en række projekter afhængige af Signalprogrammets udrukning 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. Der kan derfor forventes en korrektion af dette på kommende bevillingslove.

Boks 2 | Markedsituationen på baneområdet

Banedanmark oplevede allerede inden krigen i Ukraine en markant stigning i enhedspriserne på jernbaneprojekter. Dette skal dels ses i sammenhæng med de generelle prisstigninger på materialer, dels en meget stor efterspørgsel på jernbaneydelser i Danmark og i Nordeuropa. 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 en nyligt indgået rammeaftale på større sporombygningsmaskiner. Her vil Banedanmark i samarbejde med entreprenøren tilrettelægge arbejderne 2 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 udbydes 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 strækkningsarbejder, 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	Åbnings-år
Ny bane over Vestfyen	5.963,3	Ja	5.726,7	Nej	Ja	94%	2029
Signalprogrammet ¹⁾	21.913,4	Under afklaring	21.913,4	Under afklaring	Nej	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	Ja	100 %	2026
Elektrificering af Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.799,5	Ja	2.799,5	Ja	Ja	100 %	2026
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.338,1	Ja	1.321,4	Ja	Nej	100 %	2024/2027
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	Ja	0 %	2025
Stilling Station	23,5	Ja	19,7	Nej	Nej	0 %	2029-31
Fremtidssikring af Aarhus H ¹⁾	[fortroligt]	Ja	[fortroligt]	Ja	Ja	100 %	2026
Flytning af Herlev Station	229,7	Ja	194,2	Ja	Ja	0 %	Ja
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	Ja	0 %	2026/2027
6 GHz-frekvensbånd på S-banen	124,7	Nej	124,7	Ja	Ja	0 %	Annulleret

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 01.01.2025	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	5.963,3 (236,6)	1.288,4	2021	2028/2029	Ja (Træk på central reserve)
<i>Økonomi:</i> Der er i marts 2024 godkendt træk på 545,1 mio. kr. på den centrale reserve, der er indarbejdet på forslag til finanslov for 2025. I december 2024 blev et yderligere træk på 150 mio. kr. godkendt. Det yderligere træk indarbejdes på forslag til finanslov for 2026. 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. Projektøkonomien er forværret i første halvår 2025. Den forværrede økonomiske situation skyldes primært markedssituationen og deraf afledte ekstraordinære prisstigninger som følge af bl.a. krigen i Ukraine, at der skal håndteres væsentlige større jordmængder end tidligere forventet på hele strækningen, samt krav som følge af baneteknik. Der er særligt usikkerhed omkring jordmængder, samt usikkerhed ift. pris på kørestrøm og sporarbejde, hvilket Vejdirektoratet arbejder på at konsolidere og orientere om. Der er ikke en mulighed for yderligere optimeringer på projektets tekniske dele hvilket betyder, at projektets totaludgift er meget presset, og udviklingen i markedet følges tæt. Der forventes behov for anmodning om yderligere træk på den centrale reserve, når projektøkonomien er konsolideret.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Arbejdet med gasledningen følger tidsplanen. Den nye gasledning blev ibrugtaget i december 2023, og optagning af eksisterende gasledning er afsluttet august 2024. Der er truffet beslutning om, at betalingsspørgsmålet ift. Naturgasledningsomlægningen mellem Vejdirektoratet og Energinet løses ved de retslige instanser. Anlægsarbejdet med baneprojektet følger tidsplanen. Anlægsentrepriserne er alle udbudt og kontraheret i 4. kvartal 2024. Derudover er udfletningsentreprisen udbudt og kontraheret 1. kvartal 2025. Besigtigelserne er overstået, men der pågår fortsat ekspropriationsforretninger samt arkæologiske undersøgelser og udgravninger.					

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 01.01.2025	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	21.913,4 (0,0)	16.077,1	S-bane: Kontrakter indgået 2011 Fjernbane og On-board: Kontrakter indgået 2012	S-bane: 2018/ 2022 Fjernbane: 2021/løbende (senest 2033)	Nej
<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) i forhold til det oprindelige ankerbudget fra 2009. Besparselserne blev gennemført som følge af Signalprogrammets indgåede kontrakter for de nye signalsystemer (jf. to førstnævnte aktstykker) samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet. På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen. Der forventes, på baggrund af ændrede forudsætninger for en række budgetposter, overskridelse af den nuværende projektbevilling. Der blev derfor igangsat en rebudgettering af projektet, som er afsluttet ultimo 2024. I 1. kvartal 2025 er der igangsat ekstern kvalitetssikring af budgettet, der forventes afsluttet i 2. kvartal 2025. Når resultatet af den eksterne kvalitetssikring foreligger, vil der være klarhed over et eventuelt merbevillingsbehov, og der vil herefter kunne foretages den nødvendige bevillingsmæssige håndtering. Banedanmark bliver mødt med meget store krav fra leverandørerne. Således indgår rebudgetteringen i de kommercielt fortrolige forhandlinger med leverandørerne.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> I Østdanmark blev IT-leverancen, RO1 step 2, planmæssigt implementeret på alle ibrugtagne strækninger i marts 2025 i henhold til den reviderede plan. Leverancen udgør udestående leverancer fra ibrugtagningen af strækningen mellem København og Ringsted i foråret 2023. Den næste strækning, der efter planen overgår til nyt signalsystem, er Svendborgbanen 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. Senest blev ibrugtagningen af Esbjerg-(Lunderskov) og Bramming-Tønder (RO2/11) afsluttet i april 2025. Der udestår således nu to ibrugtagninger, (Fredericia)-Aarhus (RO1 S) og Fredericia-(Middelfart)-Padborg & (Tinglev)-Sønderborg (RO3/10).

Det nye signalsystem på S-banen (CBTC) er fuldt udrullet, og den formelle nedlukning af udrulningsprojektet er tilendebragt i 2. kvartal 2025.

Der er desuden fokus på udrustningen af de sidste serier i passagerflåden (Lokaltogs Lint41 samt IC3 Indusi). Der arbejdes også på afslutning af projektet, som forventes at finde sted i løbet af 2025.

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 med udgangspunkt i udgangen af 2024:

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 141 af 16. maj 2019	602,5 (96,8)	264,3	2019	Nyborg- Odense: 2024/2028 Ringsted Korsør: 2024/2029	Nej
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning. Projektet forventes, på baggrund af blandt andet udbudsresultatet for det i efteråret 2023 annullerede udbud for delstrækningen Ringsted-Korsør (jf. nedenfor), at få behov for at trække på den centrale reserve. Den samlede økonomi er under konsolidering og afhænger af udbudsresultaterne for delstrækningen Ringsted-Korsør, hvor hovedentrepriserne genudbydes 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. Der udestår modificering af sporskifter, som udføres i 2025, så de overholder gældende regler. Hastigheden kan hæves efter udrulning af Signalprogrammet på strækningen. Det forventes udrullet 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 2026-2027. Udskydelsen påvirker dog ikke, hvornår hastigheden sættes op på strækningen, da dette jf. ovenfor først sker efter udrulning af de nye signaler på delstrækningen. 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					

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 01.01.2025	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)	1.921,9	2017	2025/2026	Ja (Træk på central reserve)
<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> I 2. halvår 2024 blev større, forberedende broarbejder afsluttet, så der kan opsættes kørestrømsanlæg på strækningen. Der pågår nu jordingsarbejder på broer og stationer, der skal være afsluttet inden spændingssætning af anlægget ultimo 2025. Halvdelen af selve kørestrømsanlægget er etableret, og større relaterede arbejder forventes afsluttet ultimo 2025.					

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 01.01.2025	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)	2.105,3	2018	2024/2026	Ja (Træk på central reserve)
<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> Samtlige større, forberedende broarbejder er afsluttet i 2. halvår 2024 mellem Fredericia-Aarhus. Broarbejder i Aarhus gennemføres i forbindelse med projektet Fremtidssikring af Aarhus H, der udføres i årene 2025-2026. På strækningen mellem Fredericia-Aarhus pågår jordingsarbejder på broer og stationer. Disse arbejder forventes afsluttet i 2. halvår 2025. Hvad angår selve elektrificeringen, er størstedelen af master og fundamenter sat på strækningen med undtagelse af Aarhus, hvor samtlige elektrificeringsarbejder først gennemføres i 2026/2027. Mellem Fredericia og Aarhus udestår primært arbejder relateret til etablering af køretråd. Disse arbejder forventes først genoptaget i slutningen af 2025, da totalentreprenøren for nuværende har afsat ledige ressourcer til at færdiggøre elektrificering af strækningen Aarhus-Aalborg-Aalborg Lufthavn.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove	1.338,1 (16,7)	848,0	2018	Roskilde-Holbæk: 2021/2024 Holbæk-Kalundborg: 2021/2027	Nej
<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 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> Immunisering af strækningen Roskilde-Holbæk blev gennemført som planlagt i 4. kvartal 2024. Strækningen blev åbnet for eltog i forbindelse med køreplansskiftet (K25) den 16. december 2024. På den resterende del af strækningen fra Holbæk til Kalundborg er de hidtidige forberedende arbejder (sporsænkninger og broarbejder) gennemført som planlagt, så strækningen er klar til at blive elektrificeret. Udførelse forventes opstartet ultimo 2026, men den præcise udførelsesperiode forhandles med totalentreprenøren for projektet.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018 og efterfølgende finanslove Lov om tillægsbevilling for 2022	675,5 (70,7)	482,3	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 01.01.2025	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)	661,7	2018	2023/2025	Ja (Forsinket ibrugtagning)
<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> Fordelingsstation i Fredericia er spændingssat med mindre restarbejder i 4. kvartal 2024. Nu udestår omkobling af Vigerslev fordelingsstation, der er det sidste delprojekt under Moderniseringsprojektet. Idriftsætning af Vigerslev fordelingsstation var tidligere planlagt til 4. kvartal 2024, men fordelingsstationen forventes idriftsat i august 2025. Den senere idriftsættelse har ingen trafikale konsekvenser.					

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 01.01.2025	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 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 01.01.2025	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]	158,3	2022	2026/2027	Ja (Forøget totaludgift)
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift er forøget med tiltrædelsen af fortroligt akt. N af 16. januar 2025 om udvidelse af totaludgiften til ombygning af Aarhus H.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> 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. Etableringen af bygge- og arbejdspladser mv. er igangsat og følger planen. Den anden større entreprise blev sendt i udbud i april 2025. En tredje større entreprise er fortsat under projektering, mens en fjerde entreprise omhandlende vandledning under Værkmestergade blev sendt i udbud i marts 2025 med forventet udførelse fra maj til juli 2025.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	229,7 (35,5)	26,0	2022	2026/Under afklaring	Ja (Udskudt pga. merudgifter)
<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. Vendesporet er nødvendigt for udrulningen af fase 2a af Fremtidens S-bane.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	205,4 (30,8)	1,2	2024	2026/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet forventes at få behov for at trække på den centrale reserve. Projektets økonomi er under konsolidering, og der forelægges et nyt budgetestimat for forligskredsen i 3. kvartal 2025 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 blev udbudt i maj 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	451,6 (0,0)	19,6	2022	2026/2027	Ja (Forøget totaludgift)
<i>Økonomi:</i> Projektet kan ikke gennemføres inden for den afsatte bevilling. Det er på den baggrund besluttet at reducere projektets omfang samt at tilføre 36,5 mio. kr. fra projektet 6 GHz-frekvensbånd på S-banen, som er annulleret.					
<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.					

6 GHz-frekvensbånd på S-banen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	124,7 (0,0)	4,4	2022	-	Ja Annulleret
<i>Økonomi:</i> Der blev i forbindelse med Infrastrukturplan 2035 afsat en ramme på 100 mio. kr. (2022-priser) til projektet, som dog var estimeret med store forbehold. Projektet annulleres nu, jf. nedenfor, og de overskydende midler på ca. 120 mio. kr. reserveres til at dække eventuelle merudgifter på andre jernbaneprojekter. Heraf overføres 36,5 mio. kr. til finansiering af forøgelsen af totaludgiften på Opgradering af Hillerød Station.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Den indledende projektafdækning har vist, at de eksisterende radioløsninger på markedet vil blive markant dyrere end bevillingen. Banedanmark har derfor fået forlænget den eksisterende radiofrekvenstilladelse på de nuværende tekniske vilkår frem til 2040. Da DSB overtager sektoransvaret for S-banen i 2027, vil det være DSB, som skal tage stilling til, hvorledes omlægningen frem mod 2040 skal håndteres. Derfor kommer Banedanmark ikke til at gennemføre projektet.					

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 01.01.2025	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. Kontoret 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 01.01.25	Disponeret projekt-reserve	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlig ændring
Forskønnelse af Nørreport Station	25,2	25,2	Ja	0,3	0,0	2025/2027	Nej
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	216,8	216,8	Ja	38,8	0,0	2027/2028	Nej
Øresundsperroner ved København Syd Station	484,0	401,0	Nej	265,5	57,2	2025/2025	Nej
Overhalingsspor ved Kalvebod	842,1	712,6	Ja	3,1	0,0	2028/2030	Nej
Udvidelse af Københavns Luft-havns Station	739,7	703,8	Nej	244	0,0	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 01.01.2025	Påbegyn- delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	25,2 (0,0)	0,3	2022	2025/2027	Nej
Økonomi: Totaludgiften forventes overholdt.					
Aktuel status for projekt: Rådgiveruddbuddet er udsat med henblik på, at DSB og Banedanmark i foråret 2025 vil identificere mulige scenarier for projektets omfang efterfulgt af en forundersøgelse. Udbud af rådgiver forventes i efteråret 2025 og enterpriseudbud medio 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 01.01.2025	Påbegyn- delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	216,8 (0,0)	38,8	2022	2027/2028	Nej
Økonomi: Totaludgiften forventes overholdt.					
Aktuel status for projekt: Rådgivning med planlægning og detailprojektering er fortsat i gang. Enterpriseopgaven forventes fortsat udsendt i EU-udbud i juni 2025 med prækvalifikation til entreprenører. 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 Station. Projektet udføres af Metroselskabet.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven 2023	484,0 (83,0)	265,5	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> I den næste fase fokuseres på færdiggørelse af betonarbejder i forbindelse med tunnelen, elevatorgrube og trappekonstruktioner. Herefter påbegyndes apteringsarbejderne. Projektets fremdrift forløber i henhold til tidsplanen.					

Overhalingsspor ved Kalvebod

Overhalingsspor ved Kalvebod er en del af Infrastrukturplan 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2024	842,1 (129,5)	3,1	2024	2028/2030	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering af Overhalingsspor ved Kalvebod. Trafikstyrelsen har godkendt Miljøkonsekvensvurderingen. Rådgiverudbud blev afsluttet i efteråret og rådgiver startede op i december 2025, og projekteringen pågår. De næste store milepæle er udbudsmateriale til totalentreprenør med tidlig involvering for konstruktions- og anlægsprojektet samt detailprojektering for spor- og kørestrømsprojektet forud for udbud til entreprenør. Projektet har netop afholdt markedsdialog, for at få entreprenørernes input til totalentreprisen med tidlig involvering. Endelig ibrugtagning af overhalingssporerne sker sammen med Signalprogrammets udrulning. Grundet justeringer i Signalprogrammets tidsplan, er der sket ændringer i forhold til det forventede endelige åbningsår for overhalingssporerne, som jf. Signalprogrammets tidsplan nu forventes at være 2030.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	739,7 (35,9)	244	2019	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Der er fortsat risiko for at projektbevillingen ikke overholdes. I forbindelse med kontraktindgåelse i august 2024 har det været nødvendigt at trække på både projektreserven samt 76,9 mio. kr. fra den centrale anlægsreservereserve. Den resterende reserve er relativt lille i forhold til projektets stade.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Anlægsarbejdet er igangsat med første spadestik 6. januar 2025. Per Aarsleff A/S er hovedentreprenør.					

2.2 Større fornyelsesprojekter

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

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug per 01.01.2025	Væsentlige ændringer	Åbningsår
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	1.060,6	Ja	826,9	Nej	2025
FTN Fibernkabelinfrastruktur Skjern- Holstebro	74,2	Nej	75,3	Nej	Sat i bero
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	[fortroligt]	Nej	75,2	Nej	2027
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev	499,9	Ja	269,6	Ja	2025
Testsystem for ibrugtagne signal-programstrækninger (Forvaltningsmiljø for signalsystemer)	[fortroligt]	Ja	76,0	Nej	2025
Sporfornyelse Skjern-Holstebro	[fortroligt]	Ja	50,5	Nej	2025
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød	[fortroligt]	Ja	91,6	Nej	2025
Sporfornyelse Høje Taastrup st.	468,6	Ja	52,6	Nej	2025
Sporfornyelse Hillerød Station	[fortroligt]	Ja	13,8	Nej	2027
Sporfornyelse Høje Taastrup-Roskilde	[fortroligt]	Ja	8,1	Nej	2025

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 253 af 3. juni 2021	1.060,6	69	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 den planlagte sporfornyelse i projektet er planlagt til udførelse 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 208 af 18. juni 2020	74,2	75,3	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 med forhøjelse af totaludgiften 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> Som del af projektet er der etableret ca. 73 km. Fibernkabelinfrastruktur på strækningen Skjern-Holstebro. Grundet væsentlige merudgifter blev projektet sat i bero sensommeren 2021, og der blev etableret midlertidige fibernkable for den resterende del af strækningen. De midlertidige fibernkabler bliver regelmæssigt vedligeholdt og forventes derfor at have en levetid ud over 2030.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. S af 13. april 2023	[fortroligt]	75,2	2023	2026/2027	Nej
<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. Det er planlagt, at arbejdet genudbydes til udførelse i 2026/2027. Hvis genudbuddet resulterer i, at forelæggelsesgrænsen overskrides, vil projektet blive genforelagt Finansudvalget 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 2026/2027.					

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 01.01.2025	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	269,6	2023	2024/2025	Ja (Forsinket ibrugtagning)
<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> Udførelsen blev igangsat i september 2024. Under udførelsesfasen har projektet oplevet en række udfordringer, hvilket har betydet, at der udestår udførelse af betydelige restarbejder. Udfordringerne i forbindelse med udførelsen bundede i tilstanden på en række sveller, der viste sig at være i en dårligere forfatning end ventet. Dette medførte, at et stort antal sveller knækkede under udskiftningen, hvilket forsinkede fremdriften markant. Herudover brød en stenkiste sammen under banen, hvilket betød betydeligt ekstraarbejde og forsinkelse af projektet, begge dele med trafikale gener til følge. De arbejder, der udestår som følge af ovenstående, omfatter kombineret skinne-svelleudveskling 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.					

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 fejlrretninger.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AL af 22. juni 2023	[fortroligt]	76,0	2023	2024/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. AL af 22. juni 2023. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet er de økonomiske oplysninger fortrolige. Fortroligheden vil blive ophævet efter kontraktindgåelse. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Byggeriet af testcenteret er opstartet og forventes færdig i 3. kvartal 2025. De første testsystemer blev ibrugtaget 2024, og de resterende testsystemer blev leveret og konfigureret i 1. halvår 2025 i midlertidige rammer. Når byggeriet er endeligt færdigt, flyttes systemerne forventeligt hertil i 2. halvår 2025.					

Sporfornyelse Skjern-Holstebro

Der gennemføres en sporfornyelse af strækningen Skjern-Holstebro, så den funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfatter blandt andet udskiftning af skinner, sveller og ballast på strækningen og omisolering af to broer samt udskiftning af eksisterende perroner i Lem. Herudover indebærer projektet en aksellastopgradering med henblik på at klargøre strækningen til batteritogskørsel.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. P af 14. december 2023	[fortroligt]	51,0	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. P af 14. december 2023. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet er de økonomiske oplysninger fortrolige indtil indgåelse af samtlige kontrakter. Ophævelse af aktstykkets fortrolighed pågår. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Alle entreprisekontrakter på sporfornyelsen og broerne er indgået, og arbejdet er påbegyndt. Mobilisering og udførelse blev opstartet i starten af februar 2025. Udførelse af projektet er planlagt til at være færdigt i 3. kvartal 2025.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt AF af 14. marts 2024	[fortroligt]	92,3	2024	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt. AF af 14. marts 2024. Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet er de økonomiske oplysninger fortrolige indtil indgåelse af entreprisekontrakt. Ophævelse af aktstykkets fortroligheden pågår. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projekteringsfasen og tilbudsfasen er afsluttet i januar 2025. Kontrakt blev underskrevet med vindende entreprenør i slutningen af februar 2025. Udførelse af projektet blev opstartet i marts 2025 og er planlagt færdigt i 3. 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 173 (tidligere fortroligt akt D) af 7. november 2024	468,6	52,9	2024	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med akt 173 (tidl. Fortroligt akt D) af 7. november 2024. Fortroligheden blev ophævet i forlængelse af kontraktindgåelse den 20. december 2024, efter at projektet havde været i udbud. Projektets bevilling forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Arbejderne på stationen blev påbegyndt i februar 2025. Projektet er planlagt til at blive 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt AD af 24. april 2025	[fortroligt]	14,5	2025	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortrolig akt AD af 24. april 2025.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet er i den afsluttende fase af projekteringen. Det er forventningen, at der indgås aftale om entreprisen senest i februar 2026 efter udbud. Arbejderne på stationen blev påbegyndt i april 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt AD af 24. april 2025	[fortroligt]	8,1	2025	2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortrolig akt Æ af 2. 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 indeværende år. Udførelsesfasen er planlagt påbegyndt i 2026 og afsluttes i november 2027.					

2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden seneste Anlægs-status

Tabel 2.3 Åbnede eller ibrugtagne projekter på baneområdet

Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift inkl. Central reserve (2025-pl)	Overholdelse af bevilling
Kapacitetsudvidelse Aalborg-Hjørring	2024	135,1	Ja
Anlægsarbejderne i Lindholm blev afsluttet og taget i brug i september 2020. For så vidt angår arbejderne i Hjørring, er det eksisterende spor (spor 1) og det nye overhalingsspor (spor 3) åbnet til drift i december 2024. Dog er spor 3 midlertidigt blevet lukket igen grundet en fjernvarmeledning, der ikke var udført korrekt. Forholdet er nu udbedret, og assessor har godkendt dokumentationen vedrørende fjernvarmeledningen. I den forbindelse blev der fundet en sideretningsfejl, som skal udbedres inden spor 3 kan genåbnes. Spor 3 forventes genåbnet i juni 2025.			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift inkl. Central reserve (2025-pl)	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Slagelse-Korsør	2024	692,6	Ja
Projektets overordnede formål var fornyelse af strækningen for at sikre en stabil drift uden hastighedsnedsættelser samt øget vedligehold. De to første entrepriser, som vedrørte manuelt sporarbejde, kørestrøm og sikring samt sporfornyelse, blev udført i sommeren 2023. Den sidste entreprisekontrakt, som vedrørte maskinelle arbejder, blev gennemført i løbet af 3. kvartal 2024.			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift inkl. Central reserve (2025-pl)	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Hobro-Aalborg	2022/2024*	982,9	Ja
Sporombygningen på den frie strækning mellem Hobro og Aalborg blev gennemført i 2022. Sporombygningen af Aalborg Station blev udført i sommeren 2024 i samme spæringer som en række øvrige grænsefladeprojekter. Projektet blev taget planmæssigt i drift i starten af oktober 2024. *Aalborg Station blev ibrugtaget i 2024			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift inkl. Central reserve (2025-pl)	Overholdelse af bevilling
Ny Svanemøllen omformerstation	2024	104,5	Ja
De sidste større anlægsarbejder blev gennemført den 12. juni 2024 og endeligt godkendt af Københavns kommune i december 2024. Anlægget blev ibrugtaget til prøvedrift som almindelig procedure i december 2024 og afsluttet i februar 2025, hvorefter anlægget gik i permanent drift.			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift inkl. Central reserve (2025-pl)	Overholdelse af bevilling
Spor- og perronfornyelse Langå st.	2024	186,2	Ja
Sporombygningen af Langå station blev udført i sommeren 2024 i samme spæringer som en række øvrige grænsefladeprojekter. Projektet blev taget planmæssigt i drift i sidste halvdel af september 2024.			

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). Sumafvigelsen 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.

I 2021, i forbindelse med forhandlingerne om Infrastrukturplan 2035, oplyste Banedanmark, at fornyelsesefterslæbet ved udgangen af 2030 forventes at være omkring 11 mia. kr. (2021-pl). Den øgede bevilling, der følger med aftalen, var indregnet i denne opgørelse. Et 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. Siden 2021 er der sket en forøgelse af markedspriserne på jernbaneområdet samt øvrige fordyrelser, og Banedanmark har derfor opdateret estimatet for fornyelsesefterslæbets størrelse ved udgangen af 2030. Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 blev orienteret om dette på et møde den 4. december 2024.

På baggrund af de opdaterede estimater forventes der nu ved udgangen af 2030 at være opbygget et fornyelsesefterslæb på maksimalt 28 mia. kr. (2024-pl). 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
Opgradering af overkørsel 56 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, herunder forlængelse af Farumbanen (strategisk analyse)	FL22	2023	2026
Omstilling af infrastruktur til batteritog (NAB fase 2-undersøgelse)*	FL22	Under afklaring	Under afklaring
Strategisk analyse af ny forbindelse på tværs af Lillebælt	FL22	2023	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.

Boks 3 | Markedssituationen på vejområdet

Budinteresse

Vejdirektoratet har i 2. halvår 2024 gennemført 34 bygge- og anlægsudbud fordelt på 22 nye anlæg og 12 entrepriser på vedligehold. Af de 22 udbud på nye anlæg har der været 6 større udbud med vindertilbud over 200 mio.kr. De 6 udbud, som alle relaterer sig til udvidelsen af E45 eller Ny bane over Vestfyn, har udgjort 90 % af den samlede volumen for perioden.

Budinteressen på de 22 nye anlægsopgaver lå i spændet fra 2 til 10 bydende, med et gennemsnit på 4,7 tilbud. 5 udbudte entrepriser modtog blot 2 tilbud, og 3 af disse entrepriser vedrørte Ny bane over Vestfyn projektet. De få bud på disse projekter vurderes at være en del af forklaringen på, at netop disse projekter modtog tilbud som var væsentlig højere end Vejdirektoratets bygherreoverslag. Den gennemsnitlige budinteresse på 4,7 bud vurderes ellers at være tilfredsstillende.

Prisniveau

Set i forhold til 1. halvår 2024, har der i 2. halvår 2024 været færre udbud med vindsummer, som lå over Vejdirektoratets overslag. Til gengæld endte 2 af de største udbud med at gå hhv. 10 % og 30 % over overslaget. I disse tilfælde vurderes det, at årsagen ikke umiddelbart kan tilskrives prisstigninger, da overslagene korrigerer for disse. En årsag kan være, at der lige nu er mange store anlægsarbejder i gang rundt om i Danmark, og samtidig ikke mange entreprenører med organisationer som kan håndtere disse store udbud. Konsekvensen heraf bliver mangel på konkurrence, og dermed dyre tilbud. Vejdirektoratet arbejder løbende på at lave udbud af en størrelse som markedet kan håndtere.

På tværs af udbuddene, oplever Vejdirektoratet som for 1. halvår 2024, at tilbudssummerne generelt overstiger Danmarks Statistiks fremskrivninger. Stigende råstofpriser, som det beskrives i anlægsstatus for 1. halvår, fortsætter med at være en faktor hertil.

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	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ²⁾	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Storstrømsbroen	5.157,0	Ja	5.157,0	Ja	Nej	16%	2025 (vej), 2027 (bane)
Nordhavnstunnel ¹⁾	4.570,3	Ja	3.931,0	Nej	Ja	65%	2028
Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum	113,2	Ja	103,8	Ja	Nej	0%	2028
Kalundborgmotorvejens 3. etape	3.027,4	Ja	2.834,7	Ja	Nej	21%	2028
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	889,6	Ja	847,3	Ja	Nej	35%	2028
Øget kapacitet rute 15, Herning-Ringkøbing	1.359,7	Ja	1.299,4	Ja	Nej	4%	2028
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	4.494,1	Ja	4.298,0	Ja	Nej	86%	2027
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N	2.712,0	Ja	2.593,5	Ja	Nej	43%	2027
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N	299,8	Ja	294,1	Ja	Nej	23%	2025
Udvidelse af Hillerød-motorvejens forlængelse til motorvej	1.259,9	Ja	1.223,7	Ja	Nej	157%	2027
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	286,0	Ja	273,6	Ja	Ja	11%	2028
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg	9.087,3	Ja	8.200,9	Ja	Nej	8%	2034
Korskro-Varde	522,8	Ja	500,1	Ja	Nyt projekt	0%	2028
Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund-Hanstholm	886,1	Ja	847,4	Ja	Nyt projekt	0%	2033
Udvidelse af Amagermotorvejen	2.007,2	Ja	1.919,9	Ja	Nyt projekt	0%	2029

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 Nordhavnstunnel 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 01.01.2025	Påbegyn- delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 737 af 1. juni 2015	5.157,0	3.117,3	2018	2022 (vej) 2023 (bane)/ 2025 (vej) 2027 (bane)	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet styrer efter en totaludgift for Storstrømsbroen på 5.157,0 mio. kr. Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektets totalentreprenør SBJV I/S har løbende rejst en række økonomiske krav over for Vejdirektoratet. Ved supple- rende 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 forventes i juli 2025 og VD's duplik i 2026 mens hovedforhandlingen tidligst vil være i 2028. Per 31. december 2024 er alle 44 præfabrikerede brodragere færdigstøbte og monteret i endelig position og den centrale pylon er færdigstøbt til fuld højde. Der pågår støbning af kantbjælker og afspøringsvægge samt fugtisolering af brodæk- ket og montage af slab-track system til jernbanen på broen. Der pågår drøftelser om kvalitet og dokumentation, som kan forsinke entreprenørens færdiggørelse. Det er fortsat Vejdirektoratets vurdering, at vejforbindelsen kan åbne ultimo 2025, og at jernbaneforbindelsen tidligst vil kunne ibrugtages i 1. halvår 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 01.01.2025	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)	1.570,5	2020	2027/2028	Ja (Udskudt ibrugtagning)
<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>Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus:</i> Grundvandssænkningen er endnu ikke fuldt opnået, og forsinker dermed projektet i ca. 1 år. Forsinkelsen betyder, at åbningsår forventes at være i 2028. <i>Aktuel status for projektet:</i> Arbejdet med udgravning af byggegrube samt etablering af vægankre pågår.					

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 01.01.2025	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 175 af 4. juni 2024	115,6 (9,6)	3,1	2024	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 105,9 mio. kr. forventes overholdt. Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum finansieres af Københavns Kommune. Københavns Kommune disponerer over den centrale reserve.					
<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. Der er udfordringer med adgang til arealerne grundet sammenfaldende projekter. Problemerne forsøges løst i dialog med HOFOR og Københavns kommune.					

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 01.01.2025	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023 Akt. 141 af 20. marts 2024	3.027,4 (132,7)	232,9	2022	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 2.894,7 mio. kr. forventes overholdt. (se dog aktuel status nedenfor)					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projekt for ombygning af kryds ved Tømmerup er godkendt ved en kombineret besigtigelse og ekspropriation efter indgåelse af entreprisekontrakt. Arbejder er opstartet primo oktober 2024 og første spadestiksarrangement er afholdt i oktober. Projektbevillingen vurderes at komme under voldsomt pres, såfremt de generelt forhøjede licitationspriser i foråret 2024 også afspejler sig i projektets kommende store entrepriseudbud. Mulige kompenserende tiltag vurderes, og situationen følges nøje.					

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 01.01.2025	Påbegyn- delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023.	889,6 (42,3)	44,8	2022	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 847,3 mio. kr. forventes overholdt. Totaludgiften til anlæg af projektet er forøget med 89,6 mio. kr. grundet sammenlægning af puljeprojekterne Udvidelse af to samkørselspladser ved Kolding og Ombygning af TSA62 med projektet.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Storentreprise vil blive udbudt i primo april 2025 og anlægsstart i marken forventes at ske til august. Der er planlagt ekspropriation i april 2025. For nuværende pågår arkæologiske undersøgelser i marken.					

Øget kapacitet Rute 15, Herning-Ringkøbing

For at øge fremkommeligheden og trafikikkerheden 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 01.01.2025	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)	53,1	2023	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 1.299,4 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægslov for projektet er politisk vedtaget den 30. november 2023. Projektforberedende arbejder pågår fortsat. Der er afholdt linjebesigtigelse i september 2024. Projektbevillingen vurderes at komme under pres, såfremt de generelt forhøjede licitationspriser i foråret 2024 også afspejler sig i projektets kommende store entrepriseudbud. Der er blevet indarbejdet optimeringer i projektet og situationen følges nøje.					

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 01.01.2025	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åb-ningsår	Væsentlige æn-dringer siden se-neste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	4.494,1 (196,1)	1.289,4	2022	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 4.298,0 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Der er udarbejdet implementeringsplan for insektkorridor langs E45. Alle 7 broentrepriser er i anlæg og afsluttes alle inden 2. kv. 2025. Arkæologiske og geotekniske undersøgelser pågår og forventes afsluttet forår 2025. Alle ekspropriationer er gennemført. Der er indgået kontrakter på alle 7 storentrepriser for udvidelsen af motorvejen. Der pågår udarbejdelse af udbudsmateriale for belægningsentreprise og to mindre entrepriser.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	2.712,0 (118,5)	761,4	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. Anlægsarbejdet er i gang på hele strækningen. Bygværker der krydser jernbanen er afleveret december 2024. Ekspropriationer er gennemført på hele strækningen.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	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)	147,5	2022	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 294,1 mio. kr. forventes overholdt. Totaludgiften for Ombygning af tilslutningsanlæg E45 Aarhus – Randers N er forøget fra 287,0 mio. kr. til 299,8 mio. kr. som følge af integration af puljeprojektet <i>Etablering af samkørselspladser ved Randers</i> , jf. akt. 141 af 20. marts 2024.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Anlægsarbejderne er påbegyndt i 2024. Første entreprise, Viborgvej, er afleveret november 2024. Ekspropriationer er afholdt og arkæologiske udgravninger pågår.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022 Akt. 141 af 20. marts 2024	1.259,9 (54,0)	180,7	2022	2027/2027	Nej

Økonomi:

Totaludgiften for Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej udgør samlet set 1.249,9 mio. kr. som følge af integration af puljeprojekterne *Udvidelse af Overdrevsvejen til fire spor*, *Tilpasninger på Roskildevej-Overdrevsvej* og *Krydsombygning Nordhøjvej, Hillerød*, jf. akt. 141 af 20. marts 2024.

I forbindelse revurdering af prisgrundlaget er 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 projektudvikling forsættes med bl.a. udbud af de sydlige ca. 9 km af strækningen fra Allerød i syd til nord for TSA 34 Hillerød S. Forligskredsen forventes at tage stilling til gennemførelsen af resten af projektet når der er indkommet priser på denne del af projektet. Vejdirektoratet arbejder løbende med at opdatere datagrundlaget samt mitigere risici forbundet med projektets økonomi. I september 2024 tiltrådte Finansudvalget et aktstykke og tilsluttede sig hermed at fortsætte entreprisarbejder på den sydlige del af anlægget (fase 1) af Hillerødmotorvejens forlængelse på trods af væsentlige ændringer i projektets økonomi. Det bemærkes, at den sydlige del (fase 1) af Hillerødmotorvejens forlængelse kan stå som selvstændigt projekt, hvorfor anlæg af projektets sydlige del ønskes igangsat, før der tages stilling til finansiering af den nordlige del (fase 2).

Aktuel status for projektet:

De fleste af myndigheds tilladelser/godkendelser er indhentet. Der mangler udledningstilladelser, vandsynsprotokoller og enkelte landzonetilladelse. Der forventes igangsætning af anlæg af den sydlige strækning i maj/juni 2025 og den nordlige strækning i starten af 2026.

Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	286,0 (12,4)	2,1	2022	2026/2029	Ja
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 273,6 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Som tidligere rapporteret er der ved miljøkonsekvensvurderingen for udbygningen af strækningen konstateret påvirkning på prioriterede naturtyper i Natura 2000 området, hvilket medførte at der skulle indhentes en udtagelse fra Europa-Kommissionens, som nu er modtaget og er positiv. Projektet kan nu påbegyndes, da sagen med EU-Kommissionen er færdigbehandlet og Kommissionen er kommet med deres udtalelse. Projektets tidsplan er revideret. Det forventede åbningsår er således fortsat under afklaring og forventes tidligst at blive 2029.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L112 af den 11. juni 2024	9.087,3 (886,4)	53,5	2024	2034/2034	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 8.200,9 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægsloven er trådt i kraft den 1. juli 2024. Forberedende anlægsaktiviteter er påbegyndt og udbudsstrategi for rådgiverudbud er vedtaget. Ekspropriationsforretninger forventes gennemført i perioden august 2026 til marts 2027. Selve vejanlægsaktiviteterne forventes at opstarte i 2026. Projektets linje er godkendt af kommissionen efter afholdelse af linjebesigtigelse primo februar 2025. Linjebesigtigelse					

for den sydlige del afholdes ultimo september 2025. Der forventes påbegyndelse af arkæologiske og geotekniske forundersøgelser i foråret.

Korskro-Varde

Projektet omfatter udvidelse af Rute 11 med et ekstra spor på det meste af strækningen, så det bliver en såkaldt 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L8 af den 5. december 2024	522,7 (22,7)	3,5	2024	2028/2028	Nyt projekt
Økonomi: Projektbevillingen på 500,0 mio. kr. forventes overholdt.					
Aktuel status for projektet: Anlægslov vedtaget december 2024. Der pågår geotekniske undersøgelser på marken. Besigtigelsesforretning forventes afholdt medio 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Administrativ tilladelse modtaget primo februar 2025	886,1 (38,7)	3,4	2024	2033/2033	Nyt projekt
Økonomi: Projektbevillingen på 847,4 mio.kr. forventes overholdt.					
Aktuel status for projektet: Den administrative tilladelse til anlæg af projektet blev modtaget af Trafikstyrelsen primo februar. Besigtigelsesforretninger forventes opstartet medio august 2026.					

Udvidelse af Amagermotorvejen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L113 af den 14. maj 2024	2.007,2 (87,3)	2,9	2024	2029/2029	Nyt projekt
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 1.919,9 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Der er indgået kontrakt med totalrådgiver.					

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 ingen åbnede vejprojekter siden seneste anlægsstatus.

3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse

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

Tabel 3.4 | Fornyelse og vedligehold (2025-pl, mio. kr.)

	2025	2026	2027	2028	Total
Bevilling FL25	1.160,1	1.287,3	1.015,7	1.222,9	4.686,0
Prognose, behov	1.057,1	1.561,1	1.315,1	1.362,1	5.295,4
Difference	103	-273,8	-299,4	-139,2	-609,4

Note: *Prognose, behov* omfatter totaløkonomisk 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 økonomisk optimalt at udføre de enkelte vedligeholdelsesarbejder. Vurderingen af aktivernes tilstand kan være påvirket af f.eks. en hård vinter samt sammenfald med anlægsprojekter. 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.

Den relativ store stigning i differencen skyldes bl.a., at prognosen for øvrige mindre aktiver er revurderet i forbindelse med en kommende driftsanalyse og at de seneste tilstandsmålinger og vurderinger af belægninger og bygværker viser en forøgelse af prognosebehovet. Årsagen til sidstnævnte er primært fremrykning/forøgelse af vedligeholdelsesopgaver, bl.a. grundet en hård vinter primo 2024, der medførte mange slaghuller og hurtigere nedbrydning af belægninger samt af enkelte bygværker.

Da stigningen i differencen primært baseres på fremrykning af vedligeholdelsesopgaver/flytning af opgaver i bevillingsperioden frem til 2030, forventes det samlet set at differencen udvikler sig inden for de givne bevillingsforudsætninger.

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	2026
Udbygning af Rute 34 og Rute 26, Haderup-Skive	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2025
Udvidelse af Ring 4 Nord	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2026
Udvidelse af Ring 4 Syd	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	2026
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	2025
MKV for befæstede nødspor, Vestmotorvejen ved Storebælt	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2026
MKV for Rute 54 Næstved-Rønnede	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	2026
Supplerende MKV på Midtjysk motorvej	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2025
Udvidelse af Øresundsmotorvejen (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2021	S&B
Østlig Ringvej (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2023	S&B
Fast forbindelse mellem Als og Fyn (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2022	S&B
Opdatering af MKV for Frederiksbundsmotorvejen	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	2026
R15 Bale-Tåstrup	Aftale om Infrastrukturplan 2035	2024	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.

Den anførte udførelsesperiode er tilrettet til, at forligskredsen den 19. juni 2024 har tiltrådt en mere hensigtsmæssig udførelsestakt for en række besluttede undersøgelser af anlægsprojekter. Dette dog uden at der ændres på den forventede anlægsperiode for projekterne.

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
Opgradering af Rute 26, Søbyvad-E45 syd om Lading Sø (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Kapacitetsudvidelser på Vejle fjordbroen (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Delvis nedrivning af Bispeengbuen (forundersøgelse)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Opgradering af Rute 11, Kors kroen-Varde (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	Aftale om Infrastrukturplan 2035
Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund- Hanstholm (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

4. Letbaner

Udgået.

5. Femern

5.1 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 31.12.2024	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 575 af 4. maj 2015	55.100 mio. kr. (9.800 mio. kr.) i 2015-priser	25.545 mio. kr. ¹ i 2015-priser	2019	2028/2029	Nej
<i>Økonomi:</i> Den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-projektet er i anlægsloven 55.100 mio. kr. (2015-prisniveau) inklusive reserver på 9.800 mio. kr. Anlægsrammen forventes overholdt. Femern A/S følger udviklingen i risikobilledet for projektet tæt. Tilbagebetalingstiden for projektet er opgjort til 28 år efter åbning. Baseret på udviklingen i de centrale parametre (rentesikring og EU-støtte), er den finansielle økonomi i Femern Bælt-projektet robust. Projektet har indtil videre fået tilsgagn om 9,6 mia. kr. i EU-støtte fra Europa-Kommissionen til anlægsfasen. Tilbagebetalingstiden vurderes at kunne overholdes.					
<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 på tværs af anlægskontrakterne for tunnelbyggeriet. I 2024 blev den 18 km lange tunnelrende færdigudgravet, og entreprenørkonsortiet FLC overtog den kystnære sektion af tunnelrenden på dansk side den 1. juli 2024 og på tysk side den 1. november 2024. Det var en forudsætning for udgravning af de kystnære dele af tunnelrenden, at de ydre tunnelportaler på begge sider var færdigetableret. De kommende år vil projektets hovedaktiviteter være produktion og nedsækning af tunnelelementer. Produktionen er i gang på fabrikens seks produktionslinjer. Pr. 1. marts 2025 var der produceret syv standardelementer og to specialelementer. I februar 2025 blev de første to færdige tunnelelementer gjort flydende og flyttet til den dybe ende af bassinerne foran fabrikken. Næste skridt er, at elementerne flyttes ud i arbejdshavnen, hvor den sidste klargøring skal finde sted, inden elementerne kan nedsænkes. Produktionen af tunnelelementer er forsinket i forhold til tidsplanen. Nedsækning af tunnelelementerne afventer, at FLC opnår ibrugtagningstilladelse for det specialbyggede fartøj, der skal transportere og nedsænke tunnelelementerne. FLC skal desuden klargøre den kystnære tunnelrende til at kunne modtage det første tunnelelement, som skal sammenkobles med portalbygningen på dansk side. Nedsækningsarbejdet er forsinket i forhold til tidsplanen. Der er dialog med de tyske myndigheder og FLC om, hvordan nedsækning af tunnelelementer kan gennemføres mest effektivt i henhold til den tyske myndighedsgodkendelse, som på visse punkter afviger fra anlægskontrakterne. Udbudsprocessen for kontrakten for etableringen af Femern Bælt-tunnelens jernbanespor og kørestrøm (TTC) forløber planmæssigt. Der er i januar 2025 udsendt opdateret udbudsmateriale til de prækvalificerede bydere. Tidsplanen med at åbne ultimo 2029 er væsentligt udfordret. Der vil derfor skulle arbejdes intensivt med at optimere nedsæknings- og installationsprocesser, og der vil ske en revurdering af tidsplanen, når de første tunnelelementer er nedsænket.					

¹ Forbrug fra den 1. april 2009 til den 31. december 2024.

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

5.2 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 01.07.2024	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	7,65 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
<i>Økonomi:</i> Totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Arbejdet med at lægge dobbeltspor på Lolland fra Nykøbing Falster Station til syd for Rødby Station blev opstartet i marts 2024 og afsluttet i 4. kvartal 2024. Der pågår sidste justering af spor i 2025 samt mindre restarbejder som reetablering af arealer fra Anlægspakken Lolland. Mindre restarbejder med beplantning og vejmarkeringer på Rødby Station gennemføres i 2025. Etablering af den nye Kong Frederik d. IX's bro og en enkeltsporet jernbanebro over Guldborgsund pågår overordnet i henhold til tidsplan. Arbejder fortsætter frem mod ultimo maj 2026, hvorefter der skal installeres henholdsvis kørestrøms- og signalsystem på broen. Elektrificering af strækningen fra Ringsted til syd for Rødby Station er opdelt i delstrækninger. På strækningen Vordingborg-Nykøbing F. Station udestår elektrificering af Storstrømsbroen og færdiggørelse af elektrificering på Nykøbing F. Station. Disse arbejder koordineres med arbejder relateret til udrulning af det nye signalsystem og med Vejdirektoratets overdragelse af Storstrømsbroen. Elektrificering af Storstrømsbroen forventes påbegyndt primo 2026 som led i en samlet tidsplan for elektrificering af strækningen mellem Nykøbing F. Station og Rødby Station. Banedanmarks arbejder på Storstrømsbroen forventes at være færdige i 2027. For så vidt angår udrulning af Signalprogrammet, henvises der 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.

6. Metroen

6.1 M4 Sydhavnsmetroen

Metrostrækningen er åbnet og udgår af anlægsstatus.

7. DSB

7.1 Indkøb af materiel

Indkøb af nye eltog

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 213 af april 2021	9.248	499,5	2021	2024/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt ved indkøb af 100 togsæt. Kontraktsummen opregnes årligt i april med de i kontrakten anførte indeks. Aktstykket indeholder ikke aftalen om 30 års vedligehold af togene indgået med leverandøren Alstom. Dette finansieres som en del af DSB's almindelige driftsøkonomi.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Produktionen af IC5 er i gang. De første togsæt forventes leveret til Danmark medio 2025. Efter levering skal de kvalitetstestes og myndighedsgodkendes, inden de første togsæt sættes i passagerdrift forventeligt primo 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 sædekapaцитet i den internationale trafik til Tyskland og frigøre IC3-kapacitet til støtte for den nationale trafik.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	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 den første vognformation forventes medio 2025.					

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 sædekapa- citet i den nationale trafik i 2026-2027 og imødekomme den stigende efterspørgsel i den internationale trafik til Tysk- land.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndel- sesår	Oprindeligt/ nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 115 af juni 2023	1.519,0	556,0	2023	2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt. Kontraktsummen indeksreguleres årligt med de i kontrakten fast- lagte 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. Styre- vognsfunktionen forventes aktiveret og klar til drift fra 2029.					

7.2 Eksisterende materiel

Levetidsforlængelse af S-tog og IR4

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndel- sesår	Oprindeligt/ nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 71 af december 2023	554,1	178,0	2023	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overskredet for såvel S-tog som IR4. Totaludgiften for S-tog på 381,5 mio. kr. forventes overskredet med op til 125 mio. kr. Totaludgiften for IR4 på 172,6 mio. kr. forventes overskredet med op til 25 mio. kr. Den primære årsag til overskridelserne er manglende løbende efterreguleringer. Fordyrelserne afholdes inden for DSB's egen økonomi.					
<i>Aktuel status for projekterne:</i> Pr. marts 2025 er 68 S-togsæt udvendigt opgraderede, og 39 S-togsæt er indvendigt opgraderede. 22 IR4-togsæt er levetidsforlængede.					

7.3 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 50 af november 2021	1.283,8	1.058,8	2017	2026/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift er reguleret med BYG43 indeks pr. 3. kvartal 2024. 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 skal indbygge værktøj, udstyr og stå for øvrigt IC5-vedligeholdelsesforhold. DSB har taget sin egen del af byggeriet i brug.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 204 af marts 2022	2.440,5	1.396,2	2017	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift er reguleret med BYG43 indeks pr. 3. kvartal 2024. 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 totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 271 af juni 2021	1.831,0	1.585,6	2017	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totalbudget er reguleret med BYG43 indeks pr. 3. kvartal 2024. Totalbudgettet forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Etablering af værkstedet et fortsat i gang. Værkstedet forventes afleveret fra entreprenøren til DSB i juni 2025. Herefter pågår DSB's egne bygherreleverancer, hvor værkstedet forventes at være klar til indflytning medio 2026. De nuværende værkstedsfaciliteter på Otto Busses Vej i København fraflyttes i forbindelse hermed. Der etableres også en afrensningshal til graffiti, som forventes klar til drift i 2027.					

7.4 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. af maj 2020	(fortroligt)	124,4	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. Det godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 120 af juni 2023	406,9	160,7	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.					

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

Projektet 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. Projektet udføres af DSB.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt Å af februar 2024	(fortroligt)	202,0	2024	2038	Nej
<i>Økonomi:</i> 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. Det godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet følger fortsat tidsplanen. Levering af onboard-enheder forventes fortsat afsluttet i 2038. Opgradering af signalsystemet forventes fortsat afsluttet i 2034.					

8. Puljeprojekter på transportområdet

8.1 Status for puljer

Tabel 8.1 Økonomioversigt over igangværende puljer på transportområdet (mio.kr., 2024-priser)

Pulje	Aftale	Puljestørrelse	Forbrug per 01.01.2025	Udmøntningsperiode	Puljeansvarlig
Pulje til grønne busser og grøn flextrafik	Aftale om Infrastrukturplan 2035	271,3	102,5	2022-2026	Trafikstyrelsen
Pulje til frivilligbusser	Regeringens landdistriktpolitiske udspil	20,0	3,0	2024-2025	Trafikstyrelsen
Pulje til behovsstyret transport	Regeringens landdistriktpolitiske udspil	50,0	0,0	2024-2027	Trafikstyrelsen
Pulje til ladeinfrastruktur på privatbanerne	Aftale om Infrastrukturplan 2035	306,1	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	54,6	22,7	2012-2026	Banedanmark

	(bedre og billigere kollektiv trafik)				
Pulje til overkørsler	Aftale om en grøn transportpolitik	696,9	650,8	2009-2025	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	50,0	2,2	2017-2025	Banedanmark
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	58,1	26,7	2016-	Banedanmark
Pulje til tilgængelighed, kollektiv trafik	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	29,3	19,7	2022-2035	Banedanmark
Pulje til forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i personovergange	Aftale om Infrastrukturplan 2035	183,2	4,1	2022-2029	Banedanmark
Pulje til veteraner	Aftale om Infrastrukturplan 2035	21,6	21,4	2023	Banedanmark
Pulje til ladeinfrastruktur (på statsbaner)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	929,0	13,7	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	258,8	2021 – 2023	Vejdirektoratet
Pulje til land og by	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	4.182,4 ¹⁾	386,4	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafiksikkerhed – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	720,3	43,7	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til bedre trafiksikkerhed – 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	3.706,6	447,3	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.698,4	181,3	2022 – 2035	Vejdirektoratet
Pulje til cyklisme – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1.668,9	467,0	2022 – 2035	Vejdirektoratet

Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	575,2	171,1	2022 – 2027	Vejdirektoratet
Pulje til rasteplasser	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	50,0	41,5	2022 – 2023	Vejdirektoratet
Pulje til ladeinfrastruktur til tung vejtransport ²⁾	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	763,1	4,0	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	33,9	2022-2035	DSB

Anm.: ”Aftale” angiver den politiske aftale, som puljen hidrører. 1) Puljebevillingen er reduceret med 24,8 mio. kr. i 2024 som følge af akt. 140 af 20. marts 2024; aktstykket har afledte konsekvenser i 2025 og frem, som er indarbejdet på FFL25, men som ikke er indarbejdet i den oplyste puljestørrelse, som følger af FL24 inkl. TB24.

2) Puljens finansiering kommer fra Pulje til drivmiddel til tung vejtransport (IP35), Ramme til grøn omstilling af vejgodstransporten og midler fra reservation til Togfondens.

Grundet særlig beivågenhed 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	69,5	19,5	2024	2025	Nej
Økonomi: Den økonomiske ramme på 69,5 mio. kr. forventes ikke overholdt. Projektets samlede økonomi er tæt på forelæggelsesgrænsen. Udgifter og risici følges løbende, givet at hovedudførelsen ligger i efteråret 2025.					
Aktuel status for projektet: Projektet er i udførelse, dog med forventet forsinkelse. Samlet ibrugtagning af ladeinfrastruktur i Skjern og Holstebro var planlagt til medio 2025. På grund af forsinkelse med levering af koblingsudstyr forventes nyt ibrugtagningstidspunkt at ligge i oktober 2025.					

Ladeinfrastruktur i Holstebro (Pulje til ladeinfrastruktur)

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	70,6	25,3	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 og følges løbende, givet at hovedudførelsen er i efteråret 2025.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er i udførelse dog med forventet forsinkelse. Samlet ibrugtagning af ladeinfrastruktur i Skjern og Holstebro var planlagt til medio 2025. På grund af forsinkelse med levering af koblingsudstyr forventes nyt ibrugtagningstidspunkt at være oktober 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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021	580,3 (0,0)	171,1	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 rasteplasserne 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.					

Pulje til veteranog

Veterantogspuljen blev den 15. december 2023 tildelt Dansk Veterantogsfællesrepræsentation (DVF). Puljen er afsat med det formål at understøtte, at der også i fremtiden kan køres veteranog på statens jernbanelinje. DVF har lagt op til at ændre i sit koncept for pilotprojektet for udrustning af det ombordudstyr i veteranog, der er nødvendigt for at veteranog kan køre på strækninger med nyt signalsystem. Det oprindelige forslag var at udruste tre veteranog med ombordudstyr. Nu lægges der op til en reduktion, hvor et eller to veteranog udstyres med ombordudstyr, hvilket er blevet godkendt af Transportministeriet. Pilotprojektet kan først opstartes, når projektformalia og regelsæt er på plads. Projektformalia og regelsæt forventes på plads første 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. Puljen udløber den 31. august 2025.

8.2 Status for størrepuljeprojekter

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

Tabel 8.2 Økonomioversigt over puljeprojekter over 70 mio. kr.

Puljeprojekt	Pulje	Bevilling	Forbrug per 01/01-2025	Færdiggørelse
Forbedrede forhold ved Nyt Aalborg Universitetshospital	Pulje til land og by	214,2	31,6	2025
Etablering af støjskærm ved Universitetsboulevard/ Egnspanvej, Aalborg	Pulje til støjbekæmpelse	82,9	63,2	2024
Motorring 3 ved Nørregårdsvej, Rødovre	Pulje til støjbekæmpelse	85,7	19,1	2025
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Pulje til land og by	142,1	96,5	2024
Etablering af støjskærm ved Brådebæk, Rudersdal	Pulje til støjbekæmpelse	85,1	7,5	2025
Støjskærm E45 Vorup, Nordjyske Motorvej ¹⁾	Pulje til støjbekæmpelse	72,6	4,8	2025
Cykelsti ved Hvidkilde Gods vest for Svendborg ¹⁾	Pulje til cyklisme – statslig del	77,1	65,3	2024
Ombygning ved TSA 61 Taulov, Fredericia ¹⁾	Pulje til land og by	70,9	28,5	2025
Støjskærm ved Mølleholmen, Høje Taastrup Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	125,1	1,5	2027
Støjskærm ved Grønningen, Slagelse Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	85,7	1,4	2027
Støjskærm ved Pedersborg, Sorø Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	74,0	1,9	2027

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

9. 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 totaludgiftet et korrektions-tillæg på 10 pct. Totaludgift, inklusive korrektionstillæg, udgør den nye dispositionsramme. Det er fortsat projektets endelige udgifter, der ligger til grund for huslejeafsættelsen.

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 første 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 på baggrund af de aktuelle og forventede fremtidige markedsforhold.

9.1 Større igangværende byggeprojekter

Igangværende projekter fremgår af afsnit 9.1.1, projekter under lukning fremgår af afsnit 9.1.2. og 9.1.4. Projekter afsluttet siden seneste anlægsstatus fremgår af afsnit 9.1.5.

9.1.1 Igangværende byggeprojekter

Tabellen 9.1.1 viser Bygningsstyrelsens igangværende byggeprojekter (nybygning og ombygning) på over 100 mio. kr. Byggeprojekter finansieres, hvor andet ikke fremgår, ved lånoptagning mod efterfølgende huslejebetaling.

Tabel 9.1.1 | Oversigt over byggeprojekter over 100 mio. kr. (mio. kr., 2025-priser)

Projekt	Kunde	Godkendt udgift	Overholdelse af godkendt budget	Væsentlige ændringer ¹	Ibrugtagningsår/ Åbningsår
Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet	400,5	Ja	Nej	2024
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Fri Forskningsfond, Skatteanstyrelsen	961,7	Ja	Nej	2025
Modernisering af RUC Pergola	Roskilde Universitet	489,6	Ja	Nej	2026
Nyt krisestyrringscenter	Københavns Politi	283,6	Ja	Nej	2026
Facaderenovering, Datalogisk institut	Københavns Universitet	238,0	Ja	Nej	2028

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.

Renovering og nybyggeri af laboratorier på Risø, Danmarks Tekniske Universitet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 38 af 4. december 2014 Akt. 135 af 23. juni 2016 Akt. 143 af 4. februar 2021	400,5	375,0	2014	2020/2024	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Den sidste deltape 6 blev overdraget til DTU den 2. oktober 2024, hvilket var afslutningen af det samlede projekt, således endelig regnskabsmæssig lukning kan gennemføres i indeværende år for det samlede Unilab-projekt.					

Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AK af 25. juni 2020 Akt. 69 af 2. december 2021	961,7	653,1	2020	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der er aftalt ABT aflevering primo maj, hvorefter de kommende lejere ibrugtager bygningen fra 1. juni og frem.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 63 af 7. december 2023	489,6	238,2	2023	2026/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Byggeriet pågår som planlagt, og der er god fremdrift. De store nye glaspartier blev monteret i efteråret, hvor også de første trækonstruktioner blev lukket med nye tagoverdækninger. Aptering pågår i de første bygninger, og de første arealer med træklodsgulve er nu lagt.					

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 76 af 5. december 2024	283,6	32,2	2024	2026/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Pavillonerne på tagdækket af parkeringsbygningen er fjernet. Nedrivning af den eksisterende gangbro til politigården er sket i marts 2025. Byggeriet udføres som modul byggeri af præfabrikerede trækassetter, og produktionen af disse er igangsat.					

Facaderenovering, Datalogisk institut, Københavns Universitet

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 01.01.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 185 af 27. marts 2025	238,0	13,5	2025	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Bygningsstyrelsen har igangsat etableringen af byggepladsen, herunder opsætning af stillads, og påbegyndt nedtagning af de eksisterende facadesten samt miljøsanering af disse.					

9.1.2 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. januar 2025 er 178,9 mio. kr. Projektet er overdraget til kunden d. 21-12-2022, men Bygningsstyrelsen kan ikke regnskabsmæssig lukke projektet før tvisten mellem Bygningsstyrelsen og totalrådgiveren er afklaret.

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

I forbindelse med skybrud i København d. 10. september 2024 trængte der igen vand ind i retsbygningens underetage. Parallelt med dette blev der konstateret skimmelsporer i ventilationskanalerne. De efterfølgende måneder er der således sket udbedring af den nye vandskade og rensning af ventilationskanalerne. Der er aftalt huslejeaftagelse for perioden fra d. 1. september 2024 – 1. marts 2025.

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. januar 2025 er 226,7 mio. kr. Projektet er overdraget til kunden d. 01-10-2023, 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 dagbodskrav mod totalentreprenøren.

9.1.3 Projekter ved Vejdirektoratet

Ingen

9.1.4 Projekter ved Vejdirektoratet under lukning

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 109 af 30. maj 2013. 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 4.828,7 mio. kr. (2024-pl). Pr. januar 2025 er projektets estimerede slutpris 5.395,2 mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 1. januar 2025 er 5.375,2 mio. kr. Totaludgiften er behæftet med usikkerhed, idet der verserer voldgiftssager med et samlet erstatningskrav i størrelsesordenen 400 mio. kr. mod en række af projektets entreprenører. I det omfang kravene imødekommes, vil forbruget for projektet blive reduceret. Sagerne forventes først afgjort i de kommende år.

Niels Bohr Bygningen blev 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 1.868,1 mio. kr. (2024-pl). Pr. januar 2025 er projektets estimerede slutpris 1.864,8 mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 1. januar 2025 er 1.846,2 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 1.258,6 mio. kr. (2024-pl). Pr. januar er 2025 er projektets estimerede slutpris 1.367,2 mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 1. januar 2025 er 1.341,4 mio. kr. Nyt Statens Naturhistoriske Museum blev overdraget af Vejdirektoratet til Københavns Universitet den 12. juli 2024. For projektet er der ikke væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus. I forbindelse med overtagelsen er KU sideløbende med mangeludbedringen gået i gang med deres egen mangelregistrering.

9.1.5 Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus

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

Tabel 9.1.3 Projekter lukket siden seneste Anlægsstatus

Projekt	Kunde	Aktstykke/ hjemmel	Godkendt budget	Forbrug per 01.01.2025	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtag- ningsår	Bevil- lings- ansvar- lig
Genopretning af Bartholin- komplekset	Aarhus Universitet	Akt. 102 af 12 marts 2020 og akt. 202 af 30. juni 2022 (tidli- gere fortroligt akt. AO af 30. juni 2022)	672,5	638,8	Nej	2024	Byg- ningssty- relsen

9.2 Status på UNILAB-midlerne

Formål

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

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 134 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.557,5 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 9.2 | Laboratoriemoderniseringer per december 2024 (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	134	2.557,5	294,4	2.851,9	128
Erstatningslokaler	22	2.822,9	54,4	2.877,3	15
I alt	156	5.380,4	348,8	5.729,2	143

9.3 Status på nedrivning af minkerhervets 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. 15. maj 2025 fået overdraget 324 sager fra Fødevarestyrelsen. Heraf er 11 sager i fase 1 til indledende behandling, 68 sager er i fase 2, hvor miljørådgiver udarbejder miljørapport. Der er 32 farme i miniudbud, 87 sager i fase 4, hvor nedrivninger er igangsat, og 124 nedrivninger er afsluttet og ligger i fase 5.

Den budgetmæssige situation

I henhold til akt. 86 af 30. marts 2023 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 3.791,4 mio. kr. (2023-priser). Af den samlede økonomiske ramme er der pr. 01.01.2025 brugt 164,6 mio. kr. Årets resultat for 2024 på -709,8 mio. kr. kan hovedsageligt henføres til tidsforskydning i projektet vedrørende nedrivning af minkerhervets produktionsanlæg grundet færre overdragede sager fra Fødevarestyrelsen end forventet.

Tabel 9.3 | Antal sager overdraget til Bygningsstyrelsen fordelt på stade pr. 15. maj 2025

Sager modtaget fra Fødevarestyrelsen	Fase 1: Indledende screening	Fase 2: Miljørapporter under udarbejdelse	Udarbejdede miljørapporter, i alt	Ansøgte nedrivningstilladelser, i alt	Modtagne nedrivningstilladelser, i alt	Fase 3: Farme i miniudbud	Fase 4: Nedrivninger igangsat	Fase 5: Afsluttede nedrivninger
324	11	68	243	307	286	32	87	124

Tabel 9.3.1 | Nedrivning af minkerhervets produktionsanlæg (mio. kr., løbende priser)

År	Bevilling jf. akt 86 af 30. marts 2023 (mio. kr.)	Forventet forbrug	Faktisk forbrug pr. 01.01.2025
2023	186,2	-	17,2
2024	857,2		147,4
2025	928,1	673,2**	-
I alt	4311,9*	-	164,6

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.

10. Bilag

10.1 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 fler-årige 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. januar 2025 fordelt på statslige bane- og vejprojekter.

Den samlede tildelte EU-støtte til de anførte projekter er på 11.896,0 mio. kr., hvoraf de 5.622,8 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. januar 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 10.1: 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	631,7
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
Sund & Bælt – Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station og overhalingspor ved Kalvebod Brygge; projektering. Støtten er bevilget som en del af den militære mobilitetsprioritet	26,2	13,1
Sund & Bælt – Etablering af overhalingspor ved Kalvebod Brygge; anlægsfasen. Støtten er bevilget som en del af den militære mobilitetsprioritet.	319,0	111,7

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU- støtte, mio. kr.
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	34,6
Banedanmark – Signalprogrammet – Fredericia (Middelfart) – Padborg	193,8	96,9
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	173,9
DSB – Udrulning af ERTMS i DSBs rullende materiel	26,8	24,4

*: Projektet ovenfor kaldet ”Femern Bælt - Danske jernbaneanlæg (Ringsted-Femern Banen); projektering. Fase 2” er færdiggjort og i anden halvdel af 2024 har projektet modtaget den afsluttende betaling fra Kommissionens agentur. Grundet kursdifferencer og mindre afvigelser er den tildelte EU-støtte sat ned fra de oprindelige 29,0 mio. kr. til det slutbeløb, som man i august 2024 har modtaget i EU-støtte, svarende til de anførte 28,9 mio. kr.

Anlægsplanens projekters ibrugtagningsår

Ny bane
Hastighedsopgradering
Forberedende arbejder, elektrificering
Elektrificering
Ladeinfrastruktur/batteritog
Ekstra spor
Kørestømsforsyning
Storforlyse
Ny bane
Opgradering
Storforlyse
Ekstra kapacitet
Storforlyse + opgradering
Ekstra kapacitet + opgradering

S-bane

© Banedanmark
Planlægning 15.05.2025

10.3 Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen



10.4 Bilag 4: Vejdirektoratets igangværende større anlægsprojekter på vejområdet

Igangværende større vejprojekter

Opdateret 10.03.2025



Copyright Vejdirektoratet (66)

10.5 Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Tabel 10.5: Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
Aarhus	Genopretning af Bartolin-komplekset	Aarhus Universitet
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
Odense	Lerchesgade 35	Familieretshuset, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering, Danmarks Frie Forskningsfond, Skatteankestyrelsen
Roskilde	Renovering af laboratorier på Risø	Danmarks Tekniske Universitet
	Modernisering af RUC Pergola	Roskilde Universitet

10.6 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 (korrektionstillæg) 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.

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

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

Projekt	Oprindelig reserve (løbende priser)	Tidligere udmøntet reserve (løbende priser)	Udmøntning siden seneste Anlægsstatus (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	4	474,9	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	545,1	150,0	236,6	Vejdirektoratet
Kalundborgmotorvejens 3. etape*****	83,5	493,0	0,0	132,7	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	0,0	17,2	65,4	Metroselskabet I/S

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.

**** Der er samlet overført 493,0 mio. kr. til projektbevillingen finansieret af den øvrige centralreserve, dvs. ikke for noget specifikt projekts bidrag. Derfor er finansieringen indarbejdet som en porteføljekorrektion på underkonto 10.

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).

Ny bane over Vestfyn

Henset til projektets risikoprofil har Vejdirektoratet vurderet, at det er nødvendigt at trække på yderligere 150,0 mio. kr. (2025-pl) fra 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 skete på Finansloven for 2025. Det nye anmodede træk er inden for projektets totaludgift, der fortsat forventes overholdt. Henset til projektets risikoprofil vurderes det, at det formentlig vil blive nødvendigt med yderligere, nye træk på den centrale reserve.

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.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal
27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk