



Transportministeriet

Status for anlægs- og byggeprojekter

Anlægsstatus 1, 2026



Kilde: Banedanmark
Fornylse af Aarhus H

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
Signalprogrammet	10
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense.....	12
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm).....	13
Elektrificering af Fredericia-Aarhus	14
Elektrificering af Roskilde-Kalundborg	15
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå	15
Stilling Station	16
Ombygning af Aarhus H.....	16
Flytning af Herlev Station	17
Vendespor ved Carlsberg Station	17
Opgradering af Hillerød Station.....	18
Hastighedsopgradering af S-banen	18
Ny bane over Vestfyn	19
2.1.1 Anlægsprojekter på baneområdet udført af selskaber	21
Forskønnelse af Nørreport Station	21
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	22
Øresundsperroner ved København Syd Station.....	22
Overhalingsspor til godstog ved Kalvebod.....	22
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station.....	23
2.2 Større fornyelsesprojekter	24
FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro	25
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	26
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød.....	26
Sporfornyelse Hillerød Station	27
Sporfornyelse Høje Taastrup-Roskilde	27
Kørestrømsfornyelse Østerport-Svanemøllen ekskl. Østerport Station	28
2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden seneste Anlægsstatus	29
2.4 Fornyelse og vedligehold.....	31
2.5 Igangværende undersøgelser påbaneområdet	32
3. Veje	33
3.1 Større vejanlægsprojekter under gennemførelse	34
Storstrømsbroen.....	36
Nordhavnstunnelen	36
Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum	37
Kalundborgmotorvejens 3. etape	38
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	38
Øget kapacitet Rute 15, Herning-Ringkøbing	39

Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	39
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N	40
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	40
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	41
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg	42
Korskro-Varde	42
Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund- Hanstholm	43
Udvidelse af Amagermotorvejen	43
Udbygning af Fynske Motorvej	44
Tunnel Under Marselis Boulevard	44
Udbygning af Rute 9, Nørreballe, Lolland	45
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	46
3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet	47
3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste anlægsstatus	47
3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse	47
3.5 Undersøgelser på vejområdet	48
3.6 Gennemførte IP35-undersøgelser på vejområdet	48
4. Femern	50
4.1 Kyst til kyst-forbindelse	50
4.2 Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen	51
5. DSB	53
5.1 Indkøb af materiel	53
Indkøb af nye eltog	53
Indkøb af nye vogne	53
Merkøb af nye vogne	54
5.2 Eksisterende materiel	54
Levetidsforlængelse af S-tog og IR4	54
5.3 Anlæg af værksteder	56
Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København	56
Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus	56
Anlæg af værksted ved Næstved	56
5.4 Øvrige projekter	58
Nyt planlægnings- og driftsafviklingssystem fra IVU	58
Arealoverdragelse ifm. nyt værksted ved Godsbanegården i København og erstatningsanlæg i Høje Taastrup	58
Programmet for Fremtidens S-bane	58
Køb af onboard-enheder til nye S-tog og opgradering af signalsystemet til fuldautomatisk S-togsdrift	60
Indkøb af nye fuldautomatiske S-tog	60
6. Puljeprojekter på transportområdet	62
6.1 Status for puljer	62
Ladeinfrastruktur i Skjern (Pulje til ladeinfrastruktur)	64

Ladeinfrastruktur i Holstebro (Pulje til ladeinfrastruktur).....	64
Puljen til signalløsning for godstogslokomotiver.....	64
Pulje til veteran tog	65
Etablering af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet.....	65
6.2 Status for størrepuljeprojekter.....	66
7. Bygninger	68
7.1 Større igangværende byggeprojekter	69
Igangværende byggeprojekter	69
Modernisering af RUC Pergola, Roskilde Universitet.....	69
Nyt krisestyringscenter, Københavns Politi	70
Facaderenovering, Datalogisk Institut	70
Ombygning af Frederikskaj 6, Rigspolitiet	71
Modernisering af Holmens Kanal 42, Bygningsstyrelsen.....	71
Projekter under lukning	72
Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København.....	72
Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet.....	72
SDU SUND, Syddansk Universitet	72
Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet....	73
Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus.....	73
7.2 Status på UNILAB-midlerne.....	73
7.3 Status på nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg	74
8. Bilag	76
Bilag 1: EU-støtte	76
Bilag 2: Banedanmarks igangværende projekter påbaneområdet	78
Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen	79
Bilag 4: Vejdirektoratets igangværende større anlægsprojekter på vejområdet	80
Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter	81
Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve.....	83
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm).....	84
Ny bane over Vestfyn	84
Kalundborgmotorvejens 3. etape	85
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej.....	85
Ombygning af Aarhus H.....	85
Opgradering af Hillerød Station.....	85

1. Indledning

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

De projekter, der omtales i Anlægsstatus, er i forskellige stadier på vej mod færdiggørelse. Der redegøres i omtalen af hvert enkelt projekt for dets formål og status. Som en del af status indgår en orientering om den aktuelle økonomiske situation i 2026-priser med angivelse af forbrug per 1. januar 2026, medmindre andet er angivet.

Orienteringen for *Anlægsstatus 2 2025* blev fremsendt til Folketinget 22. december 2025.

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

1.1 Læsevejledning

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

Tabeller med projektbeskrivelser indeholder følgende oplysninger:

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

Godkendt totaludgift (Central anlægsreserve): Det første tal anført angiver projektets politisk godkendte totaludgift i mio. kr. og 2026-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 2026: Projektets forbrug per 1. januar 2026 opgøres i mio. kr. i løbende priser medmindre andet angives.

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

Boks 1 | Markedsituationen for bygge- og anlægsprojekter

Banedanmark erfarer fortsat stigninger 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.

Følgevirksomheder af krige i Ukraine og Mellemøsten på priser og tilgængelighed af materialer øger udfordringen markant, og materialepriser er fortsat stigende. Der ses fortsat mindre bedring for vareleverancer samt mindre pres for kompensation for prisstigninger ud over det kontraktuelt fastsatte.

Vejdirektoratet erfarer, at licitationsresultaterne fortsat viser et højt prisniveau dog med en stagnerende tendens i prisstigningerne. Spredningen i priserne mellem leverandørerne er lille, hvilket peger på en tilfredsstillende konkurrence i markedet.

Bygningsstyrelsen erfarer, at der i første halvår 2026 fortsat er udfordringer med mangel på kvalificeret arbejdskraft samt relativt lange leveringstider. Bygningsstyrelsen oplever fortsat et stabiliserende prisniveau på materialepriser, og forventer at tendensen fortsætter de kommende år. Bygningsstyrelsen fastholder derfor sine budgetteringsforudsætninger til indeksering i 2026 på baggrund af de aktuelle og forventede fremtidige markedsforhold.

2. Jernbaner

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

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

Det bemærkes endvidere, at de anførte bevillinger til projekter, puljer mv. afspejler de opførte bevillinger på Finansloven for 2026 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 2026, er der forudsat en lavere prisudvikling i 2026 i forhold til forudsætningsindekset for 2025.

Boks 2 | Markedssituationen på baneområdet

Banedanmark har i tidligere år oplevet udfordringer med, at der kun modtages få eller ingen tilbud på sporfornyelses- og anlægsprojekter samt at materialepriserne lå væsentligt over, hvad den almindelige prisudvikling har tilsagt. Således har Banedanmark arbejdet med korrektion for unormalt forhøjede priser i Banedanmarks prisoverslag.

Banedanmark har over de seneste år taget en række initiativer til at forbedre konkurrencesituationen, hvor arbejderne opdeles, så flere entreprenører kan byde på opgaverne. Senest har Banedanmark i 2025 indgået en flerårig rammekontrakt på større sporombygningsmaskiner. Aftalen betyder, at de øvrige fornyelses- og anlægsarbejder i projekterne, hvor specialmaskinerne anvendes, kan udbydes i anlægsentrepriser, der ikke stiller krav om specialmaskiner, hvormed flere entreprenører får mulighed for at byde på disse opgaver. De første indikationer er, at et større antal anlægsentreprenører på markedet end tidligere byder på opgaverne, hvilket igen påvirker behovet for korrektion for unormale priser positivt. 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 har ved indgangen til 2026 outsourcet de sidste vedligeholdelsesopgaver indenfor regionalt spor og kørestrøm. Banedanmark varetager således fra 1. januar 2026 alene det udførende vedligehold på sikringsområdet, medens alle øvrige vedligeholdelsesopgaver udføres af entreprenører. Det betyder, at der er et marked for såvel vedligeholdelses- som fornyelsesopgaver, hvilket gør det mere attraktivt for entreprenører at lave en mere fast tilstedeværelse i Danmark.

2.1 Større jernbaneprojekter

Tabel 2.1. Økonomioversigt over større anlægsprojekter på baneområdet under gennemførelse (mio. kr., 2026-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ³⁾	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Signalprogrammet ¹⁾	24.584,8	Ja	24.584,8	Ja	Nej	100 %	2022/2033
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	600,6	Under afklaring	504,4	Nej	Ja	100 %	2028/2030
Elektrificering af Aarhus- Aalborg ¹⁾	3.114,4	Ja	3.114,4	Ja	Ja	100 %	2027
Elektrificering af Fredericia-Aarhus ¹⁾	2.795,5	Ja	2.795,5	Ja	Ja	100 %	2027
Elektrificering Roskilde-Kalundborg ¹⁾	1.331,3	Ja	1.314,8	Ja	Ja	100 %	Under afklaring
Hastighedsopgradering Aarhus-Langå ¹⁾	673,6	Ja	603,4	Ja	Nej	100 %	Under afklaring ²⁾
Stilling Station	23,3	Ja	19,6	Ja	Nej	0 %	2030
Ombygning af Aarhus H ¹⁾	[fortroligt]	Ja	[fortroligt]	Ja	Nej	100 %	2027
Flytning af Herlev Station	227,7	Under afklaring	192,4	Under afklaring	Nej	0 %	Under afklaring
Vendespor ved Carlsberg Station	204,1	Under afklaring	173,5	Under afklaring	Nej	0 %	Under afklaring
Opgradering af Hillerød Station ¹⁾	448,8	Ja	448,8	Ja	Nej	100 %	2027
Hastighedsopgradering af S-banen	408,4	Ja	345,7	Ja	Nej	0 %	2035
Ny bane over Vestfyn	6.305,4	Nej	6.305,4	Nej	Nej	100%	2029

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 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.

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 194 af 27. marts 2008, Akt. 154 af 18. juni 2009, Akt. 95 af 11. februar 2010, Akt. 69 af 3. juni 2010, Akt. 148 af 19. maj 2011, Akt. 147 af 8. december 2011 Finansloven for 2019 Fortroligt akt D af 9. oktober 2025	24.584,8 (0,0)	17.338,2	S-bane: Kontrakter indgået 2011 Fjernbane og On-board: Kontrakter indgået 2012	S-bane: 2018/2022 Fjernbane: 2021/senest 2033	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Med akt. 148 af 10. maj 2011 og akt. 147 af 30. november 2011 fik Banedanmark bevilling til at indgå kontrakt og afholde øvrige udgifter frem til henholdsvis S- og Fjernbane-projektets projektafslutning. Med Aftale om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn af 20. juni 2012 samt med finansloven for 2013 blev bevillingen reduceret med 4,9 mia. kr. (2012-priser) på baggrund af de indgåede kontrakter samt en budgetanalyse af Signalprogrammets udgifter til styring, projektering og tilsyn af projektet. På finansloven for 2017 blev Signalprogrammet rebudgetteret, og projektets centrale anlægsreserve blev tilført projektbevillingen.</p> <p>Der er i 1. halvår 2025 gennemført en ekstern kvalitetssikring af budgettet, og aktstykke om forøgelsen af projektets totaludgift blev forelagt og tiltrådt af Folketingets Finansudvalg som fortroligt aktstykke D af 9. oktober 2025. Projektets totaludgift er derefter forøget fra 21.973,4 mio. kr. til 24.626,7 mio. kr. (2025-pl).</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>I Østdanmark er den næste strækning, der ibrugtages, Svendborgbanen, som efter planen overgår til nyt signalsystem i efteråret 2026. Leverandørens udrulningsplan viser, at den samlede udrulning vil være afsluttet i 2031, inkl. det aftalte ekstraarbejde i forhold til den oprindelige plan vedrørende bl.a. ny bane Vestfyn samt udrustning af Femern tunnelen. Banedanmark har på baggrund af en risikovurdering indarbejdet en buffer på to år, hvorved udrulningen i Østdanmark forventes afsluttet senest i 2033.</p> <p>Udrulningen i Vestdanmark følger planen med forventet færdiggørelse i 2027. Den næste ibrugtagning er hovedstrækningen (Fredericia)-Aarhus i 1. halvår 2026. Herefter følger Fredericia-(Middelfart)-Padborg & (Tinglev)-Sønderborg i 1. halvår 2027 som den sidste strækning i Vestdanmark.</p>					

Udrustningen af tog – både passagerflåden, arbejdskøretøjer og lokomotiver – er afsluttet. Der udestår udrustning af to IC3 Indusi, som efter DSB's ønske er udskudt til efteråret 2026.

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

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

Den aktuelle status for Banedanmarks håndtering af kontrolpunkterne i Rigsrevisionens beretning om IT-sikkerheden i Banedanmarks signalsystem fra 2024 ser ud som følger per 1. februar 2026. Der er ikke sket ændringer siden seneste Anlægsstatus:

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

Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

Med en opgradering af den maksimale hastighed til 200 km/t kan rejsetiden for lyntogene mellem Ringsted og Odense reduceres med ca. 5 minutter. Projektet udføres samtidig med sporfornyelsesprojekter på de to delstrækninger. Der rapporteres særskilt på sporfornyelsesprojektet 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 2030 (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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 141 af 16. maj 2019	600,6 (96,2)	272,1	2019	Nyborg-Odense: 2024/2028 Ringsted-Korsør: 2024/2030	Ja (Udskudt åbningsår på Ringsted-Korsør)
<i>Økonomi:</i> Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.					
<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. <i>Nyborg-Odense:</i> Hovedparten af projektet blev som planlagt gennemført i forår og sommer 2023. Der blev udført kørestrømstestkørsel i 1. halvår 2024. Resultatet fra testkørslen blev eftervist i forhold til at kunne hæve hastigheden til 200 km/t. Testkørslen viste desuden, at der er behov for justering af køreledningen i mindre etaper på strækningen. Denne justering af køreledningen er gennemført i november 2025. Der udestår desuden modificering af sporskifter, som udføres i sommeren 2026, så de overholder gældende regler. Hastigheden kan hæves efter udrulning af Signalprogrammet på strækningen, der forventes i 2028. <i>Ringsted-Slagelse:</i> Det har tidligere været forventningen, at projektet skulle udføres i perioden 2026-2027, men det er, som led i detailplanlægningen af projektet, vurderet nødvendigt at forlænge udførelsesperioden til 2026-2028. Udskydelsen påvirker dog ikke, hvornår hastigheden sættes op på strækningen, da dette først sker efter udrulning af de nye signaler på delstrækningen, der forventes i 2030. Projektet har i slutningen af 2025 indgået kontrakt med entreprenør om arbejderne i 2026 og de forberedende arbejder startede februar måned 2026. Både i 2027 og 2028 vil aftalen om større specialmaskiner blive anvendt. Udførelsen forventes afsluttet ultimo 2028. <i>Hastighedsopgraderingen på Storebæltsforbindelsen:</i> 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 etableres fundamenter, rejses master, og køretråd opsættes.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	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	3.114,4 (0,0)	2.354,9	2017	2025/2027	Ja (Udskudt åbningsår)
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektet blev i 2018 tildelt 4,0 mio. kr. (2018-pl) 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.</p> <p>Projektet fik på lov om tillægsbevilling for 2024 tilført dets resterende centrale reserve på 474,9 mio. kr. (2024-pl), så projektbevillingen udgør 3.114,4 mio. kr. (2026-pl). Projektbevillingen forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Elektrificeringen forventes ikke gennemført til ibrugtagning ultimo 2026 som planlagt. Der er fortsat usikkerhed om tidsplanen for elektrificeringen af den samlede strækning Fredericia-Aarhus-Aalborg-Lindholm/ Lufthavn, men det forventes at elektrificeringen kan ibrugtages i 2027. Der pågår drøftelser med leverandøren af køreledningsanlægget om tidsplanen for arbejderne på den samlede strækning, herunder elektrificeringen af Aarhus H og jernbanebroen over Limfjorden. Der kan først indsættes el-tog på strækningen, når samtlige arbejder fra Fredericia over Aarhus H til Aalborg Station hhv. Lindholm Station til Aalborg Lufthavn er gennemført.</p> <p>Status for arbejderne på strækningen Aarhus-Aalborg-Lindholm-Aalborg Lufthavn: Der pågår jordingsarbejder på stationer i Arden, Hadsten og Aalborg og på broer mellem Skørping og Aalborg. Arbejderne skal være afsluttet inden kørestrømsanlægget spændingssættes. Størstedelen af kørestrømsarbejderne er udført. De primære udestående arbejder er relateret til opsætning af køreledninger på Aalborg Station og til Aalborg Lufthavn. Arbejderne på Aalborg Station pågår.</p> <p>Der er et større udestående arbejde på jernbanebroen over Limfjorden, hvor arbejdet endnu ikke er igangsat. Seneste plan der arbejdes med er, at installation af master og køretråd på broen sker i 2. halvår 2026, men design fra leverandør er endnu ikke endeligt, hvilket er en risikofaktor ift. udførelse i 2026. Ibrugtagning af strækningen sker først sammen med ibrugtagning af elektrificering i Aarhus (Ombygning af Aarhus H), som forventes i 2027. Ibrugtagning er derudover også afhængig af, at Energinet bygger den nye transformerstation i Svenstrup færdig, som fremadrettet skal forsyne banen permanent. Denne station forventes, ifølge Energinet, færdigbygget i februar 2027.</p>					

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018	2.795,5 (0,0)	2.243,7	2018	2024/2027	Ja (Udskudt åbningsår)

Økonomi:

Projektet blev i 2018 tildelt 9,1 mio. kr. (2018-pl) 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. fra den centrale anlægsreserve, 2022-pl) 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 udgør 2.795,5 mio. kr. (2026-pl).

Økonomien i projektet er udfordret og er under konsolidering.

Aktuel status for projekt:

Elektrificeringen forventes ikke gennemført til ibrugtagning ultimo 2026 som planlagt. Der er fortsat usikkerhed om tidsplanen for elektrificeringen af den samlede strækning Fredericia-Aarhus-Aalborg Lufthavn/Lindholm, men det forventes at elektrificeringen kan ibrugtages i 2027. Der pågår drøftelser med leverandøren af køreledningsanlægget om tidsplanen for arbejderne på den samlede strækning, herunder elektrificeringen af Aarhus H og jernbanebroen over Limfjorden, som udgør de største udeståender. Der kan først indsættes el-tog på strækningen, når samtlige arbejder fra Fredericia over Aarhus H til Aalborg Station hhv. Lindholm Station til Aalborg Lufthavn er gennemført.

Status for arbejderne på strækningen Fredericia-Aarhus:

De resterende elektrificeringsarbejder mellem Fredericia-(Aarhus) forventes afsluttet i 2. halvår 2026, når elektrificeringsarbejder mellem Aarhus og Aalborg er afsluttet. Tidsplanen for disse arbejder afhænger endvidere af planen for elektrificering af Aarhus H.

På strækningen mellem Fredericia-(Aarhus) pågår jordingsarbejder på broer og stationer. Disse arbejder forventes afsluttet i 2026.

På Aarhus H forventes elektrificeringsarbejdet opstartet senest ultimo 2026. Her forventes det, at arbejder på Aarhus H senest afsluttes og ibrugtages i 2027. Herefter vil el-drift af hele den jyske hovedstrækning fra Fredericia-Aarhus-Lindholm-Aalborg Lufthavn kunne blive ibrugtaget. Banedanmark er i tæt dialog med leverandøren om en mere præcis tidsplan for strækningen.

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018	1.331,3 (16,6)	875,8	2018	Roskilde-Holbæk: 2021/2024 Holbæk-Kalundborg: 2021/Under afklaring (2030)	Ja (Udskudt åbningsår)
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektbevillingen forventes overholdt.</p> <p>I august 2023 godkendte forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035, at Banedanmark kunne igangsætte immunisering af delstrækningen Roskilde-Holbæk. Dette blev gjort for at sikre, at eltog kan befare strækningen, selvom der ikke er udrullet nyt signalsystem. Udgifterne forbundet med at forberede immuniseringen afholdes inden for den eksisterende projektbevilling. Til finansiering af selve immuniseringen er der overført 64,0 mio. kr. (2023-priser) fra projektets centrale reserve på lov om tillægsbevilling for 2023.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i></p> <p>Elektrificeringen af strækningen forventes forsinket. Banedanmark er i dialog med leverandøren om tidsplanen, der har sammenhæng til tidsplanen for elektrificeringen på andre strækninger jf. ovenfor.</p>					

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2018	673,6 (70,2)	521,7	2018	Aarhus-Langå 2021/2022 Langå Station 2024/Uafklaret	Nej

Økonomi:

Projektet blev i 2021 tilført 33,4 mio. kr. (2021-pl) af dets eget bidrag til den centrale reserve.

I forlængelse af anlægsloven for Ombygning af Aarhus H (jf. dette projekts beskrivelse nedenfor) er der sket en overførsel af bevilling for 22,1 mio. kr. (heraf 5,1 mio. kr. fra den centrale anlægsreserve, 2022-pl) fra dette projekt til projektet Ombygning af 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 Ombygning af Aarhus H.

Projektbevillingen forventes overholdt.

Aktuel status for projekt:

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.

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 88 af 28. februar 2019	23,3 (3,7)	6,1	2019	2022/2030	Nej

Økonomi:

Projektets økonomi skal revideres i lyset af blandt andet den udskudte udførelse fra 2022 til 2030 og prisudviklingen i den nuværende markedssituation.

Aktuel status for projekt:

Projektet har tidligere været planlagt til udførelse i 2022 og blev sendt i udbud i 2021. Banedanmark modtog ikke bud fra entreprenører, der overholdt konditionerne, hvorfor etablering af Stilling Station tidligst kunne udføres i 2025.

I de kommende år er der imidlertid planlagt adskillige andre projekter på den østjyske hovedstrækning mellem Fredericia og Aarhus. Det er på den baggrund besluttet, at Stilling Station skal gennemføres sammen med sporfornyelse Hovedgård-Aarhus, forventeligt i 2030.

Ombygning af Aarhus H

Der gennemføres 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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Lov nr. 565 af 10/05/2022 Finansloven for 2023 Fortroligt akt. N af 16. januar 2025	[fortroligt]	773,8	2022	2026/2027	Nej
<p><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. Projektbevillingen forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> De tre hovedentrepriser, som omhandler perronområdet, sporarbejde for de øvrige spor samt Broen L, forløber planmæssigt. Entreprisen vedr. afvandingsløsning langs banen på Værkmestergade blev udført i efteråret 2025. Arbejdspladserne langs sporet, som blev udført som en selvstændig entreprise, afventer pt. hovedentreprisernes afslutning, hvorefter områderne skal reetableres til oprindelig stand. Det har været nødvendigt at lukke cykelparkeringsbroen ved Bruuns Bro i april 2026, da det i forbindelse med forarbejderne til renoveringen blev konstateret, at broen var i dårligere stand end forudsat. Projektet med cykelparkeringsbroen er ved at blive projekteret efter aftale med Aarhus Kommune. Det forventes sendt i udbud i maj 2026.</p>					

Flytning af Herlev Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Finansloven for 2022	227,7 (35,3)	40,7	2022	2026/Under afklaring	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Økonomien afventer politisk beslutning om valg af løsning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Grundet det oprindelige projekt med flytning af ø-perronen ikke kan gennemføres inden for bevillingen, er det politisk besluttet, at Banedanmark skal undersøge alternativ løsning. Som følge heraf bliver projektet ikke som tidligere planlagt gennemført i 2026. Banedanmark arbejder på et beslutningsoplæg til forligskredsen med forskellige alternative løsninger.</p>					

Vendespor ved Carlsberg Station

Med anlæg af et vendespor i området øst for Carlsberg Station bliver det muligt at indsætte tre ekstra tog per time per retning på S-togslinjen til Frederikssund. Et vendespor vil desuden understøtte

en robust trafikafvikling, som mindsker risikoen for forsinkelser og aflysninger. Vendesporet skal samtidig anvendes i forbindelse med udrulningen Fremtidens S-bane.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	204,1 (30,6)	10,4	2024	2026/Under afklaring	Nej
<i>Økonomi:</i>					
Projektets økonomi er konsolideret, og projektet forventes gennemført inden for den afsatte bevilling. Der er som led i konsolideringen af økonomien foretaget en tilpasning af en række anlægselementer med henblik på at gennemføre projektet inden for den afsatte bevilling, herunder vedr. sporlayout, kørestrøm, konstruktioner, stærkstrøm og adgangsveje.					
<i>Aktuel status for projekt:</i>					
Første fase af projekteringen blev afsluttet primo februar 2026. Herefter påbegyndes udarbejdelse af udbudsmateriale efterfulgt af assessering. Udbuddet forventes offentliggjort medio 2027, og projektet forventes udført som planlagt medio 2028. Ibrugtagningen skal koordineres med udrulningen af opgraderingen af signalsystemet på S-banen i forbindelse med Fremtidens S-bane.					

Opgradering af Hillerød Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2026	448,8 (0,0)	44,9	2022	2026/2027	Nej
<i>Økonomi:</i>					
Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i>					
Forligskredsen har den 19. marts 2025 besluttet, at forlængelsen af den eksisterende gangtunnel udgår af projektet. Sammenbindingen af lokalbanens spor og den nye brede gangbro er fortsat en del af projektet. Projektet har indgået kontrakt med en entreprenør med forventning om opstart af mobilisering efter påske 2026. Projektet er planlagt at blive afsluttet i 3. kvartal 2027.					

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	408,4 (62,7)	0,0*	2022	2035/2035	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet gennemfører en række mindre projekter fordelt på hele S-banen frem mod 2035.					

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

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 1424 af 17. december 2019 Akt. 227 af 18. juni 2020 Akt. 364 af 17. september 2021	6.305,4 (0,0)	2.999,3	2021	2028/2029	Nej
<i>Økonomi:</i> Vejdirektoratet har i september 2023 og marts 2024 anmodet om delvist træk på den centrale reserve på hhv. 545,1 mio. kr. og 150,0 mio. kr. Trækkene er godkendt og er indarbejdet på forslag til finanslov for 2025 og 2026. Vejdirektoratet har i august 2025 anmodet om et yderligere træk på den centrale reserve på 613,0 mio. kr. Anmodningen er godkendt af Finansministeriet den 6. oktober 2025. Trækket medfører overskridelse af projektets totaludgift og projektet er nu fordyret udover totaludgiften med 6,3 pct. Projektfordyrelserne skyldes primært markant højere priser end forventet til gasledningsomlægningen såvel som til elektrificerings- og signaldelene forårsaget af høje stålpriser samt høje råstofpriser på friktionsmaterialer. Ligeledes har det vist sig i udførelsesfasen, at mængden af ikke indbygningseget jord i traceet er væsentlig større end projekteret. Der er ikke mulighed for yderligere optimeringer på projektets tekniske dele. Projektet er økonomisk udfordret, og der forventes en yderligere overskridelse af projektets totaludgift. Når de store banetekniske udbud er klarlagt, i første halvår 2026, vil der kunne siges noget mere præcist om dette forhold.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægsarbejdet med baneprojektet følger tidsplanen. Dette på trods af, at der under udførelsen er konstateret væsentligt større mængder jord end projekteret, hvis egenskaber gør, at de ikke er indbygningseget i jernbanetraceet. Det betyder forøgede omkostninger til jordarbejder, men ikke forsinkelser i forhold til tidsplanen. Der er truffet beslutning om, at betalingsspørgsmålet ift. naturgasledningsomlægningen mellem Vejdirektoratet og					

Energinet løses ved de retslige instanser.

Udbud af de banetekniske opgaver (udlægnings af skinner, kørestrøm samt signalsystem) pågår.

På kørestrøm pågår der forhandlinger og der forventes endelige tilbud i juli 2026 og kontraktindgåelse i august. Kabeltrace forventes udbudt 2. kvartal 2026, udførelse medio 2027. Banedanmark har indgået kontrakt på indkøb af højhastighedssporskifte.

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 01.01.26	Disponeret projekt-reserve	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlig ændring
Forskønnelse af Nørreport Station	25,2	25,2	Ja	0,0	0 %	2025/2027	Nej
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	216,8	216,8	Ja	49,4	0 %	2027/2028	Nej
Overhalingsspor til godstog ved Kalvebod	842,1	712,6	Ja	32,6	0 %	2028/2030	Nej
Øresundsperroner ved København Syd Station	529,5	446,5	Ja	312,3	0 %	2025/2025	Nej
Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	739,7	703,8	Nej	534,3	100 %	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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	25,2 (0,0)	0,0	2022	2025/2027	Nej

Økonomi:

Totaludgiften forventes overholdt.

Aktuel status for projekt:

Rådgiverudbuddet er udsat med henblik på, at DSB og Banedanmark i foråret og sommeren 2026 vil identificere mulige scenarier for projektets omfang efterfulgt af en forundersøgelse.

Udbud af rådgiver forventes ultimo 2026 og enterpriseudbud ultimo 2027. Projektet forventes afsluttet i 2028.

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	216,8 (0,0)	49,4	2022	2027/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet med modernisering af København H har været i udbud, og hovedentreprenør er valgt. Underskrift på aftalen afventer godkendelse af aktstykke om igangsætning af projektet – hvorfor samarbejdet starter på et LOI (letter of intent). Den del af projektet, der vedrører området ved Reventlowsgade (37 mio. kr.) er sat på hold, så projektet kan tænkes sammen med den mulige nye metro-linje (M5).					

Øresundsperroner ved København Syd Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven 2023	529,5 (83,0)	312,3	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift blev overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet blev gennemført efter tidsplanen, og den nye gangtunnel og perroner er ibrugtaget.					

Overhalingsspor til godstog ved Kalvebod

Overhalingssporene er en forudsætning for at opnå de fulde gevinster af en sydlig jernbanekorridor fra Roskilde via København Syd til Københavns Lufthavn. Overhalingssporene fremtidssikrer kapaciteten for både gods- og passagertog, til når den faste forbindelse over Femern Bælt åbner, og hvor der forventes øget trafik. Projektet udføres af Sund & Bælt Holding A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve) 2024-pl	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2026	842,1 (129,5)	32,6	2024	2028 (2030)	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Der er gennemført og godkendt en miljøkonsekvensvurdering for overhalingssporene ved Kalvebod. I andet kvartal 2025 blev udbudsmateriale til totalentreprenør med tidlig involvering for konstruktions- og Anlægsprojektet (delprojekt 1) udsendt, og der er i september 2025 skrevet kontrakt med totalentreprenøren Aarsleff Rail. Derefter startede projektet op på samarbejds- og projektudviklingsfasen, hvor bygherre og totalentreprenør sammen udvikler projektet. Dette arbejde er afsluttet marts 2026 med et godkendt projektforslag for delprojekt 1. Detailprojektering for delprojekt 1 løber derefter frem til sommeren 2026. Der foretages sideløbende detailprojektering af Rambøll for spor- og kørestrømsprojektet (delprojekt 2) forud for udsendelse af udbud til entreprenør i marts 2026.					

Udvidelse af Københavns Lufthavns Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve) 2025-pl	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyn-delsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	739,7 (35,9)	534,3	2019	2025/2026	Nej
<i>Økonomi:</i> Der er risiko for at projektbevillingen ikke overholdes. Seneste prognose angiver, at projektets interne reserve er opbrugt, og at der er risiko for træk på den centrale reserve.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Indløft af gangbro, trapper og elevatorer er sket planmæssigt under delvis spærring af Øresundsmotorvejen i oktober/november 2025. Næste store milepæl er åbning af nye perroner for passagerer ultimo april 2026. Herefter er eneste væsentlige udestående etablering af to transversaler (sporforbindelser) i maj-juni 2026 samt mindre opgraderingsarbejder på de eksisterende perroner i spor 1 og 2. Efterfølgende sker ibrugtagning af nye sporforbindelser samtidigt med udrulning af Banedanmarks Signalprogram på strækningen i foråret 2027. Overdragelse til drift er under forberedelse.					

2.2 Større fornyelsesprojekter

Tabel 2.2 Økonomioversigt over større fornyelsesprojekter på baneområdet (mio. kr., 2026-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Forbrug per 01.01.2026	Væsentlige ændringer	Åbningsår
FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern- Holstebro	74,2	Nej	75,4	Nej	Sat i bero
Sporfornyelse Ringsted-Slagelse	[fortroligt]	Nej	94,1	Nej	2028
Sporfornyelse Svanemøllen-Hillerød	680,7	Ja	522,8	Nej	2026
Sporfornyelse Hillerød Station	[fortroligt]	Ja	25,2	Nej	2027
Sporfornyelse Høje Taastrup-Roskilde	[fortroligt]	Ja	29,3	Nej	2027
Kørestrømsfornyelse Østerport-Svanemøllen ekskl. Østerport Station	215,4	Ja	34,1	Nej	2027

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

FTN Fiberkabelinfrastruktur Skjern-Holstebro

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 208 af 18. juni 2020	74,2	75,4	2020	2021/Sat i bero	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Banedanmark har, som redegjort for i Anlægsstatus for 1. halvår 2022, været nødt til at sætte projektet i bero og installere midlertidig fiber grundet væsentlige merudgifter konstateret i løbet af sensommeren 2021. Den efterfølgende gennemgang af projektets økonomi har vist, at projektet ikke kan færdiggøres inden for den bevilgede totaludgift. Banedanmark vil forelægge nyt igangsættelsesaktstykke for Finansudvalget i forbindelse med genoptagelsen af projektet. Når projektet genoptages, vil det således blive gennemført som et selvstændigt, nyt projekt. Den oprindelige bevilling er kun ændret som følge af prisopregning.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet er åbnet/ibrugtaget i 2021, dog med anvendelsen af en midlertidig fiber på dele af strækningen. Det er under nærmere afklaring, hvordan den resterende fiberkabelinfrastruktur bedst etableres på strækningen i lyset af de konstaterede forsinkelser og merudgifter.</p>					

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AM af 4. december 2025	[fortroligt]	94,1	2023	2026/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektets bevilling er blevet forhøjet ved fortroligt akt. AM af 4. december 2025.</p>					
<p>Aktuel status for projektet:</p> <p>Projektet har i slutningen af 2025 indgået kontrakt med entreprenør for arbejderne i 2026 De forberedende arbejder starter i februar måned. I 2027 og i 2028 gennemføres arbejder på aftalen om større specialmaskiner. Udførelse forventes afsluttet ultimo 2028.</p>					

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 286 (tidligere fortroligt akt. AF) af 14. marts 2024	680,7	522,8	2024	2025/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektet blev igangsat med akt. 286 (tidl. fortroligt akt. AF) af 14. marts 2024. Projektets bevilling forventes overholdt.</p>					

Aktuel status for projekt:

Udførelse af projektet blev opstartet i marts 2025 og er planlagt færdigt i [1. kvartal 2026] frem for 4. kvartal 2025 bl.a. som følge af forsinket levering af sporskifte og kørestrømslementer

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. AB af 24. april 2025	[fortroligt]	25,2	2025	2027	Nej

Økonomi:

Projektet blev igangsat med fortrolig akt. AB af 24. april 2025.

Aktuel status for projekt:

Såvel sporfornyelsen som opgradering af Hillerød Station har været udbudt i efteråret 2025, og der er nu indgået kontrakt med en entreprenør. Mobiliseringen forventes igangsat efter påske 2026. 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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. Æ af 10. april 2025	[fortroligt]	29,3	2025	2027	Nej

Økonomi:

Projektet blev igangsat med fortrolig akt. Æ af 10. april 2025.

Af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet er de økonomiske oplysninger fortrolige. Fortroligheden vil blive ophævet efter indgåelse af entreprisekontrakt.

Aktuel status for projekt:

Projektet befinder sig i udførelsesfasen. Projektet har indgået kontrakt med entreprenør primo januar 2026. Mobilisering starter i februar. Udførelsesfasen forventes afsluttet i november 2027. Projektet følger tidsplanen.

Kørestrømsfornyelse Østerport-Svanemøllen ekskl. Østerport Station

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Aktstk. 172 (Tidligere fortroligt aktstykke L) af 30. oktober 2025 om Kørestrømsfornyelse Østerport-Svanemøllen ekskl. Østerport Station	215,4	34,1	2026	2027	Nej

Økonomi:

Projektet er igangsat med fortroligt akt. L af 30. oktober 2025, der siden er ophævet med aktstykke 172 (Tidligere fortroligt aktstykke L) af 30. oktober 2025 om Kørestrømsfornyelse Østerport-Svanemøllen ekskl. Østerport Station

Aktuel status for projektet:

Kontrakt på entreprisen for kørestrømsfornyelse af Østerport-Svanemøllen (eksklusiv Østerport St.) er indgået den 12. november 2025 med udførelsesopstart i december 2025. Udførelse forventes at pågå til ultimo 2026.

2.3 Åbnede baneprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder siden seneste Anlægsstatus

Tabel 2.3 Åbnede eller ibrugtagne projekter på baneområdet

Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift	Overholdelse af bevilling
Modernisering af kørestrøm (Elektrificering Kørestrøm)	2025	688,4	Ja
<p>Projektet havde til formål at yde tilstrækkelig kørestrøm på de eksisterende elektrificerede strækninger i forbindelse med, at forligskredsen traf beslutning om at elektrificere yderligere dele af statsbanenettet. Omkobling og genidriftsættelse af Vigerslev fordelingsstation skete den 24. november 2025 som den sidste del af Moderniseringsprojektet.</p>			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Høje Taastrup Station	2025	358,3	Ja
<p>Sporfornyelse af Høje Taastrup Station blev gennemført, så strækningen sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfattede blandt andet udskiftning af skinner, sveller og ballast samt forbedring af blødbund og fornyelse af sporskifter på Høje Taastrup Station. Arbejderne på stationen blev påbegyndt i februar 2025, og projektet blev afsluttet i 3. kvartal 2025.</p>			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Roskilde-Ringsted	2025	983,6	Ja
<p>Projektets overordnede formål var at sikre, at strækningen funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder. Den sidste del af sporfornyelsen i projektet blev udført i 2. halvår af 2025. Der udestår kun slutjusteringer og enkelte restarbejder i påsken 2026.</p>			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Skjern-Holstebro	2025	480,4	Ja
<p>Projektets overordnede formål var at sikre, at strækningen funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder. Strækningen blev ibrugtaget i juli 2025</p>			
Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift	Overholdelse af bevilling
Sporfornyelse Fredericia-Tinglev	2025	433,6	Ja
<p>Projektets overordnede formål var at sikre strækningen funktionsmæssigt, sikkerhedsmæssigt og trafikalt lever op til nuværende standarder for jernbanen. Projektet omfattede blandt andet udskiftning af skinner, sveller og ballast.</p>			

Projekt	Ibrugtagningsår	Totaludgift	Overholdelse af bevilling
Testsystem for ibrugtagne signalprogram-strækninger	2025	240,9	Ja
<p>Projektets overordnede formål var at kunne teste alle typer af hardware- og softwareændringer på strækninger, hvor det nye signalsystem er ibrugtaget. Det skal blandt andet teste systemopdateringer, systemudbedringer og fejlretninger. Der udestår stadig mindre restarbejde.</p>			

2.4 Fornyelse og vedligehold

Tabel 2.4 Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen (mio. kr., løbende priser, 2026-priser fra 2026 og frem)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2035	Total
Bevilling (netto)	3.191,1	4.034,6	4.179,8	3.370,0	5.008,8	4.549,6	4.413,5	25.497,9	54.245,3
Forbrug	3.276,4	3.491,0	4.211,4	-	-	-	-	-	-
Merforbrug	85,3	-543,6	31,6	-	-	-	-	-	-

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

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

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

Banedanmark forventer, at der ved udgangen af 2030 vil være opbygget et fornyelsesefterslæb på maksimalt 28 mia. kr. (2026-pl). Den øgede bevilling, der følger med aftalen, er indregnet i denne opgørelse. Et fornyelsesefterslæb betyder, at der er anlægselementer, der ikke bliver fornyet på de økonomisk optimale tidspunkter, hvilket på længere sigt øger risikoen for blandt andet hastighedsnedsættelser og driftsafbrydelser. Det øger også behovet for ekstraordinært vedligehold og øger alt andet lige de samlede udgifter forbundet med at sikre jernbanens tilstand.

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

2.5 Igangværende undersøgelser på baneområdet

Tabel 2.5 | Igangværende undersøgelser på baneområdet

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

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.

Indtryk af budinteresse og prisniveau

Vejdirektoratet har stadig et højt niveau af udbud samtidig med at leverandørerne har travlt med at gennemføre de igangværende projekter.

Budinteressen blandt leverandørerne er meget tilfredsstillende med et gennemsnitligt antal bydende på 4,4 tilbud per entreprise. Der konstateres også nye entreprenører der byder på projekterne.

Licitationsresultaterne viser stadig et højt prisniveau dog med en stagnerende tendens i prisstigningerne.

Spredningen i priserne mellem leverandørerne er lille, hvilket peger på en tilfredsstillende konkurrence i markedet.

Det høje prisniveau skyldes højkonjunktur i markedet herhjemme sammenholdt uro på materialepriserne grundet bl.a. krigen i Ukraine og Mellemøsten. Det høje prisniveau ses primært på stål, bitumen, cement og grusmaterialer, hvor sidstnævntes prisniveau også i høj grad skyldes manglen på netop disse materialer i Danmark.

De prisstigninger der er set de seneste år, kan ikke fuldt ud kompenseres med en normal indeksregulering. Derfor er der bevilget ekstra midler til specifikke projekter for at imødekomme de ekstraordinære prisstigninger der har presset projekternes økonomi.

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., 2026-priser)

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Væsentlig ændring ²⁾	Disponeret projektreserve	Åbningsår
Storstrømsbroen	5.104,9	Ja	5.104,9	Ja	Ja	24%	2026 (vej), 2027 (bane)
Nordhavnstunnel ¹⁾	4.495,2	Ja	3.813,2	Nej	Nej	66%	2028
Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum	117,5	Ja	108,0	Ja	Nej	13%	2028
Kalundborgmotorvejens 3. etape	3.466,1	Nej	3.466,1	Nej	Ja	52%%	2028
Udbygning af E45/E20 Nord om Kolding	871,2	Ja	829,5	Ja	Nej	11%	2028
Øget kapacitet rute 15, Herning-Ringkøbing	1.330,2	Ja	1.270,9	Ja	Nej	12%	2028
Udbygning af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	4.416,4	Ja	4.222,8	Ja	Nej	97%	2027
Udbygning af E45, Aarhus S – Aarhus N	2.655,4	Ja	2.538,3	Ja	Nej	33%	2027
Udvidelse af Hillerød-motorvejens forlængelse til motorvej	1.614,7	Nej	1.614,7	Nej	Nej	100%	2027
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen	280,0	Ja	267,8	Ja	Nej	0%	2028
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg	8.869,7	Ja	8.200,9	Ja	Nej	4%	2034
Korskro-Varde	513,7	Ja	491,1	Ja	Nej	0%	2028
Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund-Hanstholm	865,8	Ja	827,4	Ja	Nej	0%	2033
Udvidelse af Amagermotorvejen	1.964,2	Ja	1.876,9	Ja	Nej	31%	2029
Udbygning af Rute 9, Nørrebalde, Lolland	352,3	Ja	335,4	Ja	Nej	2%	2029
Udbygning af Fynske Motorvej, syd om Odense	1.415,8	Ja	1.354,3	Ja	Nej	0%	2030

Ny tunnel under Marselis Boulevard	4.139,7	Ja	3.960,1	Ja	Nej	0%	2035
Udvidelse af Øresunds-motorvejen	818,5	Ja	782,8	Ja	Nej	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 Nordhavntunnel som bygherre (anlægsmyndighed) på vegne af Københavns Kommune. Nordhavntunnel 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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov 737 af 1. juni 2015	5.104,9	3.461,1	2018	2022 (vej) 2023 (bane)/ 2026 (vej) 2027 (bane)	Ja (Udskudt åbningsår)
<p><i>Økonomi:</i> Projektet styrer efter en totaludgift for Storstrømsbroen på 5.104,9 mio. kr. Totaludgiften forventes overholdt.</p> <p>Projektets totalentreprenør SBJV I/S har løbende rejst en række økonomiske krav over for Vejdirektoratet. Ved supplerende klageskrift fremsendt til Voldgiftsnævnet i maj 2023 beløb det samlede krav sig til ca. 3,4 mia. kr. Vejdirektoratet har på det foreliggende grundlag svært ved at se, at entreprenøren tilnærmelsesvis vil have ret til de meget omfattende økonomiske krav. Vejdirektoratet har afleveret svarskrift den 5. juli 2024. Entreprenørens replik er modtaget juli 2025. Vejdirektoratet forventer at sende duplik medio 2026, mens hovedforhandlingen tidligst vil være i 2028.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægsarbejderne er i den afsluttende fase. Vejbelægning på broen (vej og cykelsti) er afsluttet, ligesom autoværn og rækværker også er færdiggjort, mens arbejder med mekaniske og elektriske installationer pågår.</p> <p>Arbejderne med faststøbning af jernbanespor (slab track system) på broen er afsluttet og der pågår finisharbejder på jernbanedelen. Udførelse af nødfortove udestår og forventes færdiggjort i 2. kvartal 2026.</p> <p>Tilbagefyldning af undersøiske arbejdskanaler er midlertidigt sat i bero på grund af manglende myndighedsgodkendelse til nyttiggørelse af udgravet sediment fra Vordingborg Havn.</p> <p>Banedanmark har færdiggjort lægning af spor på ramper i december 2025. Etablering af signalsystem er påbegyndt i januar 2026 og forventes afsluttet i 2. kvartal 2026. Der udestår afklaring fra Banedanmark af, hvornår arbejder med kørestrømanlæg påbegyndes.</p> <p>Vejforbindelsen blev ibrugtaget d. 23. marts 2026, og Vejdirektoratet vurderer at jernbaneforbindelsen tidligst vil kunne ibrugtages i 1. halvår 2027.</p> <p>Arbejderne med nedrivning af den gamle bro kan tidligst påbegyndes efter ibrugtagning af den nye bro for jernbanetraffic. Nedrivningen starter således tidligst mere end 10 år efter, at miljøvurderingerne er blev foretaget. Der er derfor påbegyndt opdatering af det miljømæssige grundlag. Der er i perioden juni til august 2025 afholdt idefasehøring og høringsnotat er offentliggjort.</p> <p>Når opdateringen af miljøkonsekvens vurderingen er afsluttet, besluttet en plan for selve nedrivningsprojektet.</p> <p>H.M. Dronning Margrethe har sagt ja til at få den nye Storstrømsbro opkaldt efter sig. Broens navn vil fremadrettet være Dronning Margrethe II's Bro, og indvies af dronningen d. 6. juni 2026.</p>					

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Lov 57 af 19. december 2020 Akt. nr. 55 af 25. november 2021	4.495,2 (682,0)	2.453,3	2020	2027/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektets totaludgift på 4.495,2 mio. kr. forventes overholdt. Nordhavnstunnel finansieres af Københavns Kommune, By & Havn og det fremtidige selskab Lynetteholm I/S. Københavns Kommune disponerer over den centrale reserve.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Totalentreprenør for Nordhavnstunnelen er i gang med støbning af tunnelsegmenter i hele tunneltracéet. Arbejder med mekaniske og elektriske installationer er opstartet. Udfordringer med lokalt utæt byggegrube kan fortsat give problemer i forhold til fremdriften. Entreprenøren har lukket Kalkbrænderiløbet (havneindløbet ind til Svanemøllehavnen) fra oktober 2025. Pt. forventes genåbning af havneindsejlingen medio april 2026, hvilket er en forsinkelse på 1½ måned, idet vintervejret har udfordret kraftigt. Tilbagemeldingerne fra havnens brugere har været overvejende forstående. Entreprenøren har varslet en række krav, og parterne har over en periode arbejdet på at afdække disse. Generelt er fremdriften og kvaliteten af arbejderne acceptabel set i lyset af vinterens vejrelaterede udfordringer.</p>					

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Lov 175 af 4. juni 2024	117,5 (9,4)	17,2	2024	2028/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 108,0 mio. kr. forventes overholdt. Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum finansieres af Københavns Kommune, der disponerer over den centrale reserve. Tilkøbsaftale med Københavns Kommune om etablering af ny parkeringsplads er indgået og bevillingen er opskrevet med 4,6 mio. kr. inkl. reserver.</p>					

Aktuel status for projektet:

Projektets følger hovedtidsplan med licitation i marts 2026 og planlagt opstart i marken medio maj 2026.

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023 Akt. 141 af 20. marts 2024 Akt. 138 af 22. januar 2026	3.466,1 (0,0)	421,9	2022	2028/2028	Ja (Øget totaludgift)

Økonomi:

Primo 2026 blev der fremsat aktstykke til tillægsbevilling for projektet. Aktstykke 138 om fordyrelser Kalundborgmotorvejens 3. etape er tiltrådt af Finansudvalget den 22. januar 2026, som forhøjer projektbevillingen med 499 mio. kr., Den samlede totaludgift udgør herefter 3.466,1 mio. kr. og forventes overholdt.

Aktuel status for projektet:

Arbejdet med etablering af erstatningsnatur er gennemført. Ligeledes er ombygningen af krydset ved Tømmerup i projektets vestlige ende afsluttet ultimo oktober 2025. Hertil kommer, at entrepris omfattende 2 bygværker er igangsat i 2025.

De største arbejder gennemføres i 4 større entrepriser (deletaper). Heraf er der primo 2026 udbudt og indgået aftaler for 2 deletaper. Disse forventes at starte op i marken i 2. kvartal 2026.

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023	871,2 (41,7)	120,0	2022	2028/2028	Nej

Økonomi:

Projektbevillingen på 829,5 mio. kr. forventes overholdt.

Aktuel status for projektet:

Der er indgået kontrakt på storentreprise i juni 2025. Anlægsarbejder i marken med rydning, ledningsomlægninger og udgravning til regnvandsbassiner er opstartet i efteråret 2025. Anlægsarbejder på motorvejen er opstartet primo 2026.

Tillægsprojekterne overført fra hhv. Støj- og Land & by-puljerne (Støjskærm ved Taulov, Udvidelse af samkørselspladser og ombygning af TSA 62) er under projektering. Der skal være besigtigelse i 2026 og ekspropriation i 2027. Udførelse forventes i 2027.

Øget kapacitet Rute 15, Herning-Ringkøbing

For at øge fremkommeligheden og 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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L17 af 30. november 2023 Akt. 141 af 20. marts 2024	1.330,2 (59,3)	148,8	2023	2028/2028	Nej

Økonomi:

Projektbevillingen på 1.270,9 mio. kr. forventes overholdt.

Aktuel status for projektet:

Der er afholdt detailbesigtigelse for strækningen øst for Videbæk i begyndelsen af september 2025. I oktober og november 2025 er der afholdt detailbesigtigelse for strækningen vest for Videbæk. Der forventes anlægsstart medio 2026.

Der er en konstruktiv dialog med Herning og Ringkøbing-Skjern kommuner. Der er indgået finansieringsaftaler med Ringkøbing-Skjern kommune om etablering af to stiforbindelser og med Herning Kommune om etablering af en stiforbindelse og opgradering af en kommunevej.

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	4.416,4 (193,6)	3.101,3	2022	2027/2027	Nej

Økonomi:

Projektbevillingen på 4.222,8 mio. kr. er meget presset. Hvor meget der evt. skal trækkes på den centrale reserve er usikkert. Totalbevillingen forventes overholdt.

Aktuel status for projektet:

Projektet forløber planmæssigt. 14 km af strækningen er blevet ibrugtaget med 2 x 3 spor ved udgangen af 2025.

Der er nu anlægsarbejder i gang på samtlige 38 km.

I alle store repriser arbejdes der med implementering af insektmotorvej langs E45. Nedrivning af broer følger tidsplan og 4 stk. nedrives i 2026.

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	2.655,4 (117,1)	1.530,5	2022	2027/2027	Nej

Økonomi:

Projektbevillingen på 2.538,3 mio. kr. forventes overholdt.

Aktuel status for projektet:

Generelt følges tidsplanen med åbning og færdiggørelse i 2027: Medio oktober 2025 blev der ibrugtaget 2 gange 3 spor mellem de to motorvejskryds Aarhus S til Aarhus V. Støjskærme på strækningen er påbegyndt og forventes færdige i første halvår af 2027.

Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022 Aktstykke 141 af 20. marts 2024. Fortroligt aktstykke BN af 19. september	1.614,7 (0,0)	448,1	2022	2027/2027	Nej

2024					
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har den 18. december 2025 besluttet, at projektet skal tilføres 381 mio. kr. (2026-pl) til at dække forventede merudgifter til projektet. Den forventede samlede totaludgift udgør hermed 1.614,7 mio. kr. (2026-pl).</p> <p>Grundet Folketingsvalget og regeringsforhandlinger udestår forelæggelse af aktstykke om merudgiften på 381,0 mio. kr. hos Finansudvalget.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i></p> <p>Entreprise 202, den sydlige strækning, forløber planmæssigt og forventes afsluttet ultimo 2027. Udbuddet for den nordlige strækning blev offentliggjort 20. marts 2026. Kontraktindgåelse og anlægsopstart afventer Finansudvalgets tiltrædelse af aktstykket.</p> <p><u>Entreprise 202, Sydlige strækning</u></p> <p>Der blev indgået kontrakt med entreprenør i juni, og anlægsarbejderne gik i gang i juli 2025. Entreprisen forventes afsluttet ultimo 2027.</p> <p><u>Entreprise 203, Nordlige strækning</u></p> <p>Projektet er under detailprojektering. Det er fortsat uklart om strækningen kan åbnes inden udgangen af 2027.</p>					

Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen

Med projektet anlægges sammenlagt ca. 11 km 2+1 vej fordelt på to strækninger, således 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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 148 af 19. maj 2022	280,0 (12,2)	4,1	2022	2026/2028	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektbevillingen på 267,8 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i></p> <p>Projektet er igangsat juni 2025. Der er afholdt informationsmøde i december 2025 og nabomøder i januar 2026. Der er indgået aftale med Rambøll omkring rådgivning. Der arbejdes på afklaring med Trafikstyrelsen omkring håndtering af vandrammedirektiv.</p>					

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L112 af den 11. juni 2024	8.869,7 (864,8)	238,3	2024	2034/2034	Nej

Økonomi:

Projektbevillingen på 8.002,9 mio. kr. forventes overholdt.

Aktuel status for projektet:

Projektets linjeføring er godkendt af ekspropriationskommissionen bortset fra den sydligste del, som forventes godkendt i 2027. Der foretages detailbesigtigelser i 2026-2027. Der er igangsat forundersøgelser for ueksploderet ammunition, arkæologi og geoteknik. Selve vejanlægsaktiviteterne forventes at starte i 2026/2027.

For ændringsforslaget for den sydlige udflætning har der været afholdt borgermøde januar 2026 som opstart af MKV. Borgerne havde stor fokus på støj. Der forventes afgørelse på MKV fra Trafikstyrelsen i januar 2027. Den samlede tidsplan for projektet forventes fortsat overholdt.

Projektet har afholdt detailbesigtigelse for Fjordkrydsningen, som blev godkendt inkl. erstatningsnatur på Egholm. Beslutning om samkørselspladsen ved Nørholmsvej udestår.

Der arbejdes på en miljøgodkendelse for afvikling af slamdeponiet indenfor projektets grænser. Hertil udarbejdes en ansøgning til miljøstyrelsen omkring håndteringen af det forurenede jord og PFAS. Derudover samarbejdes med Port of Aalborg, der står for miljøgodkendelser og MKV for bortskaffelse af havsedimenter til Rærup spulefelt.

Korskro-Varde

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L8 af den 5. december 2024	513,5 (22,4)	26,5	2024	2028/2028	Nej

Økonomi:

Projektbevillingen på 491,1 mio. kr. forventes overholdt.
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet følger tidsplanen, og der afholdes besigtigelse 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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Administrativ tilladelse modtaget primo februar 2025	865,8 (38,4)	16,8	2024	2033/2033	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 827,4 mio.kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Projektet forløber planmæssigt. Rådgiverudbud er afsluttet og der er indgået kontrakt med rådgivere for strækningerne i hhv. Morsø og Thisted Kommuner. Besigtigelsesforretninger og ekspropriationsforretninger forløber planmæssigt.					

Udvidelse af Amagermotorvejen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L113 af den 14. maj 2024	1.964,2 (85,2)	98,9	2024	2029/2029	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 1.876,9 mio. kr. forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projektet:</i>					

Hovedtidsplanen er udarbejdet og der er indgået kontrakt med totalrådgiver.

Vejlinjeføringen er ændret så gastransmissionsledning ikke skal omlægges.

Projektering og myndighedsbehandlinger pågår.

Projektets gennemførelse er afhængig af Energinets flytning af højspændingskabler og sporspæringer anvist af Bannedanmark på den øst-vest-gående jernbanetraffic. Begge forhold er stillet i udsigt tidligst at kunne begynde i 2028, hvilket umiddelbart levner urealistisk kort tid til færdiggørelse af de planlagte arbejder hvorfor der arbejdes med optimering af tidsplanen.

Især arbejderne ved jernbanekrydsningen hvor der skal bygges to tunneler under banen med tilhørende vejforløb vil være svære at gøre færdige inden udgangen af 2029 som planlagt.

Omlægning af højspændingstracéet kan først ske i maj 2029 da Energinet er ved at få dette arbejde MKV-behandlet. Energinet opererer med 18 måneders udførelse og et markant højere budget end forudsat, hvilket presser projektets økonomi og tidsplanen.

I projektet er der større jordmængder der søges nyttiggjort som støjvolde langs den eksisterende motorvej. Dette forhold er under MKV-behandling, og nyttiggørelsen af jorden er en forudsætning for projektets budget. Endelig er der konstateret omfattende invasive arter i projektområdet.

Udbygning af Fynske Motorvej

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L26 af d. 17 december 2013 Ændringslov L145 af d. 20. maj 2025	1.415,8 (61,5)	28,4	2025	2030/2030	Nej

Økonomi:

Projektbevillingen på 1.354,3 mio. kr. forventes overholdt.

Aktuel status for projektet:

Ændringslov om godkendelse af den nye miljøkonsekvensvurdering af projektet og opdatering af lovens bestemmelser vedtaget 20. maj 2025. Myndighedsbehandling pågår. Der er afholdt informationsmøde september 2025.

Besigtigelsesforretning er gennemført november 2025. Projekteringen er godt i gang og der arbejdes med at optimere projektets jordmængder, jordhåndtering og anlægslogistik.

Tunnel Under Marselis Boulevard

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 701 af den 20/06/2025	4.139,7 (179,6)	18,9	2025	2035/2035	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 3.960,1 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i></p> <p>Projektet følger tidsplanen og projekteringen af basisdesign forløber frem til april 2026, hvor der skal afleveres materiale til besigtigelsesforretning.</p> <p>Myndighedsbehandling og ledningskoordinering forløber planmæssigt, og der pågår afklaring omkring bl.a. vejgeometri, afvanding og grænseflader til Aarhus Kommune.</p> <p>Der er igangsat en proces for markedsdialog, og dialogmøder er afholdt i marts 2026.</p> <p>I maj og juni 2026 afholdes der henholdsvis et informationsmøde i Stavtrup vedrørende støjvold og støjskærm og et fællesmøde for nabofoira.</p>					

Udbygning af Rute 9, Nørreballe, Lolland

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov 176 af den 3/06/2025	352,3 (16,9)	5,1	2025	2029/2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen på 335,4 mio. kr. forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i></p> <p>Der afholdes informationsmøde medio marts 2026 i Østofte Hallen på Lolland.</p> <p>Geotekniske borerer er udført.</p> <p>Projektet er tilpasset med en flytning af linjeføring og længdeprofil, da der er anlagt en ny gastransmissionsledning (GrønGas).</p>					

Udvidelse af Øresundsmotorvejen

Formålet med projektet er at forbedre fremkommeligheden på Øresundsmotorvejen ved udvidelser og ombygninger på de strækninger og tilslutningsanlæg, der er - eller vil blive - flaskehalse de kommende år. Projektet udføres af Sund & Bælt Holding A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 31.12.2025	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Anlægslov L139 af den 23. maj 2024.	818,5 (35,7)	63,3	2023	2029	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Projektbevillingen forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projektet:</i> Det fremgår af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af juni 2021, at Øresundsmotorvejen skal udvides med en vognbane i hver retning fra Vestamager til Københavns Lufthavn. Samtidig udvides sammenfletningen med Amagermotorvejen, der etableres en ny parallelrampe ved Ørestad og tilslutningsanlægget til Amager Strandvej udbygges. Arbejdet med detailprojekteringen er påbegyndt parallelt med miljøkonsekvensvurderingen af projektet, jf. kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen. Processen for miljøkonsekvensvurderingen er afsluttet marts 2024 og anlægsloven L139 vedtaget efter 3. behandling den 23. maj 2024. Udbud af etape 1 er gennemført og kontrakt med entreprenør er underskrevet december 2025. Udførelsen af etape 1 er igangsat i april 2026 og færdiggørelse af etape 1 forventes ved udgangen af 2028. Bygherrerådgivningen for etape 2 er udbudt marts 2026. Udbud af totalentreprise for etape 2 forventes udsendt ved udgangen af 2026.</p>					

3.2 Større vedligeholdelsesprojekter på vejområdet

Vejdirektoratet har primo 2026 igangsat vedligeholdelsesarbejder på Ny Lillebæltsbro, jf. fortroligt akt. af 5. februar 2026. Vedligeholdelsesarbejderne forventes at blive udført i perioden 2026-2028 med afsluttende arbejder i 2029.

3.3 Åbnede vejprojekter med mindre færdiggørelse siden seneste anlægsstatus

Tabel 3.3 | Åbnede større anlægsprojekter med mindre færdiggørelsesarbejder

Projekt	Totaludgift	Overholdelse af totaludgift	Projektbevilling	Overholdelse af projektbevilling	Forbrug pr. 01.01.2026	Disponeret projektreserve	Åbningsår	Bevilingsansvarlig
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N – Randers N	299,9	Ja	287,1	Ja	233,9	42 %	2025	Vejdirektoratet

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.

Projekterne i tabellen er åbnede men ikke regnskabsmæssigt afsluttede. Der udestår mindre færdiggørelsesarbejder.

3.4 Vedligeholdelsesmæssig balance og behov for kapitalbevarende vedligeholdelse

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

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

	2026	2027	2028	2029	Total
Bevilling FL26	1.289,5	1.025,4	1.277,7	1.020,7	4.613,3
Prognose, behov	1.290,7	1.477,9	1.686,6	1.023,8	5.479,1
Difference	-1,2	-452,5	-408,9	-3,1	-865,8

Note: *Prognose, behov* omfatter optimeret prioritering i 2026 og det prognosticerede behov i de efterfølgende år. Forskellen mellem bevilling og prognose, behov, skyldes dels opdaterede prognoser for vedligeholdelsesbehovet og dels at der ikke er bevilliget tilstrækkelige midler til at dække behovet for øvrige mindre aktiver.

For så vidt angår belægnings, broer og andre bygværker samt øvrige mindre aktiver viser prognosen, at vedligeholdelsesbehovet i 2026 kan afholdes indenfor bevillingen. Behovsopgørelsen er baseret på en faglig teknisk vurdering af aktivernes tilstand. Vedligeholdelsesarbejderne prioriteres efter, hvornår det samlet set er optimalt at udføre de enkelte vedligeholdelsesarbejder. Vurderingen af aktivernes tilstand kan være påvirket af f.eks. en hård vinter ligesom sammenfald med anlægsprojekter kan have betydning for prioriteringen. Belægnings på anlægsstrækninger levetidsforlænges og udføres som en del af anlægsprojekterne.

3.5 Undersøgelser på vejområdet

Tabel 3.5 Igangværende IP35-undersøgelser på vejområdet

Undersøgelse	Igangsættelsesår	Færdiggørelsesår
Strategisk undersøgelse af en ny vej- og jernbaneforbindelse over Lillebælt ¹⁾	2023	2026
MKV for BRT-linje på 400S og forundersøgelse af 200S ²⁾	2022	BRT 400S færdig 2025
Fuld Østlig Ringvej (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2023	Medio 2026
Østlig Ringvej, 1. etape (beslutningsgrundlag NAB fase 2)	2024	2026
Opdatering af MKV for Frederiksmotorvejen	2024	2026
Øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3	2024	2026
Opgradering af Rute 9 Tåsinge	2024	2026
Udv. Hillerødmotorvejen fra M3 til Ring 4 -Ny VVM	2025	2026
R11 - Omfartsvej ved Abild og Skærbæk	2026	2028
R15 - Omfartsvej Tirstrup og Trustrup	2026	2028

Note: Tabellen indeholder udelukkende aktuelt igangværende undersøgelser på vejområdet

1) Undersøgelsen af Lillebælt blev sat i bero medio 2024 og blev genoptaget medio 2025.

2) Undersøgelsen af 200S afventer beslutning om igangsætning af MKV.

3.6 Gennemførte IP35-undersøgelser på vejområdet

Gennemførte forundersøgelser, MKV-undersøgelser mv. på vejområdet
Udvidelse af E45-E20 ved Kolding (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)
Kalundborgmotorvejens 3. etape (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)
Udvidelse af Amagermotorvejen (beslutningsgrundlag NAB fase 2)
Kapacitetsudvidelser på Vejlefjordbroen (forundersøgelse)
Delvis nedrivning af Bispeengbuen (forundersøgelse)
Opgradering af Rute 11, Korskroen-Varde (beslutningsgrundlag NAB fase 2)
Øget kapacitet på Rute 26, Sallingsund- Hanstholm (beslutningsgrundlag NAB fase 2)
3. Limfjordsforbindelse (beslutningsgrundlag NAB fase 2)
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej (beslutningsgrundlag NAB fase 2)
Udvidet kapacitet mellem Aalbæk og Skagen (beslutningsgrundlag NAB fase 2)

Tunnel under Marselis Boulevard

Opgradering af Rute 9 på Tåsinge

E20 Syd om Odense (opdatering af beslutningsgrundlag NAB fase 2)

Fast forbindelse mellem Als og Fyn (forundersøgelse)

Udbygning af motorvej nord om Herning (Rute 18)

Udbygning af Rute 34 og Rute 26, Haderup-Skive⁴⁾

Udvidelse af Ring 4 Nord

Udvidelse af Ring 4 Syd

Udvidelse af Hillerødmotorvejen, Ring4 til Farum

MKV Midtjysk (Løvel-Klode Mølle)

MKV for befæstede nødspor, Vestmotorvejen ved Storebælt

MKV for Rute 54 Næstved-Rønnede

Supplerende MKV på Midtjysk motorvej

R15 Bale-Tåstrup³⁾

Opgradering af Rute 26, Søbyvad-E45 syd om Lading Sø⁴⁾

Note: Tabellen indeholder udelukkende aktuelt igangværende undersøgelser på vejområdet

3) MKV er afsluttet for nu, men skal opdateres inden igangsættelse af anlægsprojekt senere i aftaleperioden.

4. Femern

4.1 Kyst til kyst-forbindelse

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Projektets reserve)	Forbrug per 31.12.2025	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-pl	29.100 mio. kr. ¹ i 2015-priser	2019	2029/Ny tidsplan under udarbejdelse	Ja (Aftale med hovedentreprenøren FLC, annulleret udbud for jernbanespor og kørestrøm)
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-projektet er i anlægsloven 55.100 mio. kr. (2015-pl) inklusive reserver på 9,8 mia. kr. Europa-Kommissionen har samlet set ydet eller tildelt støtte til projekterings- og anlægsfasen på i alt 10,6 mia. kr. (løbende priser).²</p> <p>Femern A/S har indgået aftale med hovedentreprenøren for de store tunnelkontrakter, FLC, om en opdateret tidsplan for nedsænkning af tunnelelementer og håndtering af en række udfordringer og risici samt claims rejst af entreprenøren, herunder navnlig udfordringer vedrørende kvaliteten af tunnelrenden og vilkårene i den tyske miljøgodkendelse, der på visse punkter afviger fra det ved udbuddet forudsatte. Aftalen medfører en fordyrelse af projektet, som vil føre til en forlængelse af tilbagebetalingstiden dog inden for rammerne af den ved anlægslovens vedtagelse forudsatte tilbagebetalingstid.</p>					

Aktuel status for projekt:

Arbejdet med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst) pågår i Danmark, i Tyskland og til søs i Femern Bælt. Per 1. januar 2026 har entreprenørkonsortiet FLC støbt 12 standardelementer og 3 specialelementer. Portalbygningen på dansk side er færdigbygget og klar til, at entreprenøren for de elektriske og mekaniske installationer kan påbegynde arbejdet, og portalerne på begge sider er forberedt til nedsækning af de første elementer.

Den kritiske sti i anlægsprojektet går i den nuværende fase gennem nedsækning af tunnelementerne. Nedsækning af det første tunnelement er afhængig af det specialfremstillede fartøj, Immersion Pontoon, der er omkring to år forsinket og er hovedårsagen til de realiserede forsinkelser på projektet til dato. Den 2. april 2026 oplyste Femern A/St, at fartøjet havde fået alle de nødvendige godkendelser. Herefter kan arbejdet med nedsækning af tunnelementer igangsættes.

I Femern Bælt-projektets oprindelige hovedtidsplan har FLC forudsat 36 måneder til nedsækning af tunnelementer. Herefter skal der bruges ca. 30 måneder på de tekniske installationer i tunnelen samt test, før tunnelen kan åbnes for trafik. Det er på nuværende tidspunkt vurderingen, at den tabte tid ikke kan indhentes. Der udarbejdes en ny samlet tidsplan for hele projektet efter nedsækningen af de første tunnelementer.

Femern A/S og FLC har indgået aftale om et opdateret nedsækningsprogram, der implementerer vilkårene i den tyske myndighedsgodkendelse og håndterer behovet for udlægning af ekstra grus i tunnelrenden. Nedsækningsprogrammet vil også mitigere konsekvenserne af den tyske myndighedsgodkendelse.

Udbuddet af kontrakten for jernbanespor og kørestrøm nåede i slutningen af 2025 frem til udpegningen af en foretrukken tilbudsgiver. I lyset af usikkerheden omkring den samlede tidsplan for Femern Bælt-projektet er det i imidlertid besluttet at annullere udbuddet. Tilsvarende er et andet udbud af betalingsanlæg til projektet også annulleret. Kontrakterne vil blive genudbudt på et senere tidspunkt.

¹ Forbrug fra 1. april 2009 til 31. december 2025

² Tildelinger fra hhv. 2014, 2022 og 2024 samt udbetalinger uddybes i bilag 8.1: EU-støtte

4.2 Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Projektets reserve)	Forbrug per 01.01.2026	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	8,00 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/senest 2029*	Under afklaring

Økonomi:

Totaludgift forventes overholdt.

Aktuel status for projektet:

I påsken 2025 blev der opstartet arbejder i sporet på strækningen Mogenstrup-Nykøbing F, som har afhængighed til hastighedsopgraderingen til 200 km/t. Størstedelen af arbejderne er afsluttet i efteråret 2025. De resterende arbejder udføres i løbet af 2026.

I forbindelse med afslutning af sporjustering af det nye dobbeltspor på Lolland, har der vist sig udfordringer med sporvidden. Det afklares i 2026, hvordan de yderligere arbejder i den forbindelse skal gennemføres.

Genetablering af dræn (Anlægspakke Lolland) forventes afsluttet i løbet af 2026. Det samme gælder den sidste beplantning på den nye Rødby Station.

Etablering af den nye Kong Frederik IX's Bro og den eksisterende jernbanebro over Guldborgsund pågår overordnet i henhold til tidsplanen. Broen forventes at være klar til ultimo 2026, inkl. spor, hvorefter der skal installeres kørestrøm 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 samt færdiggørelse af elektrificeringen på Nykøbing Falster Station. Disse arbejder koordineres med arbejder relateret til udrulning af det nye signalsystem og har afhængighed til Vejdirektoratets overdragelse af Storstrømsbroen. De banerelaterede arbejder på Storstrømsbroen forventes opstartet i 1. halvår 2026. Pt. gennemfører Vejdirektoratet restarbejder på broen.

Elektrificering af Storstrømsbroen er ikke påbegyndt primo januar 2026 som planlagt, hvilket totalentreprenøren meldte til Banedanmark ultimo 2025. Opstart af arbejder skal nu afklares med leverandøren sammen med tidsplan for restarbejderne på Nykøbing F. Station. Den samlede tidsplan for elektrificeringsarbejderne er således under konsolidering sammen med entreprenøren.

For så vidt angår udrulning af Signalprogrammet henvises til afsnittet om Signalprogrammet og den opdaterede tidsplan for udrulning i Østdanmark.

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

5. DSB

5.1 Indkøb af materiel

Indkøb af nye eltog

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 213 af april 2021 Akt. 277 af juni 2025	(fortroligt)	(fortroligt)	2021	2024/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt ved indkøb af 153 togsæt. Kontraktsummen indeksreguleres årligt i april med de i kontrakten anførte indeks. Aktstykkerne 213 og 277 indeholder ikke omkostningerne til 30 års vedligehold af togene indgået med leverandøren Alstom, idet der her er tale om driftsomkostninger, der finansieres som en del af DSB's almindelige driftsøkonomi.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> DSB har indgået en aftale med Alstom om et merindkøb af 50 IC5 elektriske togsæt. Produktionen af IC5 er i gang. Det første togsæt blev leveret til Danmark i september 2025. Der er nu fire togsæt i Danmark til at køre test på dansk infrastruktur. Der er bl.a. gennemført tunneltest i uge 5. Derudover er der flere testkørsler for togene i resten af Europa. Togene skal efterfølgende kvalitetstestes og myndighedsgodkendes, inden de første togsæt sættes i passagerdrift forventeligt i 2027. Serieproduktionen er gået i gang med produktion af vognkasser.					

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 01.01.2026	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	781,6	2021	2023/2025	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt. Kontraktsummen skal ikke indeksreguleres. Aktstykket, som udgør hjemmelsgrundlaget, omfatter ikke den indgåede reservedelsaftale.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Idriftsættelse af de seks første formationer er gennemført og forventes afsluttet med den 7. formation til marts 2026. IC1 har fungeret som reserve og bliver udfaset i april 2026.</p>					

Merkøb af nye vogne

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 115 af juni 2023	1.519,0	765,0	2023	2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt. Kontraktsummen indeksreguleres årligt med de i kontrakten fastlagte indeks. Aktstykket, som udgør hjemmelsgrundlaget, omfatter indkøb af et startlager af reservedele men ikke køb under reservedelsaftalen.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Den første formation med styrevogn er under ERA godkendelse og forventes overdraget til DSB i sommeren 2026 med efterfølgende idriftsættelse af formationer med inaktive styrevogne. Styrevognsfunktionen forventes aktiveret og klar til drift fra 2029.</p>					

5.2 Eksisterende materiel

Levetidsforlængelse af S-tog og IR4

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
------------------	--	------------------------	-----------------	--	---

Akt. 71 af december 2023	554,1	420,3	2023	2027/2027	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Den tidligere varslede overskridelse af totaludgiften for S-tog og IR4 fastholdes. Totaludgiften for S-tog på 381,5 mio. kr. og varslet overskridelse på op til 125 mio. kr. Totaludgiften for IR4 på 172,6 mio. kr. og varslet overskridelse på op til 25 mio. kr. Den primære årsag til overskridelserne er et uforudset behov for ekstra arbejder i forbindelse med levetidsforlængelsen. Fordyrelserne afholdes inden for DSB's egen økonomi.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekterne:</i> Pr. 1. april 2026 er 89 S-togsæt udvendigt opgraderede, og 87 S-togsæt er indvendigt opgraderede. 35 IR4-togsæt er levetidsforlængede.</p>					

5.3 Anlæg af værksteder

Anlæg af værksted ved Godsbanegården i København

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 50 af november 2021	1.283,8	1085,1	2017	2026/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift er reguleret med indeks pr. 3. kvartal 2025. Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Værkstedet er overdraget fra entreprenøren til DSB i 2024. I januar 2025 blev værkstedet overdraget til togleverandøren, Alstom, som har indbygget udstyr og værktøj, og som i dag har 4-6 medarbejdere fast på lokationen. DSB har taget sin egen del af byggeriet i brug. Der er mindre arbejder i gang i regi af DSB. Projektet er under nedlukning som projekt, og drift og vedligehold er overgået internt til DSB Ejendomme som del af DSB's ejendomsportefølje.					

Anlæg af værksted i Årslev ved Aarhus

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste anlægsstatus
Akt. 204 af marts 2022	2.423,3	1.741,9	2017	2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift er indeksreguleret med indeks pr. 3. kvartal 2025. Totaludgiften forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> De sidste forberedelser for aflevering af værkstedet fra entreprenøren til DSB pågår. Værkstedet afleveres fra entreprenøren til DSB 1. april 2026. Herefter pågår DSB's egne bygherreleverancer, og værkstedet forventes at være klar til overdragelse til Alstom september 2026.					

Anlæg af værksted ved Næstved

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 271 af juni 2021	1.754,0	1428,8	2017	2025/2026	Nej
<p><i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift er reguleret med indeks pr. 3. kvartal 2025. Totaludgiften forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i> Der pågår mangeludbedring, aftalt udskudte entreprisearbejder (landskab, belysning, køkken, graffiti/spulehal) og påbegyndt i januar 2026 mindre forberedende arbejder for den kommende indflytning, frem mod forventet operationel drift i andet kvartal 2026. Produktionskøkken og graffiti/spulehal kører som separate projekter, og forventes klar i januar 2027. De nuværende værkstedsfaciliteter på Otto Busses Vej i København fraflyttes i forbindelse hermed helt.</p>					

5.4 Øvrige projekter

Nyt planlægnings- og driftsafviklingsystem fra IVU

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt. af maj 2020	(fortroligt)	(fortroligt)	2020	2023/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Projektet blev igangsat med fortroligt akt Æ af 20. maj 2020. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil 8 år efter indgåelse af kontrakten med IVU. Projektet følger tidsplanen. Systemet er fuldt ibrugtaget på S-banen og for Fjern & Regional ved udgangen oktober 2025 i henhold til tidsplanen.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Hypercare perioden med intensiv driftssupport er forlænget og forventes afsluttet medio juni, mens den Operationelle Test forventes afsluttet ultimo juni 2026. Projektet forventet endeligt afsluttet ved udgangen af 2026.					

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelses år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 120 af juni 2023	406,9	244,9	2023	2025/2025	Nej
<i>Økonomi:</i> Det godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Erstatningsanlægget i Høje Taastrup, som er en del af aftalen om overdragelse af arealet til Godsbanegården, er overdraget til Banedanmark i december 2024 og ibrugtaget. Drøftelser vedr. en række forhold i forbindelse med arealoverdragelsen ved Jernbanebyen pågår stadig.					

Programmet for Fremtidens S-bane

Fremtidens S-bane har til formål at opgradere hele den nuværende S-bane til et fuldautomatiseret system. Dette omfatter bl.a. anskaffelse af nye S-tog, ombygning af infrastruktur, opdatering af signalsystem og andre systemer samt samling af sektoransvaret for S-banen hos DSB. Der angives her

status for FS-programmet som helhed. Særskilt rapportering vedrørende udbudsprojekterne påbegyndes, efter de enkelte kontrakter er underskrevet, og aktstykker er tiltrådt.

Hjemmelsgrundlag	Forventet totaludgift (Central reserve)	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelsesår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
<p>Beslutningsoplæg for Fremtidens S-bane, april 2021</p> <p>Kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om offentlig servicetrafik</p>	29,4 mia. inkl. programomkostninger (PL 2023)	2021	<p>Første udrulning på Ringbanen (Early Deployment Line, EDL):</p> <p>2029/ 2032</p> <p>Fulldautomatisk drift på hele S-banen:</p> <p>2037/2040</p>	Nej
<p><i>Det er hensigten, at investeringerne i Fremtidens S-bane skal dækkes af følgende aktstykker:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • CBTC – Fortroligt aktstykke Å tiltrådt af finansudvalget den 22. februar 2024 • Indkøb af 226 nye S-togsæt – Fortroligt aktstykke nr. 151 tiltrådt af finansudvalget den 19. februar 2026. • Rammeaktstykke om nyetableringer og tilpasninger af den nuværende (konventionelle) infrastruktur – Forventes forelagt for Early Deployment Line i 2. halvår 2026 og for den resterende udrulning i 2028. • Indkøb af støttesystemer (SuSy) – Forventes forelagt 2. halvår 2026 • Nyt værksted i Vinge – Forventes forelagt i 2. halvår af 2026 				
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Omkring 85 procent af investeringerne i programmet for Fremtidens S-bane går til udskiftning af den nuværende pensionsmodne togflåde og de deraf følgende investeringer i infrastruktur. Den endelige opgørelse over alle nødvendige omkostninger og investeringer udestår, da programmet for Fremtidens S-bane fortsat er i udbudsfasen. Investeringsoverblikket og programplanen opdateres løbende, når der indgås kontrakter. Estimer til toganskaffelse inkluderer kabling og installationspunkter, der muliggør eftermontering af udstyr til semiautomatisk fremføring. Der arbejdes på validering af estimer for opstillingsspor og nyt værksted (inkl. CBTC på værksted).</p>				
<p><i>Aktuel status for programmet:</i></p> <p>Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 besluttede den 28. juni 2021, at DSB skal gennemføre omstillingen til fuldautomatiseret drift på S-banen baseret på beslutningsoplægget for Fremtidens S-bane fra april 2021.</p> <p>Den 14. januar 2026 kunne DSB offentliggøre, at et konsortium bestående af tyske Siemens Mobility og schweiziske Stadler Rail har vundet udbuddet om at levere og vedligeholde fremtidens fuldautomatiske S-tog. Kontrakten omfatter mindst 226 nye togsæt og 30 års vedligeholdelse til en samlet værdi af ca. 23 mia. kr.</p> <p>Kontrakten for de nødvendige understøttende systemer til den fuldautomatiske drift på S-banen forventes tildelt august 2026. De første fuldautomatiske S-tog sættes i drift på linje F mellem København Syd og Hellerup i 2032.</p> <p>Som en del af overgangen til fuldautomatisk drift bliver sektoransvaret for S-banen samlet hos DSB 1. januar 2027. Det betyder, at en række opgaver, medarbejdere og ansvarsområder bliver flyttet fra Banedanmark til DSB. Det omfatter også ejerskabet af infrastrukturen relateret til S-banen.</p> <p>Da Fremtidens S-bane stadig er i udbudsfasen, er leveranceplanerne fra tilbudsgiverne endnu ikke fastlagt, og flere projekttidsplaner er under udvikling, hvilket betyder, at den samlede programplan må forventes at skulle justeres i medfør heraf. Forligskredsen vil medio 2026 blive forelagt en opdateret programplan for automatiseringen af S-banen (v. 7.0).</p>				

Indtil da arbejder DSB løbende på at optimere tidsplanerne for de enkelte projektspor frem mod kontraktunderskrivelserne på de nye S-tog og systemer.

Strategiske risici

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

Aktuel status for risici

DSB arbejder på at sikre niveaufri adgang for passagerer med reduceret mobilitet i det fuldautomatiske togsystem, men den ældre infrastruktur kan udfordre dette. Investeringer i den fuldautomatiske S-bane er fortsat behæftet med usikkerhed på grund af komplekse infrastrukturarbejder og integration af en række uprøvede systemer, som udgør en mindre del af det samlede investeringsomfang i programmet for Fremtidens S-bane. Der er indgået kontrakt om levering af de nye S-tog, som alene udgør omkring halvdelen af det samlede investeringsomfang. Overgangen til fuldautomatisk drift kan medføre midlertidige driftsforstyrrelser, primært grundet nyt overvågningssystem til opretholdelse af sikkerheden på S-banen, hvilket kan påvirke punktligheden, indtil systemet er konsolideret. Dette vil bl.a. blive mitigeret gennem gradvis indfasning startende på den trafikalt isolerede strækning mellem København Syd og Hellerup (Ringbanen).

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

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

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættelsesår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Fortroligt akt Å af 22. februar 2024	(fortroligt)	(fortroligt)	2024	2038	Nej

Økonomi:

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

Aktuel status for projekt:

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

Indkøb af nye fuldautomatiske S-tog

Projektet omfatter anskaffelse af en ny S-togsflåde til førerløs drift på S-banen bestående af 226 fuldautomatiske togsæt med en option på tilkøb af 100 yderligere togsæt. Derudover omfatter projektet indgåelse af en vedligeholdelseskontrakt (TSSSA+, Technical Support and Spares Supply Agreement), som gælder i 30 år.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende idriftsættes år	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 151 af februar 2026	(fortroligt)	(fortroligt)	2026	2032	Nej
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektet blev igangsat med fortroligt aktstykke 151 af 19. februar 2026. Aktstykket og projektets totaludgift holdes af hensyn til markedssituationen fortroligt indtil garantiperioden er udløbet. Omkostningerne til at vedligeholde S-togsætene indgår ikke i investeringsbeløbet, idet der er tale om driftsomkostninger, der afholdes indenfor DSB's eksisterende økonomiske rammer. Tilsvarende gælder projektomkostninger i forbindelse med indkøbet. Kontrakten indeksreguleres årligt i maj med de i kontrakten anførte indeks.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>DSB har indgået kontrakt med et konsortium bestående af Siemens Mobility (Tyskland) og Stadler Rail (Schweiz), herefter benævnt CSS, om anskaffelse og vedligeholdelse af de nye fuldautomatiske S-tog. Projektet er i opstartsfasen, og de kontraktuelle krav og forpligtelser gennemgås i fællesskab med CSS forud for igangsættelse af designfasen.</p>					

6. Puljeprojekter på transportområdet

6.1 Status for puljer

Tabel 6.1 Økonomioversigt over igangværende puljer på transportområdet (mio.kr., 2026-priser)

Pulje	Aftale	Puljestørrelse	Forbrug per 01.01.2026	Udmøntningsperiode	Puljeansvarlig
Pulje til grønne busser og grøn flextrafik	Aftale om Infrastrukturplan 2035	272,1	144,1	2022-2026	Trafikstyrelsen
Pulje til behovsstyret transport	Regeringens landdistriktpolitiske udspil	50,2	40,0	2024-2027	Trafikstyrelsen
Pulje til ladeinfrastruktur på privatbanerne	Aftale om Infrastrukturplan 2035	306,9	27,9	2025-2035	Trafikstyrelsen
Pulje til øget tilgængelighed på stationer	Aftale om finansloven for 2017	58,1	42,0	2017-2026	Banedanmark
Pulje til overkørsler	Aftale om en grøn transportpolitik	696,9	654,9	2009-	Banedanmark
Pulje til tilgængelighed, kollektiv trafik	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	21,2	19,8	2016-2026	Banedanmark
Opgradering af sikrede overkørsler på Vestbanen	Aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik)	54,6	46,7	2012-2026	Banedanmark
Pulje til tilgængelighed på stationer	Aftale om Infrastrukturplan 2035	779,3	43,2	2022-2035	Banedanmark
Pulje til sikkerhed ved peronovergange	Aftale om Infrastrukturplan 2035	182,2	6,1	2022-2029	Banedanmark
Pulje til signalløsning for godstog	Aftale om en grøn transportpolitik	57,3	48,0	2017-2025	Banedanmark
Pulje til veterantog	Aftale om Infrastrukturplan 2035	21,6	21,4	2023	Banedanmark
Pulje til ladeinfrastruktur (på statsbaner)	Aftale om Infrastrukturplan 2035	929,0	116,6	2023-2030	Banedanmark
Pulje til cykelstier langs statsvejnettet	Aftale om udmøntning af midler til cyklisme	388,0	276,4	2021 –	Vejdirektoratet

	og Aftale om grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020					
Pulje til land og by	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3635,5	593,2	2022 – 2035	Vejdirektoratet	
Pulje til bedre trafiksikkerhed – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	719,4	72,1	2022 – 2035	Vejdirektoratet	
Pulje til bedre trafiksikkerhed – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	52,4	44,9	2022 – 2035	Vejdirektoratet	
Pulje til støjbekæmpelse	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	3630,5	749,4	2022 – 2035	Vejdirektoratet	
Pulje til cyklisme – statslig del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1691,8	232,5	2022 – 2035	Vejdirektoratet	
Pulje til cyklisme – kommunal del	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	1916,3	789,3	2022 – 2035	Vejdirektoratet	
Ramme til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	578,0	328,2	2022 – 2027	Vejdirektoratet	
Pulje til rastepladser	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	50,0	45,1	2022 – 2023	Vejdirektoratet	
Pulje til ladeinfrastruktur til tung vejtransport	Aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	763,1	6,6	2024-2031	Vejdirektoratet	
Pulje til fremme af el-delebil	Aftale om infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021	108,5	87,6	2023-2024	Vejdirektoratet	
Pulje til grøn omstilling af tung vejtransport	Aftale om deludmøntning af grøn fond af 15. april 2024	538,4	361,7	2025-2029	Vejdirektoratet	
Pulje til mere trygge og attraktive stationer	Infrastrukturplan 2035	350,0	79,7 *)	2022-2035	DSB	

*Pr. 1. januar 2026 var der disponeret 287 mio. kr. af puljen.
Anm.: "Aftale" angiver den politiske aftale, som puljen hidrører.

Grundet særlig bevågenhed afrapporteres en række ladeinfrastruktur-projekter særskilt nedenfor.

Ladeinfrastruktur i Skjern (Pulje til ladeinfrastruktur)

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	69,1	56,8	2024	2025/2026	Ja
<i>Økonomi:</i> Den bevillingsmæssige ramme på 69,1 mio. kr. forventes overskredet, men udgifterne forventes at være under genforelæggelsesgrænsen.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægget blev taget i drift den 26. januar 2026. Der udestår dog mindre restarbejder, herunder oplæring af medarbejdere samt endelig teknisk dokumentation.					

Ladeinfrastruktur i Holstebro (Pulje til ladeinfrastruktur)

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	69,5	59,7	2024	2025/2026	Ja (Udskudt åbningsår)
<i>Økonomi:</i> Den økonomiske ramme på 69,5 mio. kr. forventes overskredet, men udgifterne forventes at være under genforelæggelsesgrænsen.					
<i>Aktuel status for projektet:</i> Anlægget blev taget i drift den 26. januar 2026. Der udestår dog mindre restarbejder, herunder oplæring af medarbejdere samt endelig teknisk dokumentation.					

Pulje til øget tilgængelighed på stationer

Det er i regi af pulje til øget tilgængelighed på stationer planlagt, at der skal etableres en ny elevator på spor 13 på Østerport station, således at også bevægelseshæmmede passagerer får adgang til at benytte perronen til spor 13. Etableringen var forudsat at blive gennemført i 2026. Grundet planer om at ændre i fysikken i området, skal projektet omprojekteres. Udførslen forventes således tidligst at kunne gennemføres i 2027.

Puljen til signalløsning for godstogslokomotiver

Banedanmark har i august 2024 givet tilsagn om støtte til ECTS-udrustning af godstogslokomoti-

ver til Viking Rail på 20,4 mio. kr. Herudover gav Banedanmark i december 2025 tilsagn om tilskud til DB Cargo på i alt 27,6 mio. kr. pba. to ansøgninger modtaget i august 2025. Ansøgningsfristen til puljen udløb den 31. august 2025, og dermed er puljen afsluttet.

Pulje til veteran tog

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 veteran tog på statens jernbanenet. DVF har lagt op til at ændre i sit koncept for pilotprojektet for udrustning af det ombordudstyr i veteran tog, der er nødvendigt for, at veteran tog kan køre på strækninger med nyt signalsystem. Det oprindelige forslag var at udruste tre veteran tog med ombordudstyr. Nu lægges der op til en reduktion, hvor et eller to veteran tog udstyres med ombordudstyr, hvilket er blevet godkendt af Transportministeriet. Pilotprojektet kan opstartes, når projektformalia og regelsæt er opfyldt, hvilket forventeligt vil være 1. halvår 2026.

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Finansloven for 2022	580,3 (0,0)	325,3	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 åbnet 4 ladeparker i 2023, 1 i 2024 og 22 i 2026. På det øvrige statsvejnet er åbnet 7 ladeparker i 2024. Dermed er alle ladeparker under aftalerammen nu åbne.					

6.2 Status for større puljeprojekter

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

Tabel 6.2 Økonomioversigt over puljeprojekter over 70 mio. kr.

Puljeprojekt	Pulje	Bevilling	Forbrug per 01.01.2026	Færdiggørelse
Forbedrede forhold ved Nyt Aalborg Universitetshospital	Pulje til land og by	271,6	115,6	2025
Etablering af støjskærm ved Universitetsboulevard/ Egnspanvej, Aalborg	Pulje til støjbekæmpelse	82,9	69,6	2024
Støjskærm ved Øster Uttrupvej, Aalborg ¹⁾	Pulje til støjbekæmpelse	71,8	70,5	2026
Motorring 3 ved Nørregårdsvej, Rødovre	Pulje til støjbekæmpelse	85,7	49,6	2025
Krydsombygning TSA 1 Hasselager V	Pulje til land og by	142,1	99,0	2024
Etablering af støjskærm ved Brådebæk, Rudersdal	Pulje til støjbekæmpelse	85,1	16,8	2025
Støjskærm E45 Vorup, Nordjyske Motorvej ¹⁾	Pulje til støjbekæmpelse	72,6	16,2	2025
Cykelsti ved Hvidkilde Gods vest for Svendborg ¹⁾	Pulje til cyklisme – statslig del	77,1	65,5	2024
Ombygning ved TSA 61 Taulov, Fredericia ¹⁾	Pulje til land og by	70,9	50,4	2025
Støjskærm ved Mølleholmen, Høje Taastrup Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	125,1	2,7	2027
Støjskærm ved Grønningen, Slagelse Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	85,7	2,3	2027
Støjskærm ved Pedersborg, Sorø Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	74,0	2,8	2027
Signalanlæg ved TSA24, Aalborg	Pulje til land og by	95,1	0,0	2029
Tilslutningsanlæg ved Hedensted Syd	Pulje til land og by	185,4	0,0	2029
Støjskærm gennem Nyborg, Nyborg Kommune	Pulje til støjbekæmpelse	313,9	0,0	2028/2029

Støjskærm ved Roskilde by, Roskilde kommune	Pulje til støjbekæmpelse	182,9	0,0	2028/2029
---	--------------------------	-------	-----	-----------

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

7. Bygninger

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

Governance – tilpasset Ny Anlægsbudgettering

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

Eksterne kvalitetssikringer

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

Fast korrektionstillæg

For projekter, hvor der er indgået dialogbaserede aftaler med kunden, tillægges totaludgiften et korrektionstillæg på 10 pct. Totaludgift, inklusive korrektionstillæg, udgør den nye dispositionsramme. Det er fortsat projektets endelige udgifter, der ligger til grund for huslejeafsettelsen. 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 2026 fortsatte byggeriet med at være udfordret af mangel på kvalificeret arbejdskraft samt relativ lange leveringstider.

Bygningsstyrelsen oplever fortsat et stabiliserende prisniveau på materialepriser, og forventer at tendensen fortsætter de kommende år. Bygningsstyrelsen fastholder derfor sine budgetteringsforudsætninger til indeksering i 2026 på baggrund af de aktuelle og forventede fremtidige markedsf forhold.

7.1 Større igangværende byggeprojekter

Igangværende byggeprojekter

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

Tabel 7.1 | Oversigt over byggeprojekter over 100 mio. kr. (mio. kr., 2026-priser)

Projekt	Kunde	Godkendt udgift	Overholdelse af godkendt budget	Væsentlige ændringer ¹	Ibrugtagningsår/Åbningsår
Modernisering af RUC Pergola	Roskilde Universitet	458,7	Ja	Nej	2026
Nyt krisesty- ringscenter	Københavns Politi	274,8	Ja	Nej	2026
Facaderenove- ring, Datalo- gisk institut	Københavns Universitet	235,1	Ja	Nej	2028
Ombygning af Frederikskaj 6	Rigspolitiet	529,5	Ja	Nej	2027
Modernisering af Holmens Kanal 42	Bygningsstyrelsen	207,9	Ja	Nyt projekt	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 (medmindre 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.

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 total- udgift	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende ibrugtag- ningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 63 af 7. december 2023	458,7	380,2	2023	2026/2026	Nej
Økonomi:					

Den godkendte totaludgift forventes overholdt.
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser.</p> <p>Deletape 1 blev som planlagt overdraget til RUC den 1. december 2025. Hoffmann i samarbejde med Bygningsstyrelsen intensiverede samtidig udførelsen af deletape 2 i efteråret 2025, hvorved det var muligt at komme foran tidsplanen med deletape 2, som således blev ABT-afleveret allerede den 18. december 2025. Bygningsstyrelsen har overdraget deletape 2 til RUC primo april. Således får RUC de ønskede tre måneder til indflytning og klargøring til endelig ibrugtagning den 1. august.</p>

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 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 76 af 5. december 2024	274,8	144,8	2024	2026/2026	Nej

<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Den godkendte totaludgift forventes overholdt.</p>
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser.</p> <p>Projektet forløber planmæssigt, og byggeriet er i en fase, hvor der pågår montering af tekniske installationer, aputing og performancetest. Hoffmann forventer at opsætte den nye gangbro (over Hambrosgade), som skal forbinde Krisestyringscenteret med Politigården, i maj 2026.</p>

Facaderenovering, Datalogisk Institut

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/ nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
------------------	----------------------	------------------------	-----------------	--	---

Akt. 185 af 27. marts 2025	235,1	42,1	2025	2028/2028	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet forløber planmæssigt. På etape 1 nedspules porøs beton på eksisterende bærende facade, korroderet armeringsjern bliver skiftet og ny bærende facade støbt. Der er etableret mock-up, hvor nye vinduer, facadebeklædning af genbrugte Faksekalkstensfliser og facadedetaljer godkendes som princip for udførelse af resten af facadearbejderne på etape 1. Der er nedlagt dræn rundt om bygningen svarende til etape 1-3 mens nedlægning af dræn svarende til etape 4 pågår.					

Ombygning af Frederikskaj 6, Rigspolitiet

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

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 173 af 25. april 2024 Akt. 215 af 15. maj 2025	529,5	270,1	2025	2027/2027	Nej
<i>Økonomi:</i> Den godkendte totaludgift forventes overholdt.					
<i>Aktuel status for projekt:</i> Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser. Projektet pågår som planlagt på trods af forsinket modtagelse af byggetilladelse fra Københavns Kommune. Fastprisaf-taleseddel om færdigprojektering og udførelse blev indgået mellem Bygningsstyrelsen og Hoffmann den 21 november, og projektet er nu under udførelse.					

Modernisering af Holmens Kanal 42, Bygningsstyrelsen

Bygningsstyrelsen moderniserer den ubenyttede statsejendom på Holmens Kanal 42 i København, så bygningen, som er beliggende tæt på Christiansborg, opfylder behovene for op til to departementer. Ejendommen kan, når den står færdig, anvendes som erstatning for nuværende dyre og uflexible private lejemål i samme område.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totaludgift	Forbrug per 01.01.2026	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende ibrugtagningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 146 af 19. februar	207,9	24,6	2026	2027/2027	Nyt projekt

2026					
<p><i>Økonomi:</i></p> <p>Projektet er igangsat med akt. 146 af 19. februar 2026 med en totaludgift på 207,9 mio. kr. Den godkendte totaludgift forventes overholdt.</p>					
<p><i>Aktuel status for projekt:</i></p> <p>Projektet udføres i Bygningsstyrelsens strategiske rammeaftale for totalentrepriser.</p> <p>Nedtagning af de indvendige bygningsselementer er opstartet den 23. februar 2026 og forløber planmæssigt.</p>					

Projekter under lukning

Ombygning af Sankt Kjelds Gård, København

Ombygningen af Sankt Kjelds Gård blev tiltrådt af Finansudvalget i akt. 111 af 8. december 2020 med en økonomisk ramme på 287,9 mio. kr. (2025-pl). Det realiserede forbrug pr. 1. juli 2025 er 227,6 mio. kr. Projektet blev overdraget til kunden den 1. oktober 2023. Efter overdragelsen fremsatte totalentreprenøren en række krav over for Bygningsstyrelsen, hvor størstedelen omfatter forlænget byggepladsdrift.

Efter længere forhandlinger mellem parterne blev der i december 2025 indgået forlig om tvisterne med totalentreprenøren. På den baggrund kan sagen nu regnskabsmæssigt afsluttes.

Niels Bohr Bygningen, Københavns Universitet

Nybyggeriet af Niels Bohr Bygningen blev tiltrådt af Finansudvalget ved akt. 109 af 30. maj 2013. Projektets økonomiske ramme er efterfølgende udvidet ad flere omgange, senest ved akt. 267 af 10. september 2024 (tidligere fortroligt akt. Ø af 19. maj 2022), hvor projektets økonomiske ramme er 4.837,0 mio. kr. (2026-pl). Det realiserede forbrug pr. 1. januar 2026 udgør 5.389,8 mio. kr.

Den 19. december 2025 blev der afsagt kendelse i voldgiftssagen mellem Bravida og Bygningsstyrelsen. Kendelsen pålægger Bygningsstyrelsen at betale 68,5 mio. kr. ekskl. procesrenter til Bravida og illustrerer, at der er betydelig økonomiske risiko forbundet med voldgiftssager, hvilket også gælder for de tilbageværende tvister. Udfaldet af disse sager forventes først afklaret i de kommende år og kan få væsentlig indflydelse på den endelige projektsum.

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

SDU SUND, Syddansk Universitet

Nybyggeriet af SDU SUND blev tiltrådt af Finansudvalget ved akt. 136 af 7. juni 2018 med en beviliget økonomisk ramme på 1.930,8 mio. kr. (2025-prisniveau). Pr. 31. december 2025 er projektets forventede totaludgift opgjort til 1.860 mio. kr., og det realiserede forbrug pr. 31. december 2025 udgør 1.849,2 mio. kr. SDU SUND blev overdraget fra Vejdirektoratet til Syddansk Universitet den 1. september 2023. Status er, at 2-års eftersyn er gennemført på hovedentrepriserne, og langt hovedparten af registrerede mangler er udbedret. Enkelte forhold udestår dog, herunder etablering af ny brønd ved parkeringsområde og udbedring af resterende fejl på vandtågeanlægget. Derudover foregår afklaring af regnvandsudledning fra SDU SUND til Nyt Odense Universitetshospital, hvor der skal etableres to regnvandsbassiner.

Nyt Statens Naturhistoriske Museum, Københavns Universitet

Nybyggeriet af Nyt Statens Naturhistoriske Museum blev tiltrådt af Finansudvalget ved akt. 165 af 14. marts 2019 med en bevilliget økonomisk ramme på 1.260,4 mio. kr. (2025-prisniveau). Projektets samlede økonomi, inklusive ekstrabevilling og tilkøb finansieret af Københavns Universitet, er estimeret til 1.380 mio. kr. Det realiserede forbrug pr. 31. december 2025 udgør 1.363,9 mio. kr. Nyt Statens Naturhistoriske Museum blev overdraget fra Vejdirektoratet til Københavns Universitet den 12. juli 2024. Efter overtagelsen er der gennemført 1-års gennemgang i 2025, og flere af Københavns Universitets tilkøb er blevet implementeret. Udover dette er der ikke væsentlige ændringer siden sidste anlægsstatus. Projektet forventes regnskabsmæssigt afsluttet i 1. halvår 2026 og vil derfor fremgå som afsluttet i næste anlægsstatus.

Afsluttede projekter siden seneste Anlægsstatus

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

Tabel 7.2 Projekter lukket siden seneste Anlægsstatus

Projekt	Kunde	Aktstykke/hjemmel	Godkendt budget	Forbrug per 01.01.2026	Overholdelse af godkendt budget	Ibrugtagningsår	Bevilingsansvarlig
Etablering af særligt sikret retsbygning ved Vestre Fængsel	Domstolsstyrelsen	Akt. K af 3. marts 2021	165,9	182,4	Nej	2022	Bygningsstyrelsen
Kontorknudepunkt, Lerchesgade 35, Odense	Flerbruger-ejendom	Fortroligt akt. AK af 25. juni 2020 Akt. 69 af 2. december 2021	955,1	792,0	Ja	2025	Bygningsstyrelsen

7.2 Status på UNILAB-midlerne

Formål

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

Status

Bygningsstyrelsen har indtil nu igangsat 135 laboratoriegenopretningsprojekter på universiteterne til en samlet værdi af 2.572,8 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.

Arbejdet vedrørende laboratorieerstatningslokaler er godt i gang, og der er afgivet tilsagn til en værdi af 2.877,3 mio. kr. til i alt 22 projekter, jf. nedenstående tabel. Der udestår således ikke igangsætning af yderligere laboratorieerstatningslokaler.

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. 5,5 mia. kr. og yderligere afsat 279,1 mio. kr. til endnu ikke igangsatte projekter.

Tabel 7.3 | Laboratoriemoderniseringer per januar 2026 (mio. kr., løbende priser)

	Antal projekter, igangsat	Tilsagn i alt, mio. kr.	Afsatte midler (ikke igangsat) mio. kr.	Laboratoriebidrag i alt, mio.kr.	Antal regnskabsmæssigt afsluttede projekter
Genopretninger	135	2.572,8	279,1	2.851,9	128
Erstatningslokaler	22	2.877,3	0	2.877,3	18
I alt	156	5.450,1	279,1	5.729,2	143

7.3 Status på nedrivning af minkerhvervets produktionsanlæg

Formål

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

Status

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

Bygningsstyrelsen havde pr. 12. februar 2026 fået overdraget 525 sager fra Fødevarestyrelsen. Heraf er 18 sager i fase 1 til indledende behandling, 87 sager er i fase 2, hvor miljørådgiver udarbejder miljørapport. Der er 37 farme i miniudbud, 98 sager i fase 4, hvor nedrivninger er igangsat, og 277 nedrivninger er afsluttet og ligger i fase 5.

I henhold til akt. 86 af 30. marts 2023 blev der bevilget en økonomisk ramme på ca. 3.791,4 mio. kr. (2023-priser). Af den samlede økonomiske ramme er der pr. 01.01.2026 brugt 606,9 mio. kr. Mindre forbruget kan hovedsageligt henføres til tidsforskydning i projektet vedrørende nedrivning

af minkerhvervets produktionsanlæg grundet færre overdragede sager fra Fødevarestyrelsen end forventet. Ydermere har afholdte entreprisudgifter til de afsluttede nedrivninger vist sig at være lavere end de budgetterede udgifter. Dette skyldes bl.a. lave tilbudspriser grundet stor konkurrence mellem entreprenørerne på rammeaftalen, samt at identificerede usikkerheder kun i begrænset omfang er indtruffet, hvilket ikke med sikkerhed er repræsentativt for kommende nedrivninger.

Tre deponier modtager på nuværende tidspunkt ikke asbestholdigt jord fra nedrivning af minkfarme grundet manglende kapacitet, ydermere modtager det ene af de tre deponier ej heller andre materialer indeholdende asbest. Den manglende deponikapacitet vil derfor få betydning for den videre gennemførelse af nedrivningsopgaven på sager overdraget til nedrivning, da der på nuværende tidspunkt ikke er alternative muligheder for at bortskaffe asbestholdigt jord samt øvrige asbestholdige materialer.

Tabel 7.4 | Antal sager overdraget til Bygningsstyrelsen fordelt på stade pr. 1. maj 2026.

Sager modtaget fra Fødevarestyrelsen	Fase 1: Indledende screening	Fase 2: Miljørapporter under udarbejdelse	Udarbejdede miljørapporter, i alt	Ansøgte nedrivningstilladelse, i alt	Modtagne nedrivningstilladelser, i alt	Fase 3: Farme i mini-udbud	Fase 4: Nedrivninger igangsat	Fase 5: Afsluttede nedrivninger
552	20	91	441	465	447	8	123	310

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

År	Bevilling jf. akt 86 af 30. marts 2023 (mio. kr.)	Forventet forbrug	Faktisk forbrug pr. 01.01.2026
2023	186,2	-	17,2
2024	857,2	-	147,4
2025	928,1	-	442,3
2026	728,6	735,3**	-
I alt	4.326,8*	-	606,9

Anmærkning: *) Samlet totaludgift som angivet på finansloven for 2026. **) Beregningen pr. ejendom er revideret pr. september 2025, jf. tilbudspriser til rammeaftaler. Prisen pr. ejendom er i gennemsnit ca. 2,45 mio. kr. (2026-pl). Heri er indregnet usikkerhed med hensyn til pris og mængde. Antal er estimeret til 250 stk. i 2026.

8. Bilag

Bilag 1: EU-støtte

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

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

Tabel 8.1 nedenfor viser den tildelte EU-støtte i to budgetperioder samt de udbetalte støttebeløb til og med 31. december 2025 fordelt på statslige bane- og vejprojekter.

Den samlede tildelte EU-støtte til de anførte projekter er på 11.924,9 mio. kr., hvoraf de 5.884,0 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 31. december 2025. Udbetaling af EU-støtten foregår i rater i takt med, at fremdriften i projektet indberettes til Europa-Kommissionens agentur, kaldet CINEA. Indtil projektet er afsluttet, og der er udarbejdet slutrapport, som er godkendt af CINEA, anses den udbetalte EU-støtte som foreløbig.

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

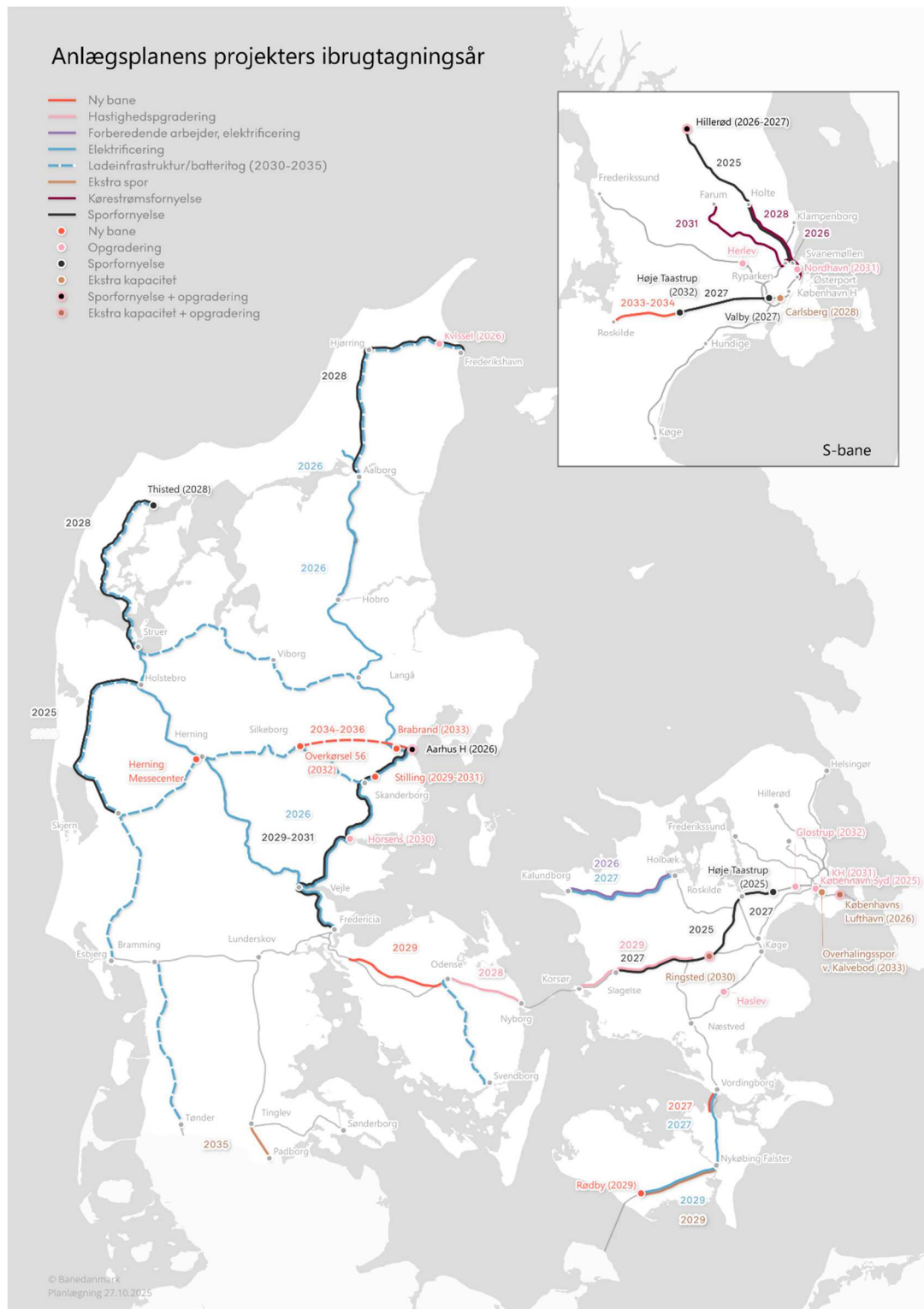
Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Femern Bælt - Kyst-til-Kyst; anlægsfasen. 2014 tildeling	4.388,1	4.032,9 ¹⁾
Femern Bælt – Kyst-til-Kyst; anlægsfasen. 2022 tildeling	4.026,7	1.458,5
Femern Bælt – Kyst til Kyst; anlægsfasen. 2024 tildeling	1.188,3	415,9
Femern Bælt - Danske jernbanelandanlæg (Ringsted-Femern Banen); anlægsfasen. fase 1	863,2	808,3 ²⁾
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	29,7
Sund & Bælt - Udvidelse af jernbanekapaciteten ved Københavns Lufthavn Station; anlægsfasen. Støtten er bevilget som en del af den militære mobilitetsprioritet.	196,1	102,9

Projekt	Tildelt EU-støtte, mio. kr.	Udbetalt EU-støtte, mio. kr.
Sund & Bælt – Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station og overhalingsspor ved Kalvebod Brygge; projektering. Støtten er bevilget som en del af den militære mobilitetsprioritet	19,7 ³⁾	13,1
Sund & Bælt – Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod Brygge; anlægsfasen. Støtten er bevilget som en del af den militære mobilitetsprioritet.	318,6	111,5
Banedanmark – Signalprogrammet – Ombordudstyr	37,0	37,0
Banedanmark – Signalprogrammet - Ny Bane København-Ringsted	53,3	53,3
Banedanmark – Signalprogrammet – Fredericia - Aarhus og Aarhus-Aalborg Lufthavn	161,8	80,7
Banedanmark – Signalprogrammet – Etablering af sikringsanlæg på strækningen Aarhus- Aalborg Lufthavn	69,1	69,2 ⁴⁾
Banedanmark – Signalprogrammet – Fredericia (Middelfart) – Padborg	193,8	96,9
Banedanmark i samarbejde med A/S Storebælt – Signalprogrammet – Korsør – Middelfart	175,9	87,9
Vejdirektoratet - Ny Storstrømsbro, anlægsfasen	316,9	253,5
DSB – Udrulning af ERTMS i DSBs rullende materiel	26,8	24,4

Noter:

- 1) Dette Femern Bælt Kyst-til-Kyst projekt er afsluttet. Grundet forsinkelser med projektet har det ikke været muligt at udnytte den tildelte ramme fuldt ud. Den finansielle fremdrift på projektet svarer til den tekniske fremdrift i projektperioden.
- 2) Femern Landanlæg projektet er afsluttet. Forbruget på projektet har været lavere end den tildelte EU-støtte, hvorfor den udbetalte støtte er lavere end den tildelte. Det lavere forbrug skyldes blandt andet styringen af de indgåede kontrakter efter indgåelsen af aftalen. Den tekniske fremdrift på projektet var 100%.
- 3) I september 2025 blev støtteaftalen med CINEA på opfordring fra støttemodtageren ændret, så projektet blev forlænget med et halvt år og samtidig blev EU-støtten beskåret fra tidligere 26,2 til 19,7 mio. kr. Tilpasningen af støtteaftalen reflekterer de politiske ændringer, som forligskredsen har besluttet om projektet.
- 4) Banedanmarks projekt kaldet "Signalprogrammet – Etablering af sikringsanlæg på strækningen Aarhus- Aalborg Lufthavn" blev afsluttet som planlagt i efteråret 2024 og Banedanmark har i maj 2025 modtaget slutbetalingen fra Kommissionen. Den udbetalte EU-støtte er umiddelbart højere end den tildelte støtte, hvilket skyldes kursdifferencer.

Bilag 2: Banedanmarks igangværende projekter på baneområdet



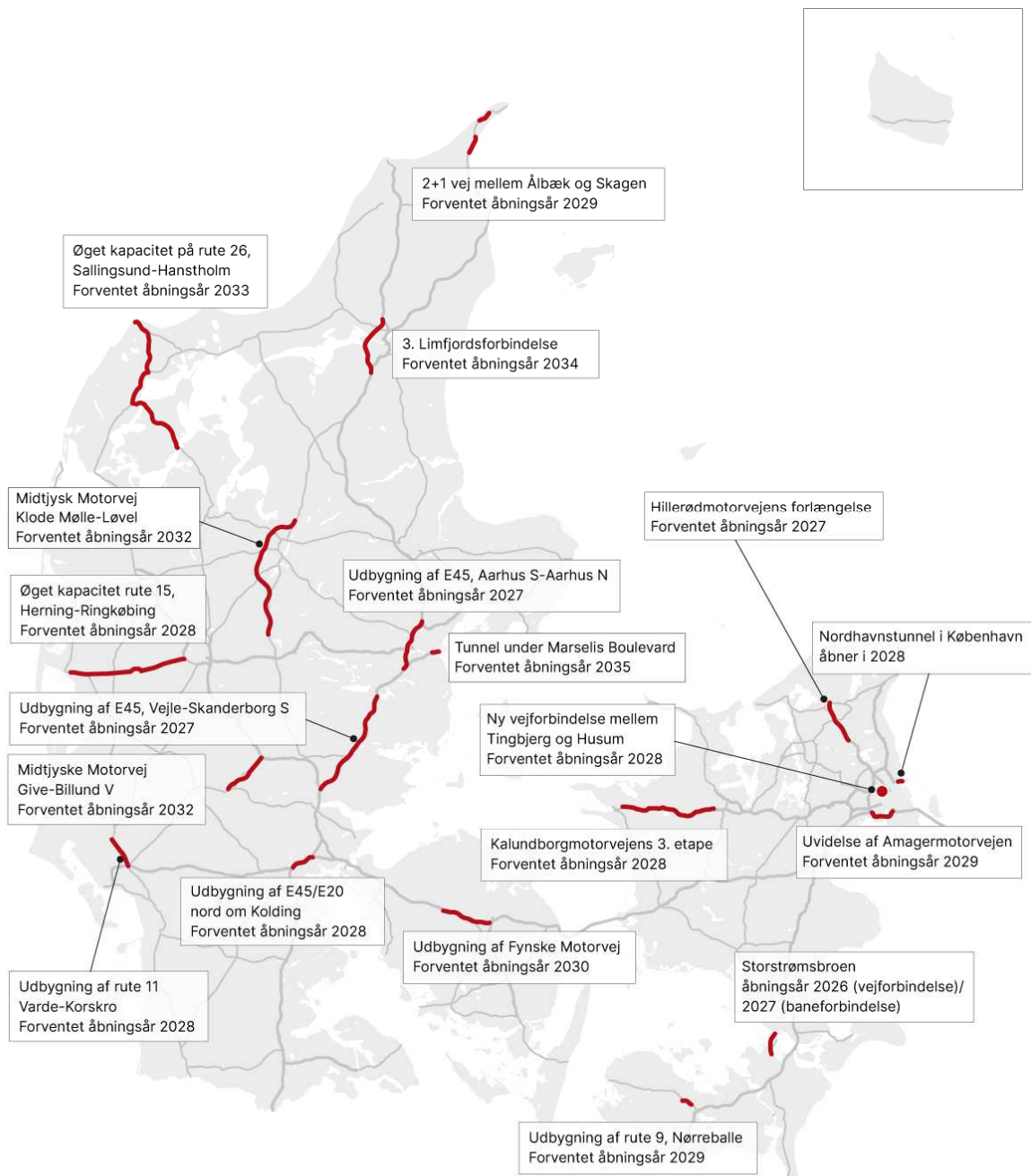
Bilag 3: Plan for ibrugtagning af Signalprogrammet på fjernbanen



Bilag 4: Vejdirektoratets igangværende større anlægsprojekter på vejområdet

Igangværende større vejprojekter

Opdateret 17.02.2026



Copyright Vejdirektoratet (66)

Bilag 5: Aktstykkegodkendte byggeprojekter



Tabel 8.3: Liste over kortets projekter

By	Projekt	Kunde
København	Niels Bohr Bygningen	Københavns Universitet
	Særligt Sikret Retsbygning	Domstolsstyrelsen
	Nyt Statens Naturhistoriske Museum	Københavns Universitet
	Ombygning af Sankt Kelds Gård (SKG)	Danmarks Metrologiske Institut
	Nyt krisestyringscenter	Københavns Politi
	Facaderenovering, Datalogisk institut	Københavns Universitet
	Ombygning af Frederikskaj 6	Rigspolitiet
Odense	Modernisering af Holmens Kanal 42	Bygningsstyrelsen
	Lerchesgade 35	Danmarks Frie Forskningsfond, Spillemyndigheden, Skattestyrelsen, Skatteankestyrelsen, Miljøstyrelsen, Social- og Boligstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø og Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering.
Roskilde	Modernisering af RUC Pergola	Roskilde Universitet

Bilag 6: Status for træk på den centrale anlægsreserve

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

For projekter omfattet af Ny Anlægsbudgettering afsættes reserver (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. Det er på baggrund af tidligere erfaringsgrundlag besluttet, at de afsatte reserver for vejprojekter reduceres og fremover skal udgøre 15 pct. af projektets basisoverslag, henholdsvis 10 pct. til projektreserven og 5 pct. til den centrale reserve.

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

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

Projekt	Oprindelig reserve (løbende priser)	Tidligere udmøntet reserve (løbende priser)	Udmøntning siden seneste Anlægsstatus (løbende priser)	Resterende reserve (2026-priser)	Projektansvarlig
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	67,6	Banedanmark
Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)	389,3	478,9	0,0	0,0	Banedanmark
Kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem Aalborg/Lindholm og Hjørring*	13,8	34,4	0,0	0,0	Banedanmark
Elektrificering Roskilde-Kalundborg	181,2	185,2	0,0	13,4	Banedanmark
Storstrømsbroen	651,4	754,6	0,0	0,0	Vejdirektoratet

Ny bane over Vestfyn	756,7	595,1	613,0	0,0	Vejdirektoratet
Kalundborgmotorvejens 3. etape	83,5	493,0	129,8	0,0	Vejdirektoratet
Udvidelse af Hille-rødmotorvejens forlængelse til motorvej	54,0	0,0	54,0	0,0	Vejdirektoratet
Udvidelse af Københavns Luft-havn Station	109,6	76,9	0,0	36,6	A/S Øresund
Elektrificering Fredericia-Aarhus.	414,7	449,2	0,0	0,0	Banedanmark
Odense Letbane***	171,5	157,2	0,0	33,2	Odense Letbane
Letbane på Ring 3***	282	166,8	0,0	0,0	Hovedstadens Letbane
Øresundsperroner København Syd (Ny Ellebjerg Station)	78,8	17,2	0,0	33,1	Metroselskabet I/S
Ombygning af Aarhus H	Fortroligt	Fortroligt	Fortroligt	Fortroligt	Banedanmark
Opgradering af Hillerød Station	64,0	0,0	64,0	0,0	Banedanmark

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

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

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

Elektrificering af Aarhus-Aalborg (Lindholm)

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

Ny bane over Vestfyn

Henset til projektets risikoprofil har Vejdirektoratet vurderet, at det er nødvendigt at trække på projektets centrale reserve. Projektfordyrelserne skyldes primært markant højere priser end forudsat til gasledningsomlægningen såvel som til elektrificerings- og signaldelene. Vejdirektoratet har marts 2024 fået tilslutning til at udmønte 545,1 mio. kr. (2024-priser) fra den centrale reserve. Udmøntningen sker på FFL25. I december 2024 blev der udmøntet yderligere 150 mio. kr. Begge træk

er inden for projektets totaludgift, der fortsat forventes overholdt. Det er i oktober besluttet at tilføje yderligere 613,0 mio. kr. (2025-pl).

Kalundborgmotorvejens 3. etape

Den opdaterede miljøkonsekvensvurdering har været i offentlig høring inkl. en række besparelsesforslag. På baggrund heraf har forligskredsen bag vejdelen af Infrastrukturplan 2035 truffet beslutning om, at projektet udformes, således at der etableres motorvej på den fulde strækning. Med beslutningen vil totaludgiften forøges med 452,4 mio. kr. (2023-priser), hvilket finansieres gennem træk fra den centrale reserve på vejprojekter og ikke Kalundborgmotorvejens bidrag. forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har den 18. december 2025 tilsluttet sig, at projektet skal tilføres 499 mio. kr. (2026-pl) til at dække forventede merudgifter til projektet, herunder finansiering fra det resterende bidrag fra centralreserven.

Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej

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

Ombygning af Aarhus H

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

Opgradering af Hillerød Station

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

Øresundsperroner København Syd (Ny Ellebjerg Station)

Projektet har fået tilført 38,5 mio. kr. til 28.11.40.21. Øresundsperroner – Ny Ellebjerg Station som følge af projektudfordringer på Banedanmarks Signalprogram og 2) Projektudfordringer på entreprisen for etablering af Øresundsperroner og transfertunnel som følge af bl.a. mængdeændringer.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal
27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk