Status 2026

VIP infrastruktur- og mobilitetsprojekter

Udvalget for Trafik og Regional Udvikling den 11. november 2026

KKR Hovedstaden den 20.november 2026

Forord

KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har i 2025 vedtaget 5 projekter samt 1 indsatsområde, som er særlig vigtige for mobiliteten i hovedstadsområdet, projekterne kaldes VIP projekter. Projekterne bygger oven på de 7 + 3 projekter, som KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden vedtog i 2016.

De berørte kommuner, KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har arbejdet for at få projekterne realiseret gennem Infrastrukturplan 2035(IP35). I IP35 blev der afsat midler til 8 af VIP-projekterne fra 2016. Desuden blev der i IP35 afsat midler til en række andre projekter af betydning for hovedstadsområdet.

Dette dokument giver en status medio 2026 på VIP-projekterne. Dokumentet består af en række skemaer – et for hvert projekt. Skemaerne er udarbejdet af mobilitetsmedarbejdere i tovholderkommunerne og er tænkt til internt brug i kommunerne, KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden.

Læsevejledning

På næste side findes en oversigt over VIP-projekter. Oversigten er opdelt i grupperne;

- VIP-projekter vedtaget i 2025
- VIP-projekter vedtaget i 2016

På de følgende sider kommer de enkelte skemaer i samme rækkefølge som i oversigten.

VIP-projekter og hovedstadsprojekter i IP35	
1. VIP-projekter vedtaget 2025	
	Status 2026
1.1 S-togstunnel mellem Hellerup og København H	X
1.2.1 BRT150 S	X
1.2.2 BRT 200 S	X
1.2.3 BRT 400 S	X
1.3 Udbygning af supercykelstinettet	X
1.4 Rute 16 mellem Frederiksværk og Hillerød	X
1.5 Hastighedsnedsættelser på udvalgte bynære motorveje	X
1.6 Trafikale knudepunkter	X
2. VIP-projekter vedtaget 2016	
2.1.1 Hillerød motorvejens forlængelse	X
2.1.2 Færdiggørelse af Frederikssund motorvejen	X
2.2 Forbedringer på kystbanen, herunder metrolignende drift (2 skemaer)	X
2.3 Ring 5 Syd	X
2.4 Letbane/BRT fra Gladsaxe til Nørrebro	X
2.5 Hastighedsopgraderinger på S-tog	X
2.6 Østlig Ringvej (miljøkonsekvensvurdering)	X
2.7.1 Ring syd - Direkte togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn 2.7.2 Vendespor Københavns lufthavn station 2.7.3 Øresundsperroner perroner på København Syd 2.7.4 overhalingsspor til godstog ved Kalvebod 2.7.5 Anlæg af fjern- og regionaltogsperroner på Glostrup Station 2.7.6 Udvidelse af København Lufthavn Station	X X X X X X
2.8 Ombygning af Hillerød station	X
2.9 Forlængelse af metro fra København Syd til Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum samt fra København Syd til Bispebjerg	X
2.10 S-tog fra Farum til Hillerød	X

1.1	S-TOG EKSPRESTUNNEL
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Københavns Kommune Jarl Zinn, jaz@kk.dk Region Hovedstaden Caroline Schousboe, caroline.schousboe@regionh.dk
KORT STATUS	Forligskredsen bag Aftale om Infrastrukturplan 2035 har tidligere besluttet, at der skal udarbejdes en helhedsplan for jernbanen i Hovedstadsområdet. I helhedsplanen indgår bl.a. en forundersøgelse af en Eksprestunnel. En Eksprestunnel er en ny dobbeltsporet S-togstunnel mellem Københavns Hovedbanegård og Hellerup med afgrening til Emdrup. En Eksprestunnel vil kunne aflaste det eksisterende S-togssystem, skabe potentiale for øget frekvens og højere punktlighed, samt kortere rejsetid. Hertil kan den skabe en S-togsforbindelse til Rigshospitalet, hvis der anlægges en underjordisk station i nærheden. Helhedsplan for jernbanen i hovedstadsområdet gennemføres af Transportministeriets departement i samarbejde med Banedanmark, DSB, Metroselskabet og Trafikstyrelsen, som får særskilt ansvar for udarbejdelse af delanalyser mv.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	I første halvår 2025 er det besluttet, at Metroselskabet skal udføre en del af analysen for Transportministeriet, da de har erfaringer med tunnelbyggeri. Analysen skal afrapporteres ultimo 2026. Region Hovedstaden besluttede d. 26. november 2025 at igangsætte en analyse af regionale effekter af linje inkl. en S-togsstation ved Rigshospitalet. Metroselskabet gennemfører analysen og den forventes afsluttet ved udgangen af 2026 Hertil har Borgerrepræsentationen i København den 25. juni 2026 besluttet at igangsætte en screeningsanalyse af mulige udbygninger af Metro M5 i sammenhæng med en S-tog Eksprestunnel. Metroselskabets arbejde finansieres af København og forventes afrapporteret ultimo 2026.
INTERESSEVARETAGELSE	-
ANDET	• Helhedsplan for jernbanen i Hovedstadsområdet – Statusrapport – august 2025 • Igangsætning af screeningsanalyse af udbygning af M5 ifm. eksprestunnel for S-tog | Københavns Kommune

1.2.1	BRT 150S
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	**Rudersdal Kommune og Region Hovedstaden** **Mohamed Ouazzani** moou@rudersdal.dk **Naja Holsøe Duncker** naja.holsoee.duncker@regionh.dk
KORT STATUS	BRT på linje 150S er ikke tilgodeset i IP35. Regionen og kommunerne følger løbende arbejdet der foregår i regi af BRT på linjerne 200S og 400S. Særligt arbejdes der med at få Transportministeriet og Vejdirektoratet til at inddrage muligheden for et andet syn på BRT – nemlig BRT light – hvor der er fokus på, at BRT-løsninger kan styrke den kollektive transport og samtidig tilpasses lokale forhold, hvor det er nødvendigt.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	
INTERESSEVARETAGELSE	
ANDET	

1.2.2	BRT 200S – AVEDØRE HOLME TIL GLADSAXE TRAFIKPLADS
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Gladsaxe Kommune og Region H Maria Cecilie Pautsch Weischer MACEPA@gladsaxe.dk
KORT STATUS	Vejdirektoratet er færdige med den forberedende analyse for BRT 200S. Vejdirektoratet og Movia har præsenteret projektet bl.a. for Trafik og Teknikudvalget i Gladsaxe Kommune i 2025. Kommunerne har indsigelser omkring det foreslåede projekt og økonomiske rammer. Der ønskes forbedret kollektiv transport, men der skal arbejdes efter konceptet for BRT-light, som stemmer bedre overens med kommunernes ønsker.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Kommuner og Region Hovedstaden har løbende været inddraget i projekt- og styregruppemøder. Der er fortsat drøftelser mellem kommunerne/regionen og Transportministeriet vedr. finansieringsmuligheder samt omkring den kommende proces og fremdrift omkring projektet.
INTERESSEVARETAGELSE	Drøftelser mellem Transportministeriet, Region H, Vejdirektoratet og Movia. Kommuner og Region H samarbejder om BRT 200S og BRT 400S i fht. viden og interessevaretagelse. Der har været afholdt møder med Transportministeriet og Vejdirektoratet. Der er afsendt høringsvare etc. Derudover arbejdes der med at få Transportministeriet og Vejdirektoratet til at inddrage mulighed for et andet syn på BRT – BRT light – hvor der er fokus på, at BRT-løsninger kan styrke den kollektive transport og samtidig tilpasses lokale forhold, hvor det er nødvendigt.
ANDET	Projektets hjemmeside hos VD: https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/bus-rapid-transit-brt-200s

1.2.3	BRT PÅ LINJE 400S
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Gladsaxe Kommune og Region H Maria Cecilie Pautsch Weischer MACEPA@gladsaxe.dk
KORT STATUS	Senest blev der ved årsskiftet fremsat et lovforslag omkring busbaner på Ring 4 Nord samtidig med en vejudvidelse til biler. Kommunerne bakker op om busbaner men ønsker på ingen måde en udvidelse til biler. Derudover samarbejder BRT-kommunerne om at få Transportministeriet og Vejdirektoratet til at gå videre med et koncept for BRT light, der styrker den tværgående kollektive transport, men samtidig tilpasses lokale forhold, hvor det er nødvendigt. Teknisk beslutningsgrundlag for BRT var i høring i efteråret 2025. Finansiering af BRT er stadig uafklaret, da staten har afvist kommunernes ønske om, at det foregår udenom anlægsrammen og at det kan lånefinansieres. Der er dialog med Transportministeriet om mulighederne for finansieringsmodel og nedskaleret BRT-løsning.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Kommunerne har pointeret, at der blev forsøgt hastet en lov igennem uden tilstrækkelig høringstid etc.
INTERESSEVARETAGELSE	Løbende dialog med Vejdirektoratet. Henvendelser og møder på administrativt og politisk niveau med relevante. Kommunerne har hver især afgivet høringssvar og henvendt sig til ministeren i fællesskab primo 2026. Der samarbejdes på tværs af kommunerne for BRT 200S og BRT 400S og med Region H.
ANDET	

1.3	UDBYGNING AF SUPERCYKELSTINETTET
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	**Københavns Kommune (ved Sekretariatet for Supercykelstier)** **Kontaktperson: Signe Helledi, BL9X@kk.dk**

KORT STATUS	Realisering af det planlagte supercykelstinet:
	- Den nye supercykelsti Ring 3 ruten, som løber langs Letbanen bliver indviet d. 22. september 2026. Lanceringen vil forventeligt involvere borgmestrene fra alle otte kommuner, som ruten går igennem. Det betyder, at det samlede realiserede supercykelstinetværk nu tæller 17 ruter i alt 266 km. 21 af de 27 medlemskommuner er forbundet med supercykelstier.
	- I samarbejdet er der sendt 13 ansøgninger til den statslige cykelpulje 2026, som har relation til det planlagte supercykelstinet. Ansøgninger er både opgradering af det eksisterende netværk og tilskud til at etablere nye supercykelstier. Samlet er der ansøgt om et tilskud for 39 mio. kr. Cykelpuljen er netop blevet udmøntet og der er givet statsligt tilskud til tre af projekterne på i alt 8,7 mio. kr.
	- I første halvdel af 2027 er tre nye supercykelstier klar til indvielse: Kystbaneruten etape 1, Ring 2 ruten og Lufthavnsruten etape 1.
	- Derudover er anlæg i gang på yderligere fire planlagte supercykelstier: Ballerupruten, Espergærde-Holteruten, Frederikssund-Farumruten og Hillerød-Helsingørruten, som forventes at åbne indenfor de næste år.
	- En ny ex-post samfundsøkonomisk analyse af de 16 første supercykelstier er blevet offentliggjort i foråret 2026. Den viser, at de 16 første supercykelstier har en intern rente på 17 % og et samfundsøkonomisk overskud på 6. mia. kr. over 50 år.
	
	Supercykelstisamarbejdet:
	- Med tilskud fra den statslige cykelpulje har de 27 medlemskommuner fundet finansiering til at fortsætte samarbejdet i 2026.
	- I 2026 har samarbejdet haft fokus på at finde en finansieringsmodel for Supercykelstisamarbejdet, der også rækker ud over 2027. I den forbindelse har der været følgende centrale nedslagspunkter:
	  o D. 13. maj 2026 blev der afholdt borgmestertopmøde i Supercykelstisamarbejdet på Københavns Rådhus. Medlemskommunernes borgmestre og udvalgsformænd mødtes for at drøfte visioner og fremtiden for samarbejdet.
	  o Alle 27 borgmestre, formanden for KKR Hovedstaden og Regionsrådsformanden i Region Hovedstaden har underskrevet en fælles politisk deklaration med to anbefalinger til at styrke det statslige ansvar for cykelfremme i Danmark.
	  o Der er nedsat en midlertidig politisk styregruppe for Supercykelstisamarbejdet, som består af KKR formandskabet Steen Christiansen (Albertslund Kommune) og Clara Rao, (Allerød Kommune) samt Line Barfod (Københavns Kommune) og Michael Fenger (Gentofte Kommune).
	- Finansiering af Supercykelstisamarbejdet i 2027 er delvist på plads. Medlemskommunerne er i gang med at undersøge mulighed for midlertidigt at forhøje medlemsbidraget med 1,2 kr. pr. borger i 2027. Indtil videre har 21 medlemskommuner godkendt den midlertidige forhøjelse.

1.3	UDBYGNING AF SUPERCYKELSTINETTET
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Opmærksomhedspunkter: - Finansieringsmodel til fortsættelse af Supercykelstisamarbejdet efter 2027 og fremadrettet er endnu ikke på plads.
INTERESSEVARETAGELSE	- Deklarationen med anbefalinger til at styrke det statslige ansvar for cykelfremme i Danmark er sendt til by-, land- og transportministeren med anmodning om et møde. - Derudover har der også være dialog med transportordfører fra flere partier. -
ANDET	

1.4	RUTE 16 MELLEM FREDERIKSVÆRK OG HILLERØD
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	**Halsnæs- og Hillerød Kommuner** **Jesper Ræbild, Halsnæs Kommune** jespr@halsnaes.dk
KORT STATUS	Der ønskes en opgradering af Rute 16 mellem Frederiksværk og Hillerød – en opgradering til motortrafikvej. Det vil kunne reducere rejsetiden med 10 minutter hver vej – hver dag – til glæde for borgere og erhvervsliv, og vil dermed koble den vestlige del af Nordsjælland bedre til Hovedstadsområdet. Set i et trafiksikkerhedsperspektiv vil opgraderingen af Rute 16 reducere antallet af uheld på strækningen med 35 %. Strækningsanalysen, (fase 1) for rute 16, er på dagsordenen til det førstkommende møde i Infrastruktur-plan 2035's forligskreds på vejområdet d. 30. september 2026.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	
INTERESSEVARETAGELSE	Konkret er tovholderkommunerne i dialog med Vejdirektoratet og forligskredsen på vejområdet i Infrastrukturplan 2035 om vigtigheden af at skaffe finansiering af den ovennævnte for-analyse, der skal lægge grundstenene til det egentlige projekt.
ANDET	

1.5	HASTIGHEDSNEDSÆTTELSER PÅ UDVALGTE BYNÆRE MOTORVEJE
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Gladsaxe Kommune og Frederikssund Kommune Maria Cecilie Pautsch Weischer, afdelingschef MACEPA@gladsaxe.dk
KORT STATUS	Under dette tiltag samarbejdes der med Silent City. Der er i den forbindelse udarbejdet en analyse af hastighedsgrænser og motorvejsdesign i storbyer i Nordeuropa af konsulentfirmaet Trafitec. Formålet har været at få øget viden om sammenhængen mellem trafikstøj og hastighedsgrænser i sammenlignelige storbyområder, og samtidig at komme med anbefalinger til arbejdet med bynære motorveje i hovedstadsområdet. Der udestår fortsat et internt arbejde i Silent City med at få afsluttet og offentliggjort analysearbejdet. Udover at se på hastighedsnedsættelser på bynære motorveje, rummer indsatsen mulighed for at undersøge og fremme indsatser, såsom puljemidler til støjreducerende indsatser på det kommunale vejnet, overdækning af bynære motorveje og overflytning af gods fra lastbiler til tog. Der er blevet arbejdet for at støjpuljemidler skal tildeles efter en mere transparens praksis og med udgangspunkt i, hvor der er størst behov. Dette arbejder Vejdirektoratet med. I Furesø er der arbejdet videre med muligheden for at overdække noget af Hillerødmotorvejen i forbindelse med den forestående udvidelse.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Frederikssund Kommune er ikke en del af Silent City, og har dermed ikke været inddraget i selve Silent Citys analysearbejde. Så snart analysen er klar og der er taget stilling til de næste skridt, vil den blive inddraget i samarbejdet med Frederikssund Kommune.
INTERESSEVARETAGELSE	
ANDET	

1.6	TRAFIKALE KNUDEPUNKTER
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	**Rudersdal Kommune** Mohamed Ouazzani moou@rudersdal.dk K**øbenhavns Kommune** **J**akob Schiøtt Stenbæk Madsen hm6l@kk.dk **Region Hovedstaden** Caroline Schousboe Caroline.Schousboe@regionh.dk
KORT STATUS	Der har været holdt indledende møder i arbejdsgruppe, der har drøftet mulige næste skridt for interessevaretagelse og projekter. En række kommuner og regionen har projektaktiviteter, der skal være med til at teste forskellige tilgange til at gøre skift mellem transportformer nemme. Pt. er delecykler i gang i 11 kommuner omkring København og der evalueres på forsøg med delebiler. Københavns Kommune og Region Hovedstaden har søgt om EU's Horizon program om at måle effekt af knudepunkter og delemobilitet i kobling til den kollektive trafik. Og Region Hovedstaden har sammen med Movia ansøgt om EU midler til et projekt om selvkørende mobilitet i kobling til den kollektive trafik.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	
INTERESSEVARETAGELSE	
ANDET	

2.1.1	HILLERØD MOTORVEJENS FORLÆNGELSE
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Hillerød Kommune Thomas Pelle Hjorth thjor@hillerod.dk
KORT STATUS	Vejdirektoratet følger planen på den sydlige strækning frem mod Hillerød Syd (Rute16/Peder Oxes Alle/Egespurs Alle) og forventes færdig i løbet af det næste år. På den nordlige strækning fra Hillerød Syd (Rute16/Peder Oxes Alle/Egespurs Alle) til Isterødvejen har der været licitation og anlægsarbejdet påbegyndes nu og afsluttes i 2028. På Overdrevsvejen har der været licitation og arbejdet påbegyndes snarest og afsluttes i 2027. Vejdirektoratet meddelte i 2025, at de pga. prisstigninger ikke ville gennemføre det fulde projekt (nordlig strækning) ift. oprindeligt budget. Men ved hjælp af Hillerød og Halsnæs Kommunes interessevaretagelses indsats lykkes det at skaffe en statslig tillægsbevilling til det fulde projekt.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Pt. ikke længere relevant
INTERESSEVARETAGELSE	Pt. ikke længere relevant
ANDET	Pt. ikke længere relevant

2.1.2 FÆRDIGGØRELSE AF FREDERIKSSUNDMOTORVEJEN

Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	**Frederikssund og Egedal Kommuner** **Anker Riis, Frederikssund Kommune** **ariis@frederikssund.dk**
KORT STATUS	Frederikssundmotorvejen ventes færdiganlagt og taget i brug i 2032. Vejdirektoratet arbejder p.t. på en miljøkonsekvensvurdering, som ventes klar til høring i efteråret 2026. I foråret 2027 forventes behandling af projektet i Folketinget. I perioden 2027-2029 gennemføres detailprojektering og ekspropriation og i perioden 2029-2032 gennemføres anlægsarbejderne. Vejdirektoratet analyserer i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen bl.a. sammenhængen mellem de lokale vejnet og de planlagte tilslutningsanlæg med henblik på at optimere forbindelserne og reducere anlægsomkostningerne. Analyserne har medført, at Vejdirektoratet arbejder med ændringer i diverse tilslutningsanlæg. Vejdirektoratet har i den forbindelse i juni 2025 meddelt, at de arbejder på at gøre den sidste del af Frederikssundmotorvejen efter Vingetilslutningen og op til rundkørslen på J.F. Willumsens Vej til en 4 sporet motortrafikvej.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Det vurderes, at der p.t. er fremdrift i Vejdirektoratets arbejde med motorvejen. Der er uenigheder mellem de berørte kommuner og Vejdirektoratet om sikring af god sammenhæng mellem de lokale vejnet og de planlagte tilslutningsanlæg.
INTERESSEVARETAGELSE	KKR bør fortsat følge arbejdet og lægge vægt på, at Vejdirektoratet sikrer fremdrift projektet. Projektet vil aflaste bl.a. Hillerødmotorvejen og rute 207 mellem Frederikssund og Farum og har dermed positiv betydning for trafikbelastningerne i mange hovedstadskommuner. De enkelte berørte kommuner arbejder for at få gode løsninger på lokale spørgsmål om koblinger til lokale vej- og stinet, støjafskærmning, bæredygtig jordhåndteringsstrategi, indvinding af råstoffer i lokalområdet og vand- og naturspørgsmål mm.
ANDET	

2.2	FORBEDRINGER PÅ KYSTBANEN, HERUNDER METRODRIFT
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	**Helsingør Kommune** **Christina Levring Jakobsen** Cja53@helsingor.dk
KORT STATUS	Siden status 2025 er der ikke sket mere. Vi mener fortsat, at det bør drøftes hvorledes Helsingør Kommune kan være tovholdere på et projekt vi ikke inddrages i. Vi er tovholdere sammen med Hørsholm Kommune, som dog ikke har samme udfordringer som Helsingør, da tog og myldretidstog ikke er udfordret på samme måde som os, da der er større kollektiv betjening fra Kokkedal mod København. Kommentarer fra Helsingør afsendt som en del af status for 2025 til VIP-projektet Metrolignende drift på Kystbanen: Siden sidste status efteråret 2024 har Helsingør Kommune ikke været inddraget i VIP-projektet omkring metrolignende drift på Kystbanen Helsingør Kommune har fået følgende svar fra Transportministeriet d. 29. august 2025: ”I forbindelse med den politiske behandling af den strategiske analyse besluttede forligskredsen at igangsætte en undersøgelse af en langsigtet strategi for jernbanen i Hovedstadsområdet i en såkaldt helhedsplan. Der undersøges flere mulige tiltag på Kystbanen i helhedsplanen. Politikerne blev præsenteret for en midtvejsstatus for helhedsplanen i foråret sidste år, som er offentliggjort på Transportministeriets hjemmeside: https://www.trm.dk/publikationer/2025/helhedsplan-for-jernbanen-i-hovedstadsomraadet. Det er forventningen, at den strategiske analyse afrapporteres for politikerne i foråret 2026. Den nærmere inddragelse af kommunerne er ikke afklaret endnu.”
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Vi gør igen opmærksom på, at det bør drøftes hvorledes Helsingør Kommune kan være tovholdere på et projekt vi ikke inddrages i. Vi gør opmærksom på, at en hurtigere gevinst vil være hvis den nuværende drift på Kystbanen optimeres, og man minimerer forsinkelser og øvrige afvigelser, herunder bedre udnyttelse af kapaciteten, fx ved at sørge for, at alle togene i myldretiden er lange tog, og at disse ikke indeholder cykelvogne.
INTERESSEVARETAGELSE	Vi har stor interesse for enten metro- eller S-togslignende drift på Kystbanen, for at varetage vores pendleres interesse bedst muligt, dog er vi opmærksomme på, at der skal være fokus på komforten i togene, da turen fra Helsingør til København er længere end den typiske S-togs- eller metrorejse. Pendlerne på Kystbanen anvender ofte deres rejsetid til at arbejde, og har derfor brug for, at der er bord til rådighed når de pendler.
ANDET	Vi er opmærksomme på, at der har været både kommunal-, regionsråds- og folketingsvalg siden sidste status, og at projekterne derfor har ligget stille i perioden.

2.2.	FORBEDRINGER PÅ KYSTBANEN, HERUNDER ANALYSE AF METRODRIFT PÅ KYSTBANEN
TOVHOLDERKOMMUNE NAVN OG EMAIL PÅ KONTAKTPERSON	**Hørsholm Kommune** **Teamleder Louise Hvingtoft Hansen** lhv@horsholm.dk
KORT STATUS	Formelt er Hørsholm og Helsingør Kommuner tovholdere på projektet. Siden statusrapporten *Helhedsplan for jernbane i Hovedstadsområdet* fra august 2025 er Hørsholm Kommune imidlertid ikke blevet informeret om eller inddraget i projektet. Hørsholm Kommune opfordrer derfor ligesom Helsingør Kommune til, at det drøftes, hvorledes der to kommuner reelt kan udfylde tovholderrollen.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER	Hørsholm Kommune ønsker fortsat at være tovholder på projektet, men ønsker en inddragelse, jf. ovenfor.
INTERESSEVARETAGELSE	Kystbanen er af meget væsentlig betydning for Hørsholm Kommune, hvorfor løbende information til og inddragelse af kommunen har høj prioritet. Når togdriften på kystbanen ikke er stabil, påvirker det hele den kollektive trafikkæde på Nordsjælland. DSB har en målsætning om, at mindst 90 % af togene på Kystbanen skal afgå rettidigt. Udviklingen går imidlertid den forkerte vej. I 2025 lå rettigheden på knap 80 pct. I 2026 er den faldet til ca. 75 pct. Med andre ord er omtrent hvert fjerde tog på Kystbanen forsinket! Når togene ikke kører stabilt, betyder det for den enkelte Hørsholmborger mistede arbejdstimer og usikkerhed i hverdagen. For kommunens virksomheder betyder det dårligere adgang til arbejdskraft. For samfundet betyder det tab af arbejdstid og at flere vælger bilen frem for toget, hvilket øger trængsel på vejene, forurening og CO_2-udledning. Derfor er det afgørende, at der på *kort sigt* investeres målrettet i signalanlæg, spor og den tekniske infrastruktur, som er forudsætningen for en stabil togdrift. Den indsats skal prioriteres, så Kystbanens brugere hurtigt kan opleve togdrift, der er væsentlig mere punktlig end i dag. Samtidig er det vigtigt at fastholde og udbygge kvartersdriften. Erfaringerne viser, at hyppige afgange gør den kollektive trafik mere attraktiv. Når toget kører hvert 15. minut, bliver transporten mere fleksibel og mindre afhængig af faste køreplaner. På *længere sigt* bør der tænkes mere ambitiøst. Kystbanen bør gradvist omstilles til S-togsdrift. S-togssystemet er allerede rygraden i den kollektive trafik i hovedstadsområdet og er kendetegnet ved høj driftssikkerhed og hyppige afgange. En fremtidig integration af Kystbanen i S-togsnettet vil kunne skabe et mere sammenhængende kollektivt transportsystem i hovedstadsområdet, give endnu hyppigere afgange og øge driftssikkerheden markant. Det vil samtidig understøtte den fortsatte vækst i Nordsjælland og gøre det lettere for flere at vælge toget frem for bilen.
ANDET	Hørsholm Kommune er opmærksomme på, at der har været både kommunal-, regionsråds- og folketingsvalg siden sidste status, hvilket har påvirket fremdriften i projektet.

2.3	RING 5 SYD
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Ballerup Kommune Pia Widerholdt Bentsen PIBE@balk.dk
KORT STATUS	Folketinget behandlede i 2025 et forslag om at ophæve Ring 5-transportkorridoren og skrinlægge Ring 5-motorvejen. Forslaget (B 76) blev endeligt behandlet og forkastet den 24. april 2025 med 41 stemmer for og 56 imod. Dermed blev transportkorridoren fastholdt, og muligheden for en fremtidig Ring 5-løsning blev ikke lukket politisk På Vejdirektoratets projektside fremgår det fortsat, at projektet befinder sig på undersøgelsesniveau, og at arbejdet tager udgangspunkt i den tidligere forundersøgelse. Der beskrives fortsat analyser af en vejforbindelse mellem Køge og Frederikssundsområdet samt forskellige alternativer. Der er ikke sket nyt i henhold til beslutninger om finansiering, anlægslov eller igangsættelse af en ny miljøkonsekvensvurdering.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	
INTERESSEVARETAGELSE	
ANDET	

2.4	LETBANE/ BRT FRA GLADSAXE TIL NØRREBRO
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Københavns Kommune, Jarl Zinn, jaz@kk.dk Gladsaxe Kommune, Maria Cecilie Pautsch Weischer, MACEPA@gladsaxe.dk Region Hovedstaden, Caroline Schousboe, caroline.schousboe@regionh.dk
KORT STATUS	I Infrastrukturplan 2035 er der afsat en ramme til udarbejdelse af beslutningsgrundlag for og anlæg af BRT/letbaneprojekter, herunder til en letbaneforbindelse mellem Nørrebro st. til Gladsaxe Trafikplads via Frederikssundsvej. Københavns Kommunes Økonomiudvalg besluttede den 22. januar 2025, at Københavns Kommune skal arbejde for, at der både undersøges en letbane og en BRT-løsning mellem Nørrebro St. og Gladsaxe Trafikplads. På mødet blev der dog givet politiske tilkendegivelser fra et flertal i Økonomiudvalget om, at Københavns Kommune ikke ønsker at etablere en letbane på strækningen, men i stedet ser en BRT-løsning som den bedste model, indtil der er etableret metro til Brønshøj. Gladsaxe Kommune behandlede sagen på Trafik- og Teknikudvalgets møde den 3. marts 2025, hvor det blev besluttet, at Gladsaxe Kommune støtter op om, at der alene undersøges for en BRT-linje på strækningen mellem Gladsaxe Trafikplads og Nørrebro Station. Dette blev efterfølgende meddelt til både Københavns Kommune og Transportministeriet. København og Gladsaxe Kommune er på den baggrund i dialog med Transportministeriet om den videre proces og undersøgelsens indhold. Region Hovedstaden har ikke haft behov for at behandle ændringen politisk, da den falder inden for rammerne af tidligere beslutninger. København og Gladsaxe er i løbende dialog med Transportministeriet. Senest har Transportministeriet primo 2026 anmodet om en fornyet bekræftelse på, om der kun ønskes undersøgt en BRT, for at kunne gå videre med sagen i forligskredsen. Gladsaxe vendte bekræftende tilbage i marts. Københavns Kommune har medio august ikke svaret endnu. Region Hovedstaden deltager i dialogen med kommunerne.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	I Infrastrukturplan 2035 er en ramme til højklasset kollektiv trafik prioriteret med 2.482 mio. kr
INTERESSEVARETAGELSE	-
ANDET	Hovedstadens Letbane (Ring 3) åbner i fuld længde 22. august 2026 Kilder: • https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekstinfrastrukturplan-2035-final-a.pdf • https://www.trm.dk/media/idjfashr/anlaegsstatus-1-2024-1.pdf • Undersøgelse af BRT/letbane på Frederikssundsvej | Københavns Kommune • Trafik- og Teknikudvalget 2022-2025 - 2608, Gladsaxeværelset

2.5	HASTIGHEDSOPGRADERINGER PÅ S-BANEN
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Københavns Kommune Jarl Zinn jaz@kk.dk
KORT STATUS	Projektet gennemfører en lang række mindre hastighedsopgraderinger fordelt på hele S-banen. Banedanmark er i gang med undersøgelser af spor, kørestrøm og broer. Der ændres minimalt ved sikringssystemet, da der er en plan for, hvornår det nye sikringssystem er udrullet på S-banen og dermed udgør et helt nyt anlæg. Projektet forventes gennemført i årene frem til 2035.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	I infrastrukturplan 2035 er der prioriteret 328 mio. kr. Projektet gennemføres ved udmøntning af investeringsmidler i "Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035". De konkrete projekter på S-banen frem til 2035 er: • Ændring af radiofrekvens på S-banen • Fornyelse af kørestrøm • Sporfornyelse • Flytning af Herlev Station • Anlæg af vendespor ved Carlsberg Station • Ombygning af Nordhavn Station • Opgradering af Hillerød Station • S-tog til Roskilde • Hastighedsopgradering på S-banen • Nyt værksted til næste generations S-tog • Fremtidens S-bane
INTERESSEVARETAGELSE	-
ANDET	Kilder: • https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekstinfrastrukturplan-2035-final-a.pdf • Hastighedsopgradering S-banen | Banedanmark • Banedanmarks Anlægsplan | Banedanmark • Status for anlægs- og byggeprojekter – Anlægsstatus 1, 2026

2.6	ØSTLIG RINGVEJ (MILJØKONSEKVENSVURDERING)
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Københavns Kommune Jarl Zinn jaz@kk.dk
KORT STATUS	Sund & Bælt gennemfører en miljøkonsekvensvurdering (MKV) af Østlig Ringvej, anlagt som en sænketunnel langs Amagers østkyst. Østlig Ringvej forventes at forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen og lufthavnen i syd via Nordhavnsvej og Nordhavnstunnellen. Der forventes tilslutningsanlæg i Nordhavn, på Lynetteholm og på Prøvestenen. Østlig Ringvej kan bidrage til at aflaste København for gennemkørende trafik ved at lede trafikken ned i en tunnel udenom byen, skabe bedre adgangsforhold og dermed styrke Øresundsregionen, samt bidrage til udviklingsmuligheder i Østhavnen på det nordøstlige Amager. Den tekniske løsning, der undersøges i den igangværende MKV, er en sænketunnel, hvor tunnel-elementerne produceres på Femern Bælt-forbindelsens tunnelelementfabrik ved Rødby. MKV'ens formål er at afdække de samlede miljøpåvirkninger af projektet og udgøre beslutningsgrundlaget for Østlig Ringvej. MKV'en forventes færdig i sidste halvdel af 2026 og skal i den efterfølgende proces sendes i offentlig høring. Herefter forventes Folketinget at behandle og vedtage en anlægslov og bevilling, der er en forudsætning for projektets gennemførelse. Den endelige tidsplan forventes beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen. Jf. *Aftale mellem regeringen og Københavns Kommune om: Byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm* er parterne bl.a. enige om at anlægge første etape af en ny Østlig Ringvej mellem Nordhavn og Lynetteholm, samt har en fælles ambition om at etablere en fuld Østlig Ringvej videre til Øresundsmotorvejen og lufthavnen.  Københavns Kommune er løbende i dialog med Transportministeriet og Sund & Bælt om projektet.

2.6	ØSTLIG RINGVEJ (MILJØKONSEKVENSVURDERING)
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	I Infrastrukturplan 2035 prioriteres 125 mio. kr. til udarbejdelse af beslutningsgrundlag (VVM o.lign.).
INTERESSEVARETAGELSE	-
ANDET	Kilder: • https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekstinfrastrukturplan-2035-final-a.pdf • https://oestligringvej.dk/nyheder-status-process-ogfaktabank/idefase/ • https://oestligringvej.dk/om-ostlig-ringvej/ Sund & Bælt status Østlig Ringvej

2.7.1	**RING SYD - DIREKTE TOGFORBINDELSE FRA ROSKILDE TIL KASTRUP LUFTHAVN**
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Glostrup Kommune og Tårnby Kommune Rasmus Hansen og Nils Troland Rasmus.hansen@glostrup.dk; nitro01@taarnby.dk
KORT STATUS	Projektet forudsætter fire større ændringer til jernbanenettet: • Kastrup Lufthavn station skal udvides for at tog fra Ring Syd kan have endestation ved lufthavnen uden at blokere for togdriften mod Sverige. • Nye fjerntogsperroner ved København Syd st. er nødvendigt for at skabe mulighed for at fjerntog i sædvanlig driftslængde kan stoppe ved stationen og skiftemuligheder til Metro dermed sikres • Der skal etableres vigespor på Kalvebod-sporet for at sikre overhalingsmulighed i forhold til godstog på forbindelsen mod Sverige. • Der skal etableres et nyt fjern- og regionaltogsstop ved Glostrup st. for at sikre skiftemulighed til Letbanen. Udvidelsen af Kastrup Lufthavn St. er gennemført og perronerne er indviet d. 27. april 2026. Etablering af ny fjerntogsperroner på by-pass forbindelsen gennem København Syd st. var ikke del af det oprindelige projekt for København Syd st. Projektet er nu gennemført som et tillægsprojekt og de nye perroner er taget i brug 14. december 2025. Anlægsarbejder i forbindelse med vigespor for godstog på Kalvebod-sporet gik i gang 21. juni 2026 og arbejderne forventes gennemført frem mod 2028. Ombygning af Glostrup st. afventer i første omgang gennemførelse af det nye signalprojekt på strækningen København – Roskilde frem mod 2030. I den mellemliggende periode er arealerne udlagt til regionaltogsstop ved Glostrup St. anvendt til opmagasinering og klargøring af nye IC-tog i forbindelse med udfasning af de gamle IC3-tog. Ombygning af Glostrup St. forventes igangsat planmæssigt i 2031 og nye fjern- og regionaltogsperroner indviet i 2032.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	
INTERESSEVARETAGELSE	Projektet udføres for at sikre en direkte kollektiv transportforbindelse mellem det vestlige Sjælland og Kastrup Lufthavn, herunder ikke mindst med højklassede skiftemuligheder med Letbanen ved Glostrup st. og Metroen ved København Syd st.
ANDET	

2.7.2 VENDESPOR VED KØBENHAVNS LUFTHAVN STATION

Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Københavns Kommune, Jarl Zinn, jaz@kk.dk Taarnby Kommune, Aweng Barzanji, awbar01@taarnby.dk
KOrt status	I Infrastrukturplan 2035 er parterne enige om, at der skal gennemføres beslutningsgrundlag og undersøgelse af vendespor ved Københavns Lufthavn station. Der gennemføres anlæg af vendespor vest for Københavns Lufthavn Station, som gør det muligt fx at vende forsinkede tog fra Sverige, således forsinkelserne ikke breder sig til andre tog ved Københavns Hovedbanegård. Projektet styrker integrationen af Øresundsregionen og bidrager til en øget punktlighed i hele Danmark. Samtidig vil vendesporet, afhængig af den valgte køreplan, kunne frigive kapacitet på Øresundsbanen i myldretiden, så flere landsdels- og regionaltog fra den danske trafik kan køre til Amager og Københavns Lufthavn. Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård. Status Forligskredsen besluttede den 25. oktober 2023 at projektet sættes i bero på ubestemt tid. Det er besluttet, at der anlægges to overhalingsspor ved Kalvebod, som ibrugtages som en del af Roskilde-København senest i 2033. Banedanmark undersøger muligheden for at fremrykke den planlagte ibrugtagning af de nye signaler.
Eventuelle afvigelser eller opmærksomheds-punkter	Forligskredsen besluttede den 25. oktober 2023 at projekt Vendespor ved Københavns Lufthavn Station sættes i bero på ubestemt tid.
Interessevaretagelse	KKR Hovedstaden kan overveje at arbejde for, at projektet genoptages med henblik på at afhjælpe udfordringerne og øge jernbanekapaciteten og gøre strækningen endnu mere robust.
andet	I april 2026 blev udvidelse af Københavns Lufthavns Station ibrugtaget. Med den nye station øges kapaciteten på Øresundsbanen ved at fjerne en flaskehals og forberede banen på øget godstrafik efter åbningen af Femern Bælt-forbindelsen. Projektet er udført af Sund & Bælt Holding A/S. Kilder: • https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekstinfrastrukturplan-2035-final-a.pdf • https://www.trm.dk/media/vwundn5i/anlaegsstatus-1-2025.pdf

2.7.2 VENDESPOR VED KØBENHAVNS LUFTHAVN STATION

2.7.3 ØRESUNDSPERRONER PÅ KØBENHAVN SYD

Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Københavns Kommune Jarl Zinn jaz@kk.dk
Kort status	Jf. aftale om Infrastrukturplan 2035 gennemføres der anlæg af Øresundsperroner og en gangtunnel på København Syd, som er et stort knudepunkt for den kollektive transport i hovedstaden. Projektet udføres af Metroselskabet. Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor, som skal aflaste Københavns Hovedbanegård og fremme direkte tog fra Vestdanmark til Københavns Lufthavn samt tog til og fra det øvrige Skandinavien. Projektet er afsluttet og taget i brug efter tidsplanen. De nye Øresundsperroner og gangtunnelen blev ibrugtaget i december 2025. I Q2 2026 er trappe og elevator fra omstigningsområdet til Køge Bugt-banens spor 1 anlagt.
Eventuelle afvigelser eller opmærksomheds-punkter	Jf. Anlægsstatus 1, 2026 er projektet gennemført inden for den godkendte totaludgift. I sommeren 2026 pågår alene mindre afsluttende arbejder (fx belægning, håndlister, rækværk, lofter, belysning og andre tekniske installationer).
Interessevaretagelse	-
andet	Kilder: • https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekstinfrastrukturplan-2035-final-a.pdf • https://www.trm.dk/media/srwf2fl5/kommissorium-forideoplaeg-til-en-forenkling-og-fremtidssikretkoebenhavns-hovedbanegaard_final-a.pdf • Status for anlægs- og byggeprojekter – Anlægsstatus 1, 2026 https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Kommende-baneprojekter/Forenkling-af-Koebenhavns-Hovedbanegaard • København Syd i juni og juli 2026

2.7.4	OVERHALINGSSPOR TIL GODSTOG VED KALVEBOD
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Københavns Kommune Jarl Zinn jaz@kk.dk
KORT STATUS	I Infrastrukturplan 2035 indgår anlæggelse af overhalingsspor til godstog ved Kalvebod. Der gennemføres anlæg af et overhalingsspor til godstog mellem Kalvebod og København Syd, der kan sikre, at godstog ikke kommer i konflikt med passagertogtrafikken. Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård. Jf. Anlægsstatus 1, 2026 er totaludgiften 842,1 mio. kr. Sund & Bælt har gennemført en miljøkonsekvensvurdering og Trafikstyrelsen har godkendt den. Sund & Bælt igangsatte anlægsarbejdet i juni 2026 og arbejdet forventes gennemført frem mod 2028. Overhalingssporerne forventes ibrugtaget sammen med de nye signaler på strækningen Roskilde-København senest 2030. Banedanmark undersøger muligheden for at kunne fremrykke den planlagte ibrugtagning af de nye signaler. 
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Anlægsprojektet er påbegyndt i juni 2026 og forventes afsluttet 2028 med estimeret ibrugtagning i 2030. Projektet understøtter EU-målsætningen om at flytte mere gods fra vejtransport til jernbane og dermed sikre en mere klimavenlig godstransport. Det bemærkes, at forligskredsen den 25. oktober 2023 blev enige om at udskyde beslutningen om anlæg og udformning af vendesporet ved Københavns Lufthavn til et senere tidspunkt, og at de samlede midler til henholdsvis overhalingsspor ved Kalvebod og vendespor ved lufthavnen anvendes til overhalingsspor ved Kalvebod.
INTERESSEVARETAGELSE	-

2.7.4	OVERHALINGSSPOR TIL GODSTOG VED KALVEBOD
ANDET	Kilder: • https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekstinfrastrukturplan-2035-final-a.pdf • https://www.trm.dk/media/ofdn4hel/bilag-til-aftaletekstprojektoversigtmm3006-final-a.pdf • Status for anlægs- og byggeprojekter – Anlægsstatus 1, 2026Banedanmarks Anlægsplan | Banedanmark • Sund & Bælt udbyder opgave med anlæg af overhalingsspor på jernbane i København • Sund & Bælt ansøger om at etablere et baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg. (trafikstyrelsen.dk) • https://sundogbaelt.dk/forbindelser/overhalingsspor/ • Udvidelsen af jernbanen ved Kalvebod går nu i gang

2.7.5	ANLÆG AF FJERN- OG REGIONALTOGSPERRONER PÅ GLOSTRUP STATION
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Glostrup Kommune Rasmus Hansen Rasmus.hansen@glostrup.dk
KORT STATUS	Projektet er indarbejdet i Banedanmarks Anlægsplan 2025 til igangsættelse i 2031. Projektet forudsætter udrulning af det ny signalprogram på strækningen mellem Kbh. H og Roskilde hvilket Banedanmark forventer gennemført med udgangen af 2030. Den samlede seneste frist for ibrugtagning af ny signalsystem er på hele Vestbanen fastlagt til udgangen af 2033. I mellemtiden forventes anlæg af fjern- og regionaltogsperroner på Glostrup Station etableret 2031 og 2032. Arealerne udlagt til regionaltogsstop ved Glostrup St. anvendes i årene 2026-28 af DSB til opmagasinering og klargøring af nye IC-tog i forbindelse med udfasning af de gamle IC3-tog. Arealerne er ombygget til dette formål med sikkerhedshegn og skærmede værkstedsfaciliteter (teltkonstruktion). Af denne årsag har der ikke været taget initiativ til fremrykning af anlægsaktiviteter i forhold til Anlægsplan 2025.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	
INTERESSEVARETAGELSE	Projektet er en vigtig del af det samlede Ring Syd idet der gennem projektet sikres en højklasset skiftemulighed med Letbanen.
ANDET	

2.7.6	UDVIDELSE AF KØBENHAVNS LUFTHAVN STATION
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	**Tårnby Kommune, Nils Troland, nitro01@taarnby.dk** **Tårnby Kommune, Jakub Peplinski, japep01@taarnby.dk**
KORT STATUS	Udvidelsen består af tre hovedleverancer: • Etablering af to nye perroner inkl. nødvendig tilpasning af spor og sporskifter • Opgradering af eksisterende perroner, stationsanlæg og tunneller til godstogsdrift • Etablering af en integreret transferløsning mellem Terminal 3 og de nye perroner i samarbejde med Københavns Lufthavne A/S. Med to ekstra perroner på det tidligere godsspor og etablering af retningsdrift bliver kapaciteten på Øresundsbanen øget. Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård og forventes samtidig at forbedre punktligheden. Nye perroner er blevet indviet i 27. april 2026 og er nu taget i brug.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER	-
INTERESSEVARETAGELSE	Projektet udføres for at afhjælpe udfordringerne og fremtidssikre jernbanen ved en udbygning af perroner og stationen ved Københavns Lufthavn, så endnu flere tog kommer frem til tiden og den samlet kapacitet øges.
ANDET	Link til info omkring åbning + billeder: https://sundogbaelt.dk/nyheder-presse/nyheder/2026/togtrafikken-far-flere-muskler-med-udvidelsen-af-kobenhavns-lufthavn-station/

2.8	OMBYGNING AF HILLERØD STATION
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	Hillerød Kommune Thomas Pelle Hjorth thjor@hillerod.dk
KORT STATUS	Hillerød station ombygges og renoveres over 2 år. Gangbro og forlængelse af spor til Lokaltog udføres i 2026, mens generel sporfornyelse af både Lokaltog og S-banens spor udføres i 2027. BEMÆRK at gangtunnel er udgået af projektet (se interessevaretagelse). Banedanmark startede i april med etablering af byggeplads mv. og fra maj til medio juli blev fundamenter til ny gangbro færdiggjort. Banedanmark er blevet ramt af leveranceproblemer af selve brofagene til gangbroen, så indløft af ny gangbro og nedtagning af eksisterende gangbro er rykket til september-oktober. 2. halvår af 2026 omlægges ledninger, perrontag nedrives og genopbygges og banekasse udgraves. I 2027 fra januar til september går Banedanmark i gang med sporfornyelse, som indebærer perioder med døgnspærringer af Lokaltog og S-tog. Sporfornyelsen får også betydning for bil- og bustrafikken, to uger i marts (denne ene uge er påske) og sommerferien, da Hammersholtbroen skal renoveres.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Den 20. marts 2025 meddelte Transportministeriet at ombygningen af Hillerød Station er blevet tilpasset pga. udgiftsstigninger. Konkret har forligskredsen valgt at lade forlængelse af den eksisterende gangtunnel mellem perronerne udgå af projektet. Som forvaltningen forstår det, udgør besparelsen af at lade gangtunnel udgå af projektet, ca. 50 mio. kr.
INTERESSEVARETAGELSE	Hillerød Kommune og Region Hovedstaden havde som vigtige interessenter ikke været inddraget i processen omkring besparelsen af gangtunnellen, men har efterfølgende arbejdet med at få klarhed over omfanget af tilpasningen og valg af løsning. Borgmester og Regionrådsformand har skrevet til den daværende og nye Transportministeren og forligskredsen og løftet bekymring for om gangbroen alene (altså uden tunnel) kan håndtere passagerflowet, når ombygningen er tilvejebragt og i fremtiden med flere passagerer, der skal til og fra Hillerød Station. Ønsket er et møde med ministeren, som endnu ikke er imødekommet fra departementets side. Hillerød Kommune og Movia holder løbende koordineringsmøder (heraf nogle med BaneDanmark og Lokaltog/DSB samt Region Hovedstaden), om afvikling af bustrafikken til/fra Hillerød St. Det skyldes at projektet i udførelsesfasen indskrænker arealet på busterminalen.

2.8	OMBYGNING AF HILLERØD STATION
ANDET	Politisk har det tidlige tekniske fagudvalg i Hillerød Kommune 'Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget', ifm. med sag om høring af forslag til udviklingsplan for lokalbanerne den 5. september 2024, ytret ønske om at styrke adgangsforholdene og tilgængeligheden til/på Hillerød St., og at dette indtænkes ifm. den kommende ombygning af Hillerød St., bl.a. med mulighed for at forbedre forholdene ved gang/cykelpassagen på jernbanebroen over Hammersholtvej (ved sneglen til Banestien fra Hillerød St.), da den er meget smal. Hillerød Kommune og BaneDanmark har være i dialog om dette, og med forslag fra forvaltningen har de to parter indgået aftale om at omplacere to elskabe (stærkstrømskabe til sporvarmere) – og hegn – så kommunen efterfølgende kan udjævne cykelsti (Banestien) ved Hammerholtvejsbroen, og på den måde tilvejebringe en bedre adgang til stationen.

2.9	FORLÆNGELSE AF METRO FRA KØBENHAVN SYD TIL HIVDORVRE HOSPITAL OG FRA KØBENHAVN SYD TIL BISPEBJERG
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	**Hvidovre og Frederiksberg Kommuner** **Sara Sigvaldason,** sasi@frederiksberg.dk **Julie Bang Henriksen,** fdg@hvidovre.dk
KORT STATUS	Frederiksberg har igangsat en udvidet screening for at undersøge mulighederne og økonomien for at videreføre metro M4 fra København Syd via Fasanvej og sammenholde disse med mulige videreførelser af M5 fra Københavns Hovedbanegård. Analysen gennemføres af Metroselskabet og der screenes og sammenlignes 3-4 linjeføringer. Frederiksberg og Hvidovre Kommune har i 4. kvartal 2025 haft et møde om status på forlængelse af metrolinje M4 mod hhv. Hvidovre Hospital og på Fasanvejslinjen. Når Frederiksberg Kommune er færdige med den udvidet screening afholdes et opfølgende møde med Hvidovre Kommune. Der er på Frederiksberg således også særligt fokus på M5 og her at sikre, at der med M5 bliver mulighed for en forlængelse med en station ved Gammel Kongevej.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Forlængelse af M4 til Hvidovre Hospital og Fasanvejslinjen indgår fortsat som et VIP-projekt fra KKR H's side som indgang til en prioritering af metrolinjen i næste statslige infrastrukturaftale. Roadpricing som mulig finansiering af optimerede kollektive trafikløsninger skal også drøftes i KKR H.
INTERESSEVARETAGELSE	
ANDET	Hvidovre Kommune har i 2023 fået udarbejdet to rådgiverrapporter om metrolinje fra København Syd til Hvidovre Hospital, hvor metrolinjen kan løbe i en højbane på den del af linjen, som ligger i Hvidovre. Linjen er kombineret med et parker og rejs-anlæg ved Hvidovre Hospital, som gør linjen attraktiv for pendlere, der kan parkere i Hvidovre og tage metro videre ind til København.

2.10	S-TOG FRA FARUM TIL HILLERØD
Tovholderkommune Navn og email på kontaktperson	**Allerød og Furesø kommune** **Birgitta Hjort Hansen** bhjh@alleroed.dk
KORT STATUS	Der har været afholdt møder løbende i arbejdsgruppen med Banedanmark og de 3 kommuner (Furesø, Hillerød og Allerød). Banedanmark har på møde i januar oplyst, at de ville færdiggøre den strategiske analyse i løbet af foråret 2026 og oversende den til Transportministeriet. Herefter afventes møde i forligskredsen bag infrastrukturplan 2035, hvor der skal tages stilling til analysens resultater. Dette er formentlig udsat pga. folketingsvalg i foråret 2026.
EVENTUELLE AFVIGELSER ELLER OPMÆRKSOMHEDS-PUNKTER	Der har været drøftelse af Banedanmarks analyse af passagergrundlag og rejsepotentiale. Særligt er der peget på risiko for at sammenligningsgrundlag for transportmiddelvalg ikke i tilstrækkelig grad afspejler de lokale forhold i Nordsjælland, og at man bør fokusere mere på Nordsjælland end på Hovedstadsområdet. Banedanmark mener ikke at dette vil ændre den samlede samfundsøkonomiske beregning.
INTERESSEVARETAGELSE	
ANDET	