

Projektoversigt

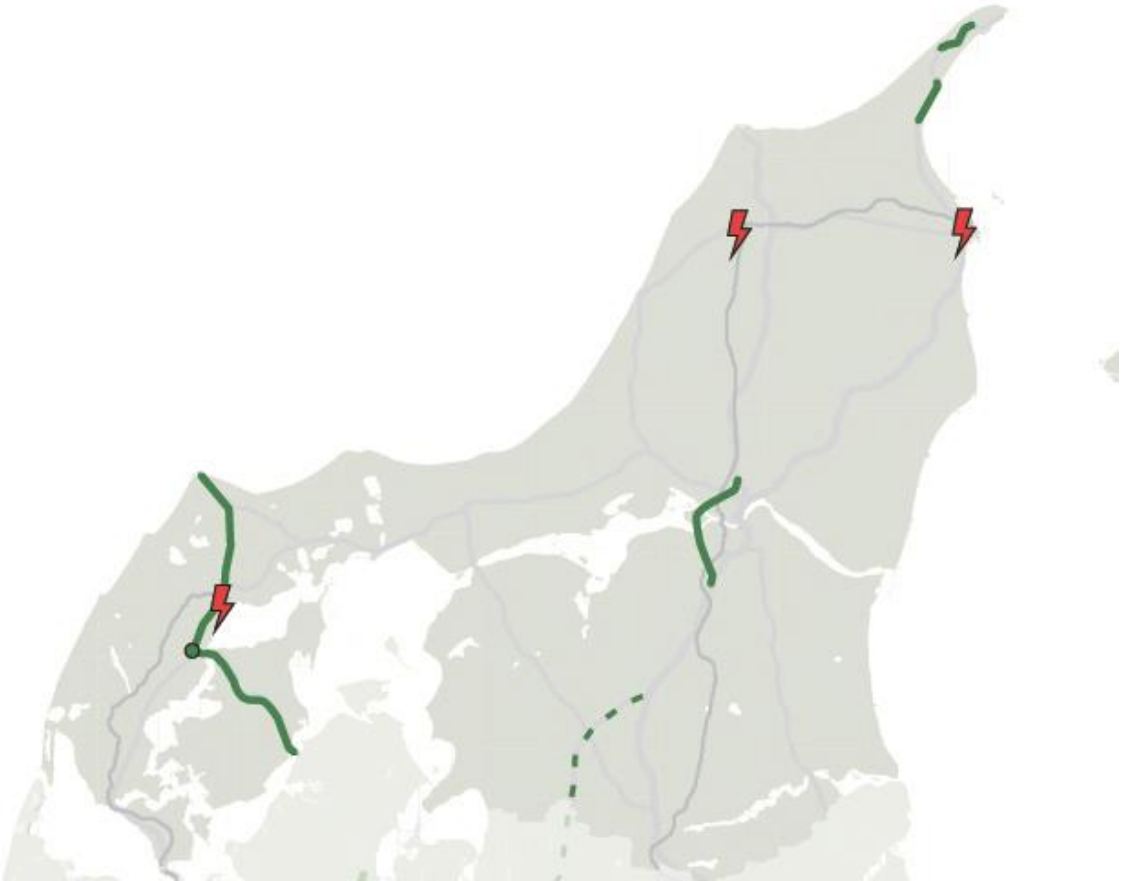
Indhold

Region Nordjylland	4
Kollektiv transport.....	5
Forlængelse af aftalen om trafikøberansvar i Region Nordjylland.....	5
Vejnettet	6
Anlæg af en Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg	6
Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen.....	7
Øget kapacitet på Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm samt ombygning af kryds ved Rute 11 og 26 ved Thisted	8
Region Midtjylland	9
Kollektiv transport.....	10
Fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård.....	10
Indkøb af fire batteritog og ladeinfrastruktur til Holstebro-Skjern....	11
Vejnettet	12
Udvidelse af E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg S.....	12
Udvidelse af E45 Østjyske Motorvej mellem Aarhus S og Aarhus N13	
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Nordjyske Motorvej mellem Aarhus N og Randers N	14
Udbygning af motorvejen nord om Herning på Rute 18	15
Udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup	16
Opgradering af Rute 26 til motortrafikvej mellem E45 og Søbyvad syd om Lading Sø	17
Øget kapacitet på Rute 15, Herning-Ringkøbing.....	18
Øget kapacitet på Rute 34 mellem Haderup og Skive N.....	19
Anlæg af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus	20
Forundersøgelse af opgradering på Rute 13 i Midtjylland.....	21
Region Syddanmark.....	22
Kollektiv transport.....	23
Fremrykning af jernbaneanlæg over Vestfyn til 2022.....	23
Udvidelse til dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg.....	24
Undersøgelse af mulige trafiktilrettelæggelser, Flensborg-Padborg-Tinglev.....	25
Strategisk analyse af en ny vej- og jernbaneforbindelse over Lillebælt.....	26
Vejnettet	27
Udvidelse af E20 Fynske Motorvej syd om Odense	27
Udvidelse af E45/E20 ved Kolding	28
Opgradering af Rute 11 mellem Kors Kroen og Varde.....	29

Forundersøgelse af kapacitetsudvidelser på Vejlefjordbroen.....	30
Forundersøgelse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn	31
Region Sjælland	32
Kollektiv transport.....	33
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering af jernbanen ved Ringsted.....	33
Næste generations S-tog til Roskilde	34
Forundersøgelse af et dobbeltspor Køge-Køge Nord og en ekstra perron på Køge Station.....	35
Fremrykning af jernbaneanlæg til Femern Bælt-forbindelsen.....	36
Vejnettet	37
Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg.....	37
Anlæg af motorvej på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede	38
Anlæg af vejforbindelse til Stevns	39
Ombygning af kryds på E55 mellem Nykøbing Falster og Sydmotorvejen	40
Befæstede nødspor på Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev	41
Udbygning af Rute 9 ved Nørreballe på Lolland.....	42
Forundersøgelse af opgradering af Rute 22 ”Den sjællandske tværforbindelse”	43
Forundersøgelse af opgradering af Rute 6 mellem Solrød og Roskilde.....	44
Region Hovedstaden	45
Kollektiv transport.....	46
Anlæg af Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station.....	46
Anlæg af fjern- og regionaltogsperroner på Glostrup Station	47
Udvidelse af Københavns Lufthavn Station.....	48
Anlæg af vendespor ved Københavns Lufthavn Station.....	49
Anlæg af overhalingsspor til godstog ved Kalvebod.....	50
Flytning af Herlev Station	51
Ombygning af Nordhavn Station.....	52
Anlæg af vendespor til S-tog ved Carlsberg Station	53
Metrodrift på S-banen.....	54
Hastighedsopgraderinger på S-banen	55
Forenkling af Københavns Hovedbanegård	56
Opgradering af Hillerød Station.....	57
Forskønnelse af Nørreport Station	58
VVM-undersøgelse og anlæg af metro til Lynetteholm og Nordøstamager	59
Analyse af metrodrift på Kystbanen	60
BRT-linje på 200S (Gladsaxe Trafikplads til Avedøre Holme).....	61
BRT-linje på 400S i Ring 4 (Ishøj St. til Lyngby St.)	62

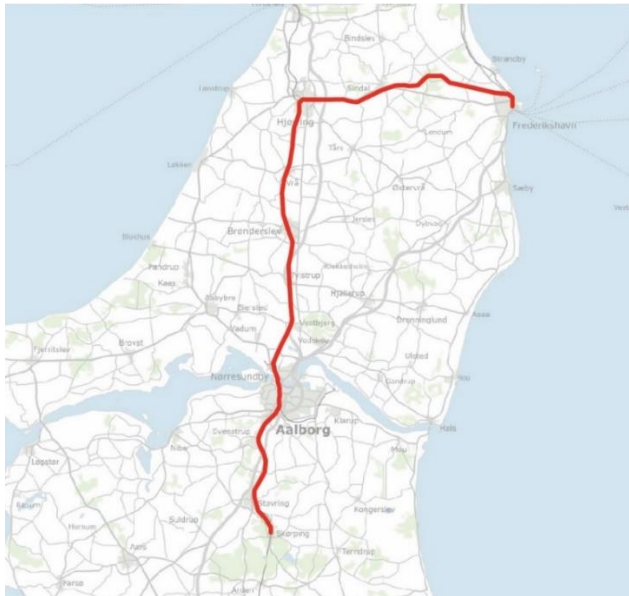
Vejnettet	63
Øget kapacitet på Motorring 3 ved København	63
Udvidelse af Ring 4 København (nordlig)	64
Udvidelse af Motorring 4 ved København (sydlig)	65
Udvidelse af Øresundsmotorvejen.....	66
Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene.....	67
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Motorring 3 til Ring 4	68
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej.....	69
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Ring 4 - Farum	70
Anlæg af Frederikssundsmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund	71
Forlængelse af Nordhavnstunnel og VVM-undersøgelse af Østlig Ringvej.....	72

Region Nordjylland



Kollektiv transport

Forlængelse af aftalen om trafikkoøberansvar i Region Nordjylland



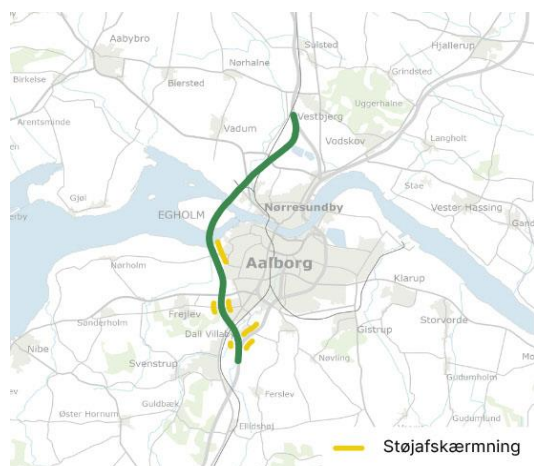
Trafikøberansvaret for regionaltrafikken på den statslige strækning mellem Skørping og Frederikshavn har siden 2015 som forsøgsordning været overdraget til Region Nordjylland. Aftalen med Region Nordjylland udløber med køreplansskiftet i december 2021.

De hidtidige erfaringer med overdragelsen af trafikøberansvaret er positive. Det har blandt andet givet sig til udtryk i stigende trafikomfang og passagertal samt forbedret punktlighed. Region Nordjylland og kommunerne ønsker også at have ansvaret for togtrafikken efter aftalens udløb.

Der lægges op til en forlængelse af aftalen med Region Nordjylland, så den foreløbigt rækker indtil 2030. Foruden regionaltogtrafikken på strækningen vil aftalen indebære, at Region Nordjylland overtager ansvaret for de seks daglige togafgange mellem Aalborg og Frederikshavn, som Nordjyske Jernbaner har udført som underentreprenør for DSB.

Vejnettet

Anlæg af en Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg



Nordjylland oplever i stigende grad reduceret fremkommelighed i Limfjordkrydsningen ved Aalborg, hvor kapaciteten i både Limfjordstunnelen og på Limfjordsbroen er ved at være opbrugt. Anlæg af en Tredje Limfjordsforbindelse via Egholm vil give trafikal robusthed i det nordjyske trafiksystem, og den har været en nordjysk hovedprioritet for kommuner og region i mange år.

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.

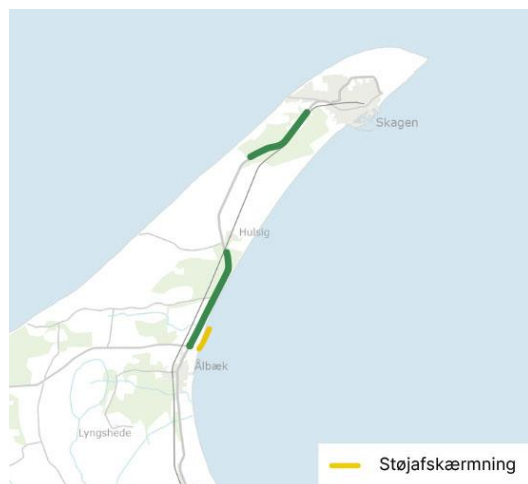
Projektet har en anlægsudgift på 7,0 mia. kr.

Med projektet forbedres fremkommeligheden over Limfjorden til og fra Vendsyssel, i Aalborg, Nørresundby og det nærmeste opland, og desuden reduceres de trafikale konsekvenser ved trafikuheld blandt andet understøttet af et trafikledelsessystem, som kan guide trafikanterne.

For at modvirke påvirkninger på miljøet indgår der faunapassager og erstatningsnatur i projektet. Der vil desuden blive etableret 5,3 km støjskærm, som forventes at føre til en reduktion i den samlede støjbelastning i korridoren omkring Egholmlinjen. I den øvrige del af Aalborg vil trafikaflastningen, som Tredje Limfjordsforbindelse medfører, også betyde støjreduktioner.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 580 mio. kr. svarende til en forrentning på 3,5 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton og et samfundsøkonomisk afkast 498 mio. kr. med en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton, hvilket ligeledes svarer til en forrentning på 3,5 pct.

Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen



Trafikken på den ca. 17 km lange strækning fra Ålbæk til Skagen er præget af erhvervstrafik foranlediget af havneaktiviteter i Skagen samt pendling. Om sommeren udfordres strækningen også af de mange turister, som ønsker at holde ferie i området. Særligt i juli er trafikbelastningen på hovedvejen stor, hvor døgntrafikken på strækningen øges fra 6.800 til 13.300 køretøjer. Den øgede trafikbelastning skaber trængsel og trafikfarlige situationer.

Projektet indebærer, at der anlægges 2+1 vej på hele Rute 40 mellem Ålbæk og Skagen. Ca. 5 km af strækningen er allerede i dag 2+1 vej, og projektet omfatter derfor færdiggørelsen af ca. 6 km vej syd for den eksisterende 2+1-vej og 5 km vej nord for den eksisterende 2+1-vej. Med projektet ændres den tilladte hastighed fra 80 til 90 km/t, da udformningen af vejen vil gøre dette trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt. Derudover forlænges den eksisterende dobbeltrettede cykelsti på strækningen.

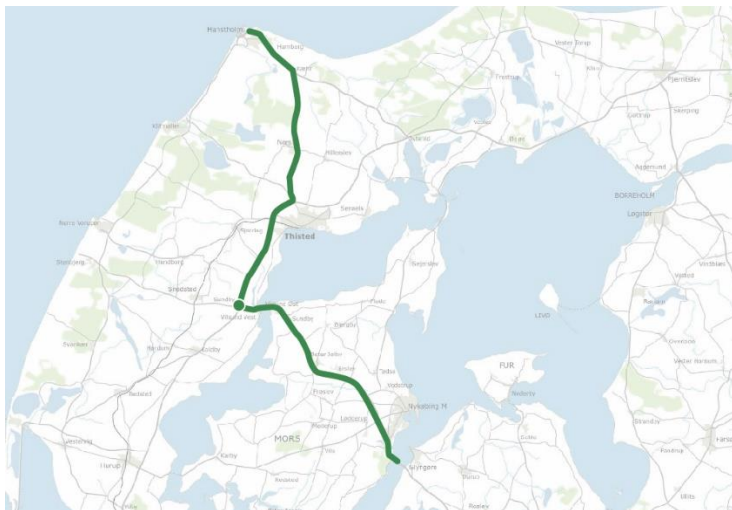
Projektet har en skønnet anlægsudgift på 0,2 mia. kr.

Som et led i projektet anlægges bl.a. erstatningsnatur, og der tages hensyn til Natura2000-områderne ved Råbjerg Mile og Hulsig Hede.

Udbygningen mellem Ålbæk og Skagen vil skabe bedre fremkommelighed, højne trafiksikkerheden og forbedre forholdene for trafik fra sidevejene. Det vil blive lettere at overhale langsomme køretøjer, og der vil blive skabt bedre forhold for cyklisterne. Da Rute 40 er den eneste vej ud af Skagen, vil den bredere vejprofil desuden give en mere robust trafikafvikling ved udrykningskørsel.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 118 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,2 pct. ved en CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Øget kapacitet på Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm samt ombygning af kryds ved Rute 11 og 26 ved Thisted



Rute 26 udgør sammen med Rute 11 og 34 de vigtigste vejforbindelser til Hanstholm. En opgradering af rute 26 vil sikre en hurtigere adgang til motorvejsnettet for virksomheder og borgere i området samt skabe grundlag for fortsat erhvervsudvikling og understøtte Hanstholm Havn.

Med henblik på at belyse behov og muligheder for at opgradere Rute 26 og 34 blev der i 2012 gennemført en forundersøgelse af den 135 km lange strækning mellem Herning og Hanstholm.

Med udgangspunkt i en ny VVM-undersøgelse gennemføres der kapacitetsforbedringer på Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm. Derudover ombygges krydset ved Rute 11 og 26 ved Thisted med henblik på at forbedre fremkommeligheden og spare tid for trafikanterne. Med projektet afsættes samlet 0,7 mia. kr.

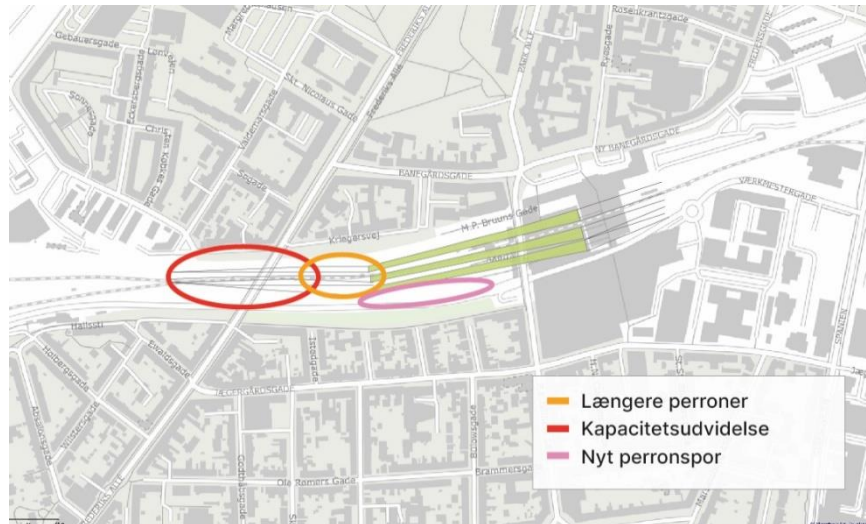
I forbindelse med VVM-undersøgelsen og det videre arbejde inddrages kommuner og det lokale erhvervsliv.

Region Midtjylland



Kollektiv transport

Fremtidsikring af Aarhus Hovedbanegård



Aarhus H står foran en række markante investeringer, som skal gøre Aarhus klar til at modtage DSB's nye elektriske tog i slutningen af 2026. Investeringerne omfatter elektrificering, ibrugtagning af nyt signalsystem samt fornyelse af jernbanen i og omkring Aarhus.

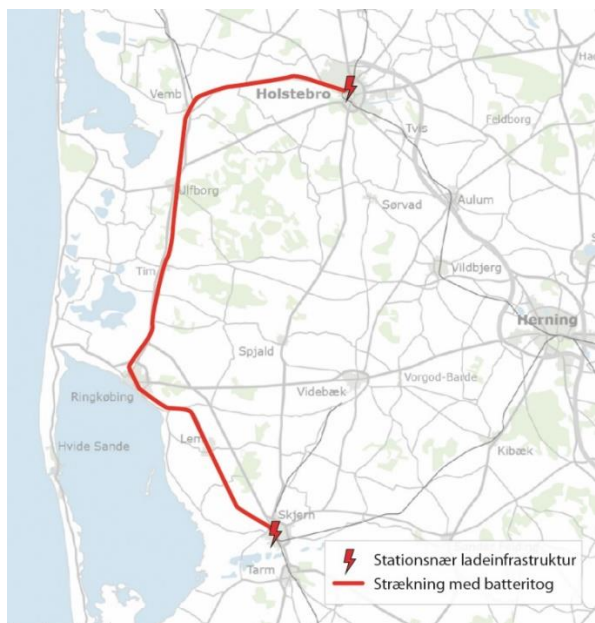
For at sikre at Aarhus H har den nødvendige kapacitet til at afvikle den fremtidige togtrafik skal der gennemføres en række øvrige projekter. Det drejer sig om at forlænge perronerne og øge kapaciteten vest for stationen, således at DSB's nye elektriske tog kan køre i deres fulde længde på tre togsæt til Aarhus. Hertil kommer anlæg af et nyt perronspor 8, som skaber kapacitet til en udvidelse af togdriften på længere sigt, og som reducerer generne for togdriften i byggeperioden.

Banedanmark har udarbejdet en samlet anlægsplan for ombygningen af Aarhus H. Med denne anlægsplan kan Aarhus H blive ombygget på én gang frem for den oprindelige anlægsplan, hvor Banedanmark efter færdiggørelsen af elektrificeringen og ibrugtagningen af det nye signalsystem efter 2027 skulle tilbage og anlægge perronforlængelserne, den øgede kapacitet og et nyt perronspor 8.

Med den nye anlægsplan er den samlede ombygning af Aarhus H færdig i 2027.

Den samlede ombygning har en anlægsudgift på 0,3 mia. kr.

Indkøb af fire batteritog og ladeinfrastruktur til Holstebro-Skjern



Der er de seneste år sket en hastig teknologisk udvikling inden for batteritog, som muliggør, at elektriske tog kan køre på jernbanestrækninger, hvor der ikke er hængt køreledninger op.

Region Midtjylland og Midtjyske Jernbaner er længst fremme med indkøb af batteritog i Danmark, idet der er planer om at indkøbe tre batteritog til brug for Lemvigbanen. De tre batteritog skal afløse de aldrende dieseltog på strækningen fra 2024 og frem.

Midtjyske Jernbaner driver også togtrafikken på den statslige strækning mellem Holstebro og Skjern, hvor Midtjyske Jernbaner kører med fire dieseltog. På den baggrund har Midtjyske Jernbaner anmodet om, at staten fremrykker udskiftningen af disse fire tog og dermed påbegynder anlæg af de resterende statslige jernbanestrækninger til CO₂-neutral drift.

Med indkøb af fire batteritog til strækningen Holstebro-Skjern ventes der at ske en reduktion af CO₂-udledningen, og samtidig vil indkøbet bidrage til at sikre værdifulde erfaringer forud for et større statsligt indkøb af batteritog til Midt- og Vestjylland samt Svendborgbanen.

Den samlede økonomiske ramme for tiltaget er 330 mio. kr. Heraf udgør 230 mio. kr. en økonomisk ramme til indkøb af fire batteritog og 100 mio. kr. midler til anlæg af ladeinfrastruktur i Holstebro og Skjern. Denne ladeinfrastruktur kan også anvendes ved en senere større udrulning af batteritog på andre strækninger i Midt- og Vestjylland.

Vejnettet

Udvidelse af E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg S



E45 Østjyske Motorvej mellem Hornstrup (Vejle) og Skanderborg S er en central del af det overordnede motorvejsnet. Som følge af manglende kapacitet opleves der i dag store trængselsproblemer i myldretiden på den ca. 38 km lange strækning.

Projektet omfatter en udvidelse af den eksisterende motorvej fra 4 til 6 spor. Formålet er at reducere trængselsproblemerne på både motorvejen og i tilslutningsanlæggene. Kapaciteten udvides bl.a. i tilslutningsanlæg 57, 56a og 55.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 3,5 mia. kr.

Som et led i projektet opsættes der ca. 5,8 km støjskærm, og der anlægges ca. 1,8 km støjvold. De støjreducerende tiltag vil medvirke til, at den samlede støjbelastning reduceres sammenlignet med en fremtidig situation uden udbygning af motorvejen.

Projektet vil desuden forbedre trafiksikkerheden på strækningen, da kapaciteten på motorvejen øges. Samtidig vil udbygningen aflaste det øvrige vejnet i området, og da trafikken generelt afvikles mest sikkert på motorvejen, forventes et fald i det samlede antal ulykker i området.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 1.140 mio. kr. svarende til en forrentning på 4,2 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 1.062 mio. kr. svarende til en forrentning på 4,1 pct.

Udvidelse af E45 Østjyske Motorvej mellem Aarhus S og Aarhus N



E45 Østjyske Motorvej mellem Aarhus S og Aarhus N har væsentlig betydning for både den landsdækkende trafik og den lokale pendlertrafik ved Aarhus. På grund af manglende kapacitet opleves der allerede i dag store trængselsproblemer i myldretiden på den ca. 19 km lange strækning.

Med projektet udvides strækningen mellem Aarhus S og Aarhus N fra 4 til seks 6 spor. Formålet er at reducere trængselsproblemerne på både motorvejen og i tilslutningsanlæggene.

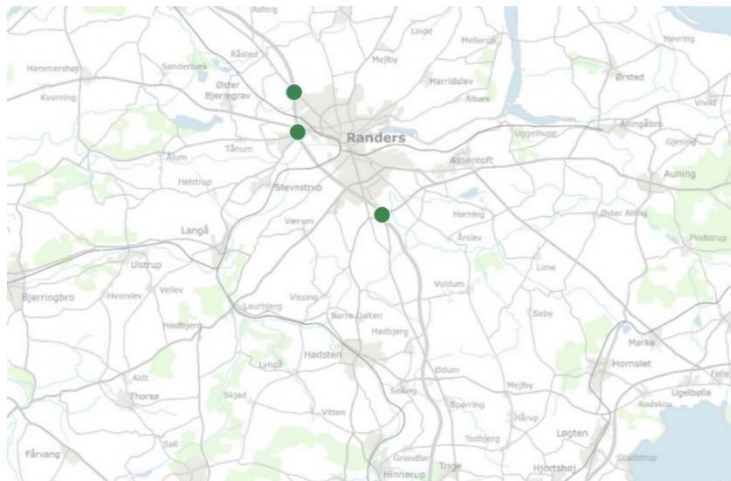
Projektet har en skønnet anlægsudgift på 2,1 mia. kr.

Som et led i projektet er der planlagt opsætning af ca. 5 km støjskærm og anlæg af 3,5 km støjvolde flere steder på strækningen, hvor der er mange nærliggende boliger. De støjreducerende tiltag vil medvirke til, at den samlede støjbelastning reduceres sammenlignet med en fremtidig situation uden udbygning af motorvejen.

Projektet vil derudover forbedre trafiksikkerheden på strækningen, da kapaciteten på motorvejen øges. Samtidig vil udbygningen aflaste det øvrige vejnet i området, og da trafikken generelt afvikles mest sikkert på motorvejen forventes et fald i det samlede antal ulykker i området.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 2.937 mio. kr. svarende til en forrentning på 7,1 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 2.890 mio. kr. svarende til en forrentning på 7,0 pct.

Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Nordjyske Motorvej mellem Aarhus N og Randers N



Der opleves i dag pletvise trængselsproblemer i myldretiden på strækningen mellem Aarhus N og Randers. Det gælder særligt tilslutningsanlæggene (TSA) ved Randers C (TSA-40) og Randers N (TSA-39), hvor der allerede i dag er problemer med trafikafviklingen som følge af manglende kapacitet. Der forventes desuden kritisk trængsel i TSA 43 ved Sdr. Borup i nær fremtid.

Med projektet ombygges de nævnte tilslutningsanlæg. Derved mindskes trængslen og trafiksikkerheden forbedres.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 0,2 mia. kr.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 1.860 mio. kr. svarende til en forrentning på 18,8 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 1.862 mio. kr., hvilket ligeledes svarer til en forrentning på 18,8 pct.

Udbygning af motorvejen nord om Herning på Rute 18



På Rute 18 nord for Herning er en 9,5 km lang strækning i dag anlagt som en to-sporet motortrafikvej. Strækningen udgør et ”hul” i et ellers sammenhængende motorvejsnet fra Holstebro til E45 og E20. Strækningen er den mest direkte vej mellem Nordvestjylland og Aarhus/Trekantområdet, og har de største trafikmængder.

Med projektet udvides strækningen fra 2-sporet motortrafikvej til 4-sporet motorvej. Projektet forventes at have positive effekter på trafikafviklingen, rejsehastigheden og trafiksikkerheden på strækningen.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 0,4 mia. kr.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 1.046 mio. kr. svarende til en forrentning på 10,9 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 1.036 mio. kr. svarende til en forrentning på 10,8 pct.

Udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup



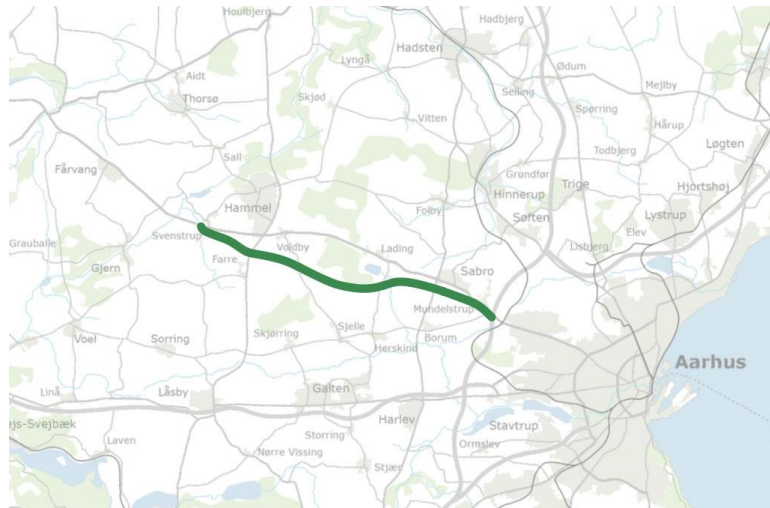
Den ca. 13 km lange strækning fra Bale til Tåstrup nord for Aarhus er i dag - på nær nogle mindre delstrækninger - udformet som en 2-sporet vej. I myldretiden kan der forekomme problemer med trafikafviklingen, og der vil med stigende trafik i årene fremover kunne opstå trængselsproblemer på dele af strækningen i myldretiderne.

En strækning på ca. 3,4 km mellem Løgten og Bale åbnede i 2016 som en 2+1 motortrafikvej og med en hastighedsgrænse på 100 km/t.

En udbygning af strækningen mellem Bale og Tåstrup forudsættes gennemført ud fra de samme principper som ombygningen af Løgten – Bale. Der gennemføres indledningsvist en VVM-undersøgelse af projektet.

Projektet har et skønnet anlægsudgift på 0,4 mia. kr.

Opgradering af Rute 26 til motortrafikvej mellem E45 og Søbyvad syd om Lading Sø

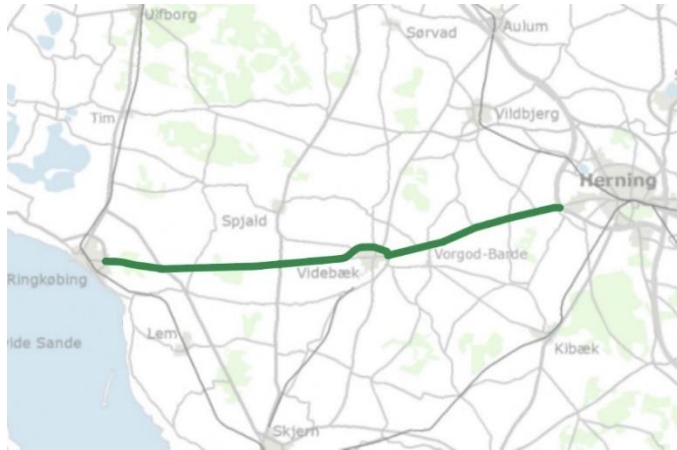


Der opleves i dag fremkommelighedsproblemer på den ca. 23 km lange strækning af Rute 26 mellem Aarhus og Søbyvad. Anlæg af en ny motortrafikvej vil forbedre mobiliteten for erhvervstrafikken langs Rute 26 og være til gavn for blandt andet pendlere mellem Aarhus og Viborg.

Der er i 2012 gennemført en VVM-undersøgelse af et projekt bestående af en delstape med motorvej frem til Hammel og derefter motortrafikvej. Favrskov Kommune har foreslået, at der i stedet etableres motortrafikvej på hele strækningen for bl.a. at billiggøre anlægget.

Med projektet gennemføres der en VVM-undersøgelse af det projekt, som Favrskov Kommune har foreslået, og afsættes en samlet ramme på 1,4 mia. kr. til gennemførelsen.

Øget kapacitet på Rute 15, Herning-Ringkøbing



Den 40 km lange strækning på Rute 15 mellem Herning og Ringkøbing er præget af langsomt kørende trafik, som er svær at overhale på grund af oversigtforholdene.

Med projektet øges kapaciteten på strækningen. Dette med henblik på at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Det konkrete projekt vil afhænge af resultaterne af den igangværende VVM-undersøgelse.

Projektet har en skønnet totaludgift på 0,9 mia. kr.

Projektet forventes at have et positivt samfundsøkonomisk afkast på 599 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,5 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 586 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,4 pct.

Øget kapacitet på Rute 34 mellem Haderup og Skive N



Den ca. 15 km lange strækning på Rute 34 fra Haderup Omfartsvej til Skive har en smal og utidssvarende tværprofil med en kun 6 meter bred kørebane, og der er ikke cykel- og stiforbindelser på strækningen.

Rute 26/34 forløber videre 4,5 km gennem Skive, hvor den centrale del af strækningen har bymæssig karakter, og hvor knap halvdelen af strækningen har lave hastighedsbegrænsninger. Derfor er det vanskeligt at foretage en væsentlig opgradering af strækningen i byzonen, hvor der skal tages hensyn til eksisterende bebyggelser.

Projektet omfatter en opgradering af den ca. 15 km eksisterende strækning fra Haderup til syd for Skive samt en forlængning af ca. 5 km af rute 26 vest om Skive til 2+1 vej.

Som led i projektet igangsættes en VVM-undersøgelse, og afsættes en ramme på 1,1 mia. kr. til at gennemføre projektet. Formålet er at sikre en bedre og mere sikker trafikafvikling samt reducere støjgenerne i Skive by. I VVM-undersøgelsen vil der desuden blive set nærmere på mulighederne for at etablere cykelstiforbindelser på strækningen.

Anlæg af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus



Strækningen mellem Aarhus Havn og Østjyske Motorvej E45 går i dag igennem det kommunale vejnet i centrum i Aarhus. Det er uheldigt for både trafikken, der skal til og fra det overordnede motorvejsnet og Aarhus Havn, samt beboere og trafikanter i det centrale Aarhus.

Projektet indebærer, at der etableres statsvej mellem motorvejsnettet og Aarhus Havn, der er Danmarks største erhvervshavn. Med projektet etableres konkret en ca. 2 km lang tunnel under Marselis Boulevard, der vil skabe direkte adgangsvej mellem E45 og Aarhus Havn og medvirke til fortsat gunstig udvikling af Aarhus Havn.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 2,7 mia. kr.

En tunnel under Marselis Boulevard vil som følge af de mange tunge køretøjer, der i dag benytter Marselis Boulevard, medføre en væsentlig reduktion af miljø- og støjgener i Aarhus by.

Der skal som led i realiseringen af projektet gennemføres en fornyet VVM-undersøgelse af projektet.

Forundersøgelse af opgradering på Rute 13 i Midtjylland

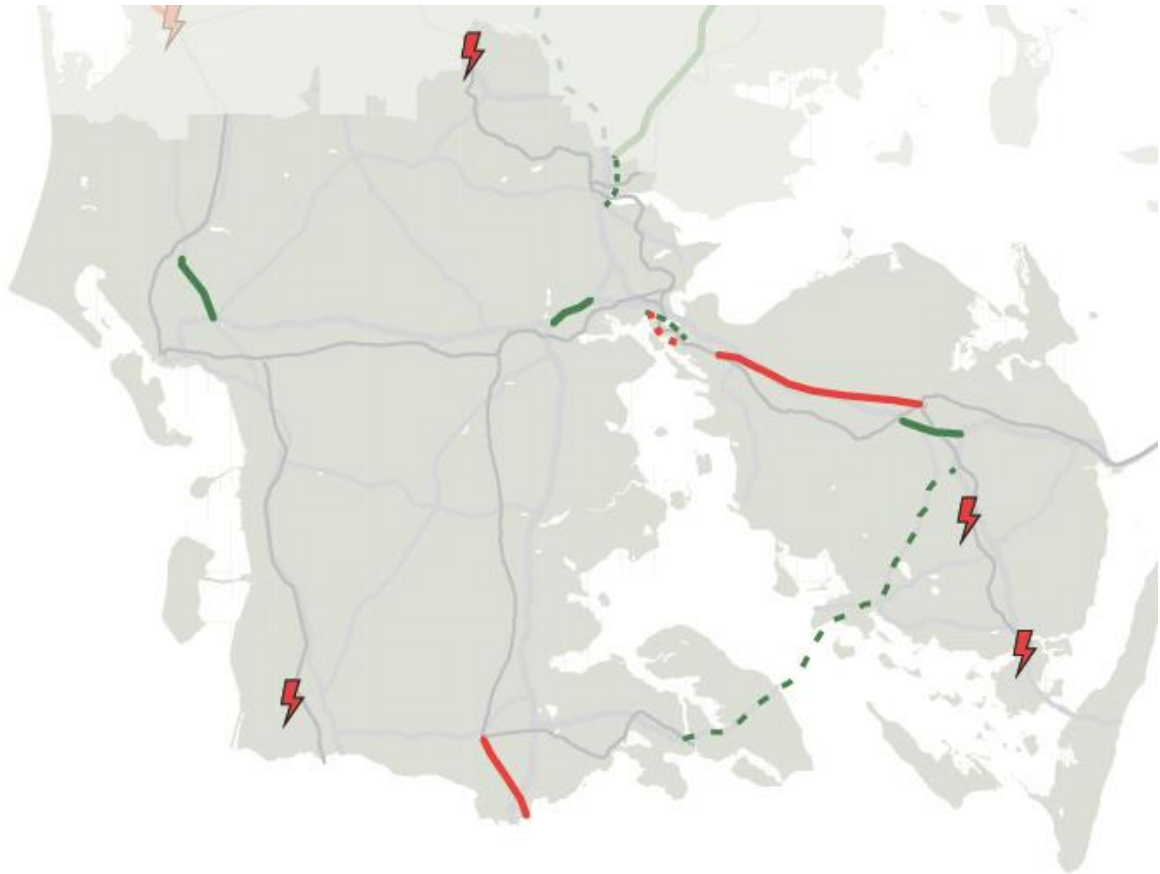


Rute 13, der forløber fra nord for Vejle via Viborg og til øst for Aars, er en vigtig vejkorridor i Midtjylland. Strækningen går igennem en række bysamfund, og mulighederne for at overhale langsomt kørende landbrugskøretøjer og tunge lastvogne er relativt begrænsede. Særligt omkring Viborg er flere rundkørsler belastet af trængsel.

Der gennemføres en forundersøgelse af mulige opgraderinger af delstrækninger på Rute 13.

Forundersøgelsen har en skønnet totaludgift på 20 mio. kr.

Region Syddanmark



Kollektiv transport

Fremrykning af jernbaneanlæg over Vestfyn til 2022



Anlæg af en ny højhastighedsbane over Vestfyn mellem Odense V og Kauslunde øst for Middelfart vil reducere rejsetiden mellem Odense og Aarhus med ca. 5 minutter.

Den nye jernbane er placeret i en korridor ved Fynske motorvej og forløber på størstedelen af den 35 km lange strækning umiddelbart nord for motorvejen. Jernbanen vil forbedre jernbanekapaciteten over Vestfyn. Der er vedtaget anlægslov samt tilvejebragt finansiering på finansloven med henblik på anlægsstart i 2023.

Med initiativet fremrykkes anlægsstarten af den nye jernbane over Vestfyn til 2022.

Udvidelse til dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg



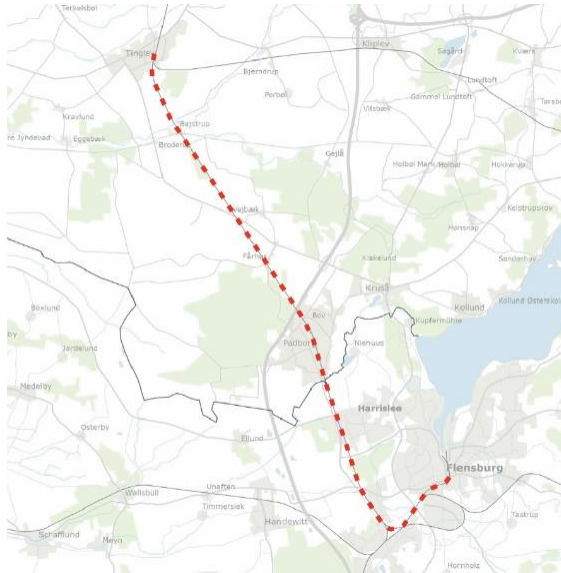
På den samlede strækning mellem Vamdrup og Padborg blev der etableret dobbeltspor mellem Vojens og Tinglev i 1997 samt mellem Vojens og Vamdrup i 2015. Dermed udestår der anlæg af et dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg for, at hele den internationale korridor har dobbeltspor.

Med anlæg af et dobbeltspor på den 12 kilometer lange strækning mellem Tinglev og Padborg vil kapaciteten på strækningen øges, og dobbeltsporet vil gøre togtrafikken mindre sårbar over for ikke planlagte hændelser.

Projektet er ikke undersøgt i detaljer siden 1993, men i en overordnet screening fra 2013 vurderedes anlægsoverslaget til 0,8 mia. kr.

Med projektet igangsættes en VVM-undersøgelse af dobbeltsporet og afsættes 0,8 mia. kr. til anlæg af projektet.

Undersøgelse af mulige trafiktilrettelæggelser, Flensborg-Padborg-Tinglev

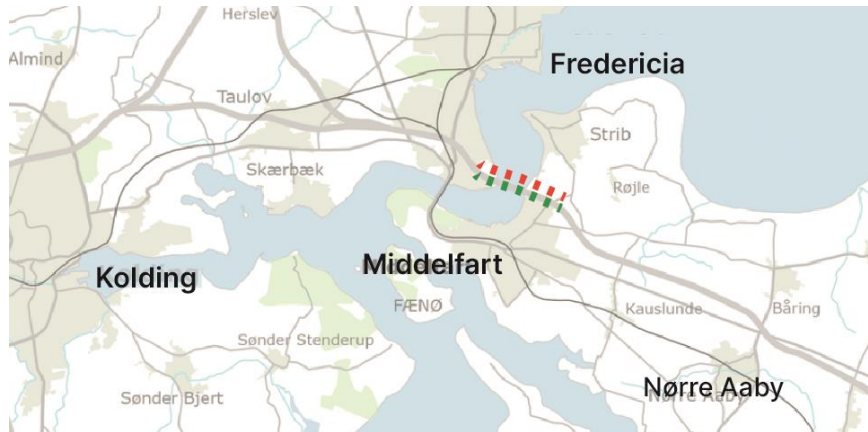


Der kører i dag tog hver anden time mellem Sønderjylland og Flensborg. Det er DSB, der varetager togtrafikken. DSB's kontrakt med det slesvig-holstenske trafikselskab (NAH.SH) udløber i 2027. Det er herefter ikke muligt for DSB at betjene Flensborg, da de kommende nye elektriske tog ikke har tysk kørestrøm. Det internationale tog mellem Aarhus og Hamborg vil dog fortsætte også efter 2028, da disse tog køres med de nye el-lokomotiver.

Der er således behov for en undersøgelse af den mulige trafiktilrettelæggelse på strækningen Flensborg-Padborg-Tinglev, hvis der også i fremtiden skal køre tog over den dansk-tyske grænse i Sønderjylland. Der er fra både dansk og tysk side interesse i at finde en løsning herfor, hvilket også kan blive relevant inden 2027.

Undersøgelsen kan indeholde analyse af flere modeller, herunder en model hvor henholdsvis DSB og NAH.SH hver anden time kører til og fra Padborg Station, hvor passagererne skifter. Fra dansk side undersøges ligeledes en model med forlængelse af NAH.SH-tog til og fra Tinglev hver anden time kombineret med videreførelse af alle DSB-tog til og fra Sønderborg. Der åbnes også op for andre modeller, som efter tysk ønske måtte blive bragt på banen. Det kan eksempelvis omfatte tyske tog til Sønderborg eller Kolding/Fredericia.

Strategisk analyse af en ny vej- og jernbaneforbindelse over Lillebælt

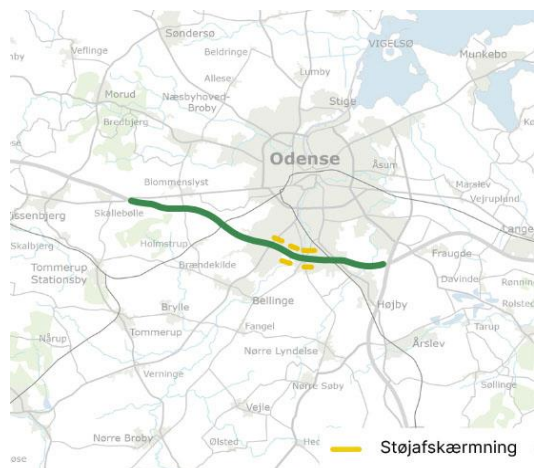


Den gamle Lillebæltsbro, som er det eneste forbindelsesled for jernbanen mellem Jylland og Fyn, bliver 100 år i 2035. En ny forbindelse over Lillebælt vil kunne gavne togpassagererne i landsdelstrafikken. Der er endvidere observeret stigende biltrafik og trængsel i Lillebæltskorridoren, og kapacitetsgrænsen på den eksisterende Lillebæltsforbindelse forventes at være nået inden for en overskuelig år-række.

Et første skridt for at kunne sikre den tilstrækkelige kapacitet og forsyningsikkerhed i korridoren ved Lillebælt er en strategisk analyse af en ny vej- og jernbaneforbindelse over Lillebælt. Den strategiske analyse har en skønnet totaludgift på 15 mio. kr.

Vejnettet

Udvidelse af E20 Fynske Motorvej syd om Odense



Strækningen syd om Odense har nået sin kapacitet, og trængselsproblemerne i myldretiden forventes forværret i de kommende år. Strækningen på E20 mellem Middelfart og Nørre Aaby er i dag 6-sporet, mens arbejdet med også at udbygge strækningen fra Nørre Aaby og Odense V pågår frem til udgangen af 2022.

Udvidelsen af motorvejen syd om Odense indebærer, at den 4-sporede strækning på 14 km fra Odense V til og med afkørsel 50 Hjallesø syd for Odense gøres 6-sporet. Når projektet er afsluttet, vil hele motorvejsstrækningen fra Odense til Middelfart være 6-sporet.

Som led i projektet opsættes der ca. 4 km støjafskærmning fordelt på begge sider af motorvejen. Derudover forhøjes eksisterende støjvolde med ca. 2 meter. Der foretages desuden en fornyet vurdering af behovet for yderligere støjbeskyttelse.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 1,1 mia. kr.

Forøgelsen af kapaciteten på motorvejen vil forbedre trafiksikkerheden på strækningen og aflaste det øvrige vejnet.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 470 mio. kr. svarende til en forrentning på 4,5 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en højere CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 455 mio. kr., hvilket fortsat svarer til en forrentning på 4,5 pct.

I tillæg til udvidelsen af motorvejen vil der blive set på en understøttelse af etableringen af et park and ride-anlæg syd for det nye Odense Universitetshospital, der vil give mulighed for, at bilister fra E20 kan parkere bilen og tage letbanen resten af vejen ind til centrum af Odense og videre ud i byen.

Udvidelse af E45/E20 ved Kolding



Krydset på Sønderjyske Motorvej ved Kolding, hvor E20 og E45 mødes, spiller en central rolle som trafikalt knudepunkt for den nord og sydgående vejtrafik i Jylland samt den øst og vestgående trafik på tværs af Danmark. Strækningen passeres af mellem 87.000 og 89.000 køretøjer i døgnet, hvoraf en betydelig andel er lastbiler.

Projektet omfatter en udvidelse af den 7 km lange strækning fra 4/6 spor til 6/8 spor. Projektet vil gøre trafikafviklingen mere robust og adressere de fremkommelighedsproblemer, der kendetegner strækningen i myldretiden.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 0,6 mia. kr.

Som led i projektet flyttes ca. 2 km eksisterende støjskærme samt forhøjes ca. 1 km eksisterende støjvold.

Projektet vil derudover forbedre trafiksikkerheden på strækningen, da kapaciteten på motorvejen øges. Samtidig vil udbygningen aflaste det øvrige vejnet i området, og da trafikken generelt afvikles mest sikkert på motorvejen forventes et fald i det samlede antal ulykker i området.

Projektet har et markant positivt samfundsøkonomisk afkast på 4.879 mio. kr. svarende til en forrentning på 16,9 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en højere CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 4.847 mio. kr. svarende til en forrentning på 16,8 pct.

Opgradering af Rute 11 mellem Korskroen og Varde



Strækningen på Rute 11 mellem Korskroen og Varde er i dag en relativt smal 2-sporet landevej uden cykelsti og med sideveje og direkte adgang til ejendomme og landbrugsarealer langs med vejen.

Især i sommerferien og i forbindelse med arrangementer i området er der en markant forøget trafik på strækningen til gene for trafikafviklingen og nedsat trafiksikkerhed.

Med projektet igangsættes en VVM-undersøgelse af at opgradere Rute 11 mellem Esbjergmotorvejen og Varde til 2+1 vej med cykelsti, og der afsættes en ramme på 0,4 mia. kr. til at gennemføre projektet. Med projektet forbedres trafikafviklingen og trafiksikkerheden for både bilister og cyklister.

Forundersøgelse af kapacitetsudvidelser på Vejlefjordbroen

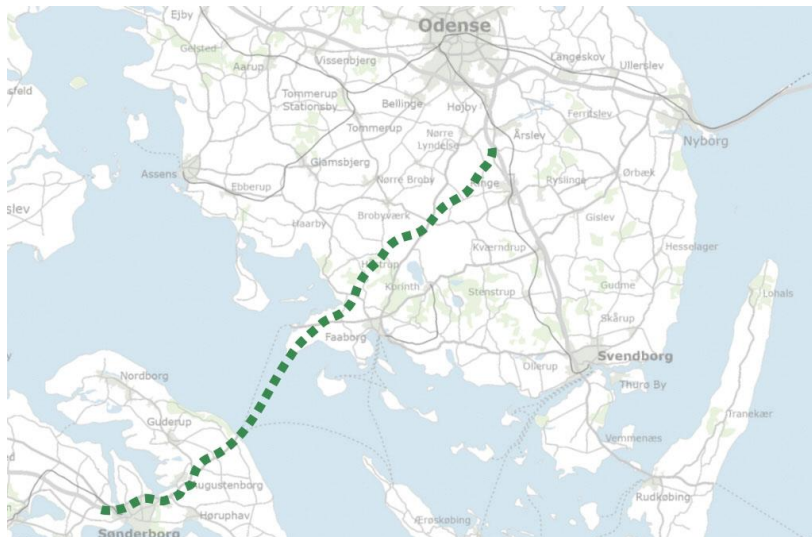


Motorvejsbroen over Vejle Fjord er en central forbindelse i den overordnede vejinfrastruktur i Danmark og har desuden en vigtig rolle for den lokale trafikafvikling omkring Vejle. Vejlefjordbroen er særligt vigtig, idet de alternative vejforbindelser går igennem Vejle by og derfor er forbundet med en række genevirkninger ud over de trafikale forsinkelser.

Der kører i dag omkring 95.000 køretøjer i døgnet på motorvejsbroen. Inden for en kortere årrække ventes årsdøgns trafikken at ramme 100.000 køretøjer og dermed nå grænsen for kritisk trængsel.

Med projektet igangsættes en forundersøgelse af en mulig kapacitetsudvidelse. Forundersøgelsen har en skønnet totaludgift på 15 mio.kr. Forundersøgelsens hovedforslag vil være anlæg af en parallel broforbindelse, der kan lette presset på den eksisterende Vejlefjordbro og fremtidssikre vejtrafikken over Vejle Fjord. Som alternativt forslag vil der også blive undersøgt en udbygning af den eksisterende broforbindelse ved påsætning af ”vinger”, så den eksisterende bro udvides til 8 spor.

Forundersøgelse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn



En fast forbindelse mellem Als og Fyn vil give nye muligheder for trafikanter, der kører mellem det sydlige Jylland og Fyn/Sjælland, da rejseliden vil blive forkortet markant. Forbindelsen vil derudover kunne aflaste de eksisterende Lillebæltsforbindelser og derfor udskyde tidspunktet for kritisk trængsel herpå.

Med projektet gennemføres en forundersøgelse af projektet. Forundersøgelsen har en skønnet totaludgift på 20 mio.kr.

For at få optimal nytte af en fast forbindelse vil det være nødvendigt at forbedre vejnettet på land, hvor især vejforbindelserne på Fyn må opgraderes. Etablering af en ny vejkorridor på Sydvestfyn er forbundet med væsentlige miljømæssige udfordringer. Som et led i forundersøgelsen undersøges derfor mulighederne for at opgradere den eksisterende Rute 43 mellem Svendborgmotorvejen og Faaborg til motortrafikvej.

Endelig vil der med forundersøgelsen også blive set på mulighederne for at forbedre vejnettet på Als. Mulighederne for at udvide dele af Rute 8 mellem Fynshav og Sønderborgmotorvejen vil derfor også indgå i undersøgelsen.

Region Sjælland



Kollektiv transport

Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering af jernbanen ved Ringsted



Ringsted er et centralt jernbaneknudepunkt i Danmark, hvor flere strækninger deler og samler sig. Som infrastrukturen er indrettet nu, skal alle tog krydse hinanden i niveau, og det skaber en markant flaskehals, der betyder længere rejsetider og forsinkelser. Det gælder både for togene i landdelstrafikken, regionaltrafikken og for den internationale trafik. Når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029 bliver udfordringen for togtrafikken endnu værre.

At skabe øget kapacitet ved Ringsted er derfor en bunden opgave, hvis togtrafikken skal blive mere attraktiv, og der skal være flere afgangene i fremtiden. Tilsvarende vil øget kapacitet være nødvendigt for at skabe bedre vilkår for godstogtrafikken. En hastighedsopgradering igennem Ringsted er endvidere en forudsætning for at nå ned på en times rejsetid mellem København og Odense.

Den østlige udflætning har en samlet anlægsudgift på 1,6 mia.kr. og har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 4,1 mia. kr., svarende til en årlig forrentning på 10,4 pct. beregnet med en CO₂-pris på 300 kr. pr. ton. Anvendes en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton, er det positive samfundsøkonomiske afkast 4,2 mia. kr., svarende til en årlig forrentning på 10,6 pct. Gevinsterne fra projektet tilfalder hele landet fra Esbjerg i vest til Aalborg i nord og Nykøbing Falster i syd.

Næste skridt er en udarbejdelse af en VVM-undersøgelse af en østlig udflætning og en kort sydlig omfartsbane, som præsenteret i Banedanmarks forundersøgelse.

Næste generations S-tog til Roskilde

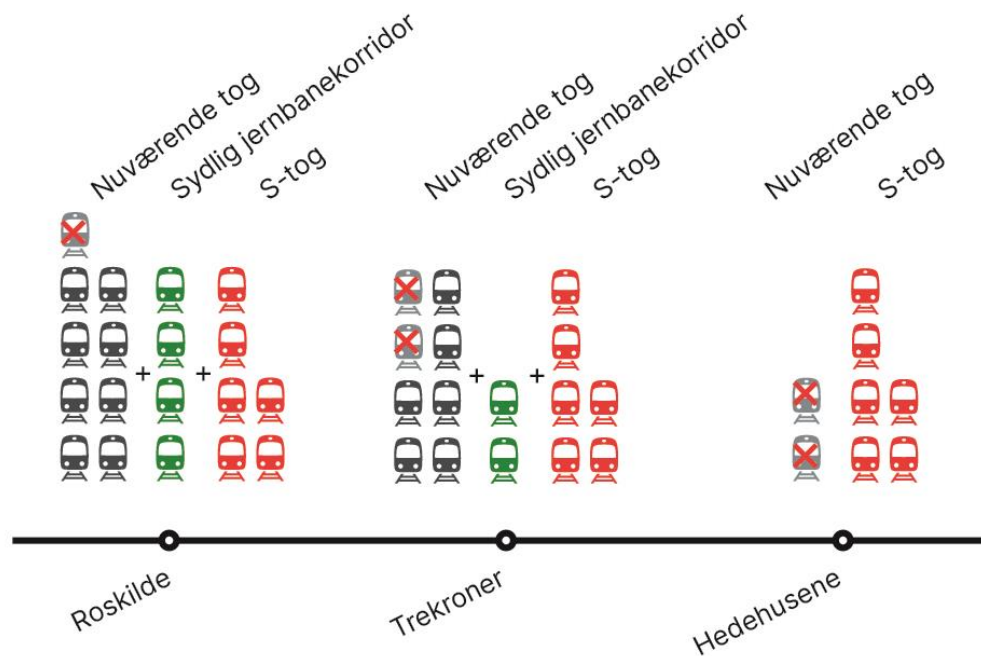


Illustration af den mulige trafikbetjening med etablering af den sydlige jernbanekorridor og næste generations S-tog til Roskilde.

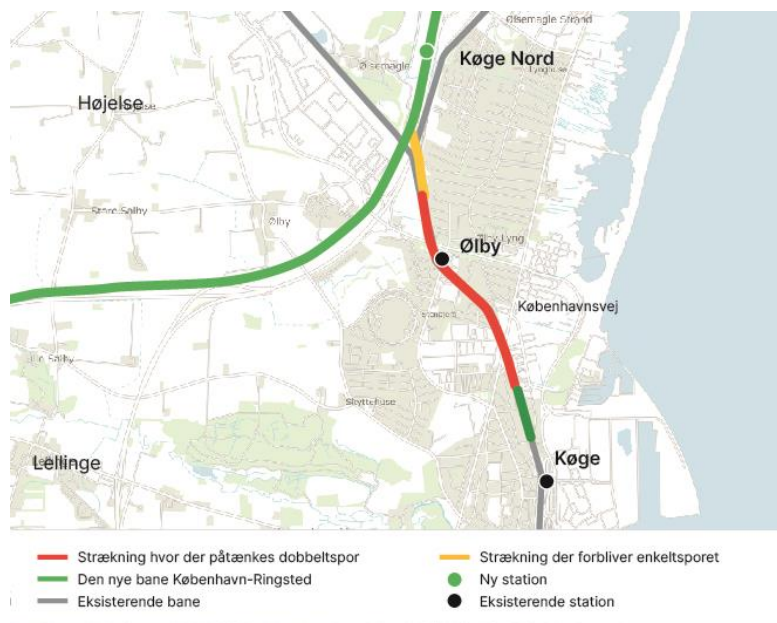
Roskilde er i dag et knudepunkt for jernbanen i Danmark og bliver betjent af landdels- og regionaltrafik. Det er muligt at udvide S-banen ved at inddrage to af de nuværende fire spor mellem Høje Taastrup og Roskilde. Med en udvidelse af S-banen til Roskilde i forbindelse med næste generation af S-tog, kombineret med den nye sydlige jernbanekorridor til landdels- og regionaltrafikken, sker der et markant løft af togbetjeningen af Roskilde.

Ved at udvide S-banen til Roskilde får de rejsende langt flere togafgange til og fra de tre nye S-togsstationer Roskilde, Trekroner og Hedehusene med mindre ventetid og flere siddepladser. Samtidig vil de rejsende få bedre muligheder for nemt at tage cyklen med toget. Udvidelsen af S-banen til Roskilde kan forventeligt først ske efter 2030 og skal koordineres med den næste generation af S-tog og dermed indførelsen af metrodrift på S-banen.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 1,3 mia. kr. Næste skridt er en udarbejdelse af en VVM-undersøgelse af projektet.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 630 mio. kr., svarende til en årlig forrentning på 5,0 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Forundersøgelse af et dobbeltspor Køge-Køge Nord og en ekstra perron på Køge Station



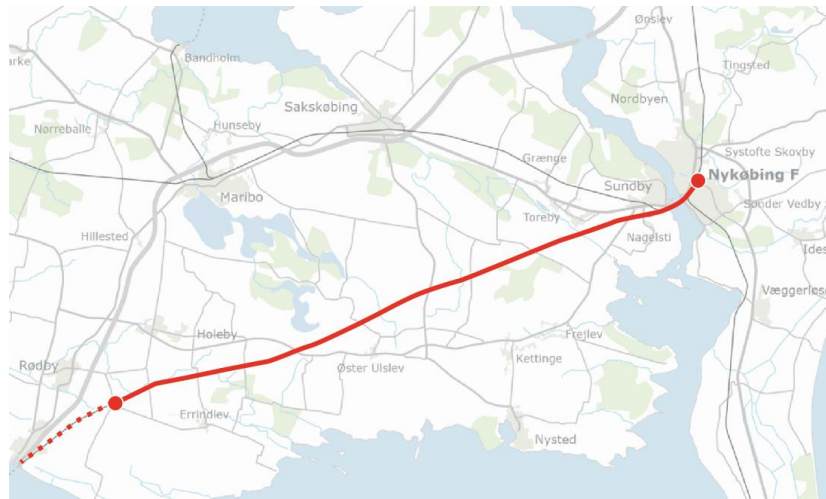
Der er ved Køge Nord på den nye bane mellem København og Ringsted etableret en sporafgrening, som skal gøre det muligt at køre direkte tog mellem København og Næstved via Køge. Fra den nordlige udkant af Køge Station og ind til Køge, er der som del af København-Ringsted projektet etableret et ekstra spor mellem Københavnsvej og Køge. Der resterer her en ca. tre km delstrækning med ét spor.

Det planlagte trafikomfang på den enkeltsporet delstrækning omfatter otte tog i timen, hvilket akkurat vurderes muligt. Denne meget høje kapacitetsudnyttelse vanskeliggør dog gode omstigningstider i Køge mellem Østbanen og DSB's tog til og fra København. Samtidig vil punktligheden ved uregelmæssigheder på Østbanen og Lille Syd-banen blive udfordret af den sammenblandede togtrafik.

Med et dobbeltspor vil det være muligt at sikre bedre omstigningsmuligheder i Køge mellem Østbanen og DSB's tog til og fra København, og dobbeltsporet vil samtidig være med til at styrke punktligheden. Som en del af styrkelsen af kapaciteten er det samtidig relevant at undersøge behovet for en ekstra perron på Køge Station.

Med projektet igangsættes en forundersøgelse af et dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord samt en ekstra perron på Køge Station. Forundersøgelsen har en skønnet totaludgift på 4 mio. kr.

Fremrykning af jernbaneanlæg til Femern Bælt-forbindelsen



Som et led i etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt opgraderes de danske jernbaneanlæg. Arbejdet på første etape på strækningen mellem Ringsted og Nykøbing Falster er i gang. Hidtil har anden etape mellem Nykøbing Falster og Rødby været forudsat udført op til åbningen af den faste forbindelse i 2029.

Anden etape af anlægsarbejdet fremrykkes, så strækningen Nykøbing Falster-Høleby igangsættes i 2022 i umiddelbar forlængelse af arbejdet på strækningen Ringsted-Nykøbing Falster. Forberedelse af udbud er igangsat.

Fremrykningen vil medføre en samlet besparelse på knap 170 mio. kr. samt give større fleksibilitet i forhold til udrulningen af signalprogrammet og elektrificeringen.

Vejnettet

Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg



Kalundborgmotorvejen slutter i dag ved Regstrup mere end 30 km øst for Kalundborg. Færdiggørelsen af motorvejen helt til Kalundborg – og derved anlæg af den sidste og 3. etape - er af væsentlig betydning for håndteringen af den fremtidige trafikvækst i området og vil være med til at udvikle det nordvestsjællandiske område og styrke muligheden for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Projektet vil desuden have betydning for Kalundborg Havn, der er et vigtigt vækstcenter på Sjælland. Rederiet A.P. Møller - Mærsk har besluttet at flytte hele sin containervirksomhed i København til Kalundborg, hvorfor Kalundborg Havn vil blive knudepunktet for al containertrafik i Østdanmark.

Kalundborgmotorvejens 3. etape indebærer en udbygning af den eksisterende ca. 20 km lange strækning mellem Regstrup og Svebølle til motorvej samt anlæg af en ny ca. 10 km lang motorvej mellem Svebølle og Kalundborg. Med projektet vil der være motorvej på hele strækningen mellem Kalundborg og København.

Som led i projektet er der planlagt opsætning af 3,5 km støjskærme på de mest støjbelastede dele af strækningen. For at undgå væsentlige påvirkninger af den omkringliggende natur gennemføres desuden tiltag, der skal beskytte flora og fauna.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 1,9 mia. kr.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 1.323 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,7 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 1.283 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,6 pct.

Anlæg af motorvej på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede



Strækningen mellem Næstved og Rønnede ved Sydmotorvejen er præget af meget pendlertrafik, og vejen har især i myldretidspunkterne om morgenen og eftermiddagen nået sin kapacitetsgrænse.

Projektet indebærer, at der anlægges en 15 km lang motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen ved tilslutningsanlæg 37. Vejen går nord om Holme Olstrup og følger den eksisterende Rute 54 igennem Boserup Skov.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 1,5 mia. kr.

En udbygning af strækningen til motorvej vil forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden på strækningen gennem Holme-Olstrup og Toksværd for biler og cyklister. Udbygningen vil derudover øge mobiliteten for erhvervstrafikken på det sydlige Sjælland og være til gavn for pendlere mellem Næstved og Hovedstadsområdet.

Med projektet vil det blive sikret, at der etableres en nem og mere direkte adgangsvej fra Rute 54 til Sydmotorvejen i sydgående retning for bl.a. at sikre bedre adgang til den kommende Femern Bælt-forbindelse.

Som led i projektet opsættes der også fire støjskærme med en samlet længde på ca. 3,5 km. Den nye vej vil samlet medføre en mindre støjaflastning af lokalområdet. For at undgå påvirkning af natur og beskyttede dyrearter etableres faunabroer, faunapassager og vandløbsunderføringer.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 823 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,1 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 775 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,0 pct.

Anlæg af vejforbindelse til Stevns

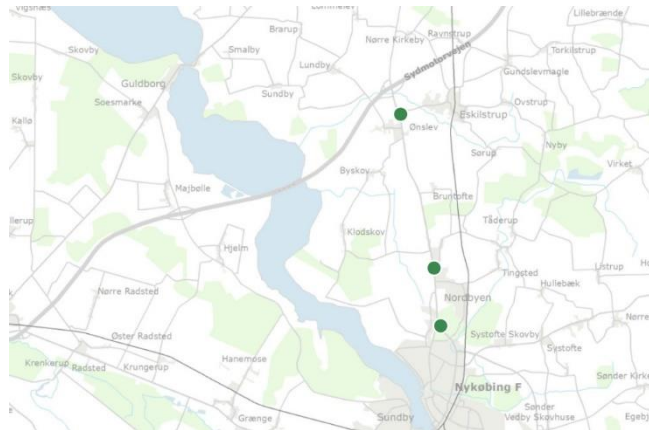


Projektet omfatter en ny 2-sporet vejforbindelse (80 km/t) mellem Sydmotorvejen og Rute 261 på Stevns. Formålet er at aflaste Strandvejen og Vordingborgvej i Køge samt sikre en forbedret trafikalt betjening af Stevnsområdet.

Vejdirektoratet offentliggør i april 2021 en ny VVM-undersøgelse af projektet. Undersøgelsen vil være i offentlig høring frem til d. 2. juni 2021. Når høringen er afsluttet vil der være grundlag for at træffe politisk beslutning om den konkrete linjeføring. Projektet har en anlægsudgift på 0,6-0,7 mia. kr., afhængigt af valget heraf.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på op til 904 mio. kr. svarende til en forrentning på 7,2 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast op til 874 mio. kr. svarende til en forrentning på 7,0 pct.

Ombygning af kryds på E55 mellem Nykøbing Falster og Sydmotorvejen



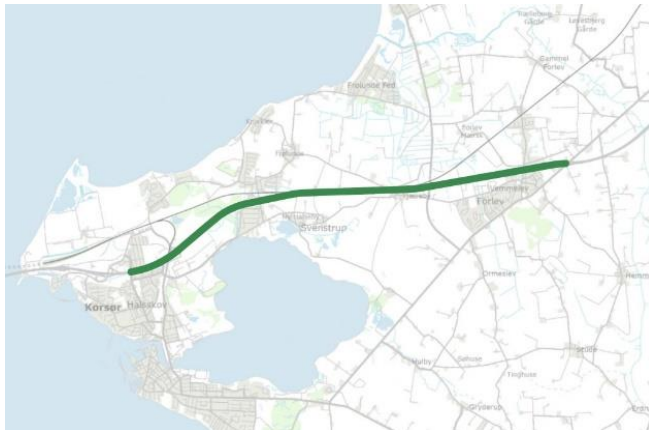
Strækningen på E55 mellem Nykøbing Falster og Sydmotorvejen er præget af pendlertrafik til og fra Nykøbing Falster og i sommerperioden belastet af yderligere af trafik til og fra det store sommerhusområde Marielyst. Derudover er den præget af trafik til og fra færgerne i Gedser mod Rostock.

Projektet omfatter ombygning af tre kryds (ombygning af kryds ved Skovlén/Gaabensvej til rundkørsel, forbedring af kryds ved E55/Nordensvej/Holmen samt ombygning af kryds ved E55/Eskilstrup Vestergade til rundkørsel) på strækningen med henblik på at forbedre fremkommeligheden og øge trafiksikkerheden.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på ca. 50 mio. kr.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 246 mio. kr. svarende til en forrentning på 21,3 pct. for en CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Befæstede nødspor på Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev



Vestmotorvejen på Sjælland indgår som et centralt element i såvel den nationale trafik mellem Øst- og Vestdanmark som den internationale trafik igennem Danmark. Den 10 km lange motorvejsstrækning mellem Korsør og Vemmelev er anlagt som en af de første motorveje i Danmark og derfor med en vejstandard, der ikke svarer til nutidens. Det indebærer bl.a., at strækningen ikke er anlagt med nødspor.

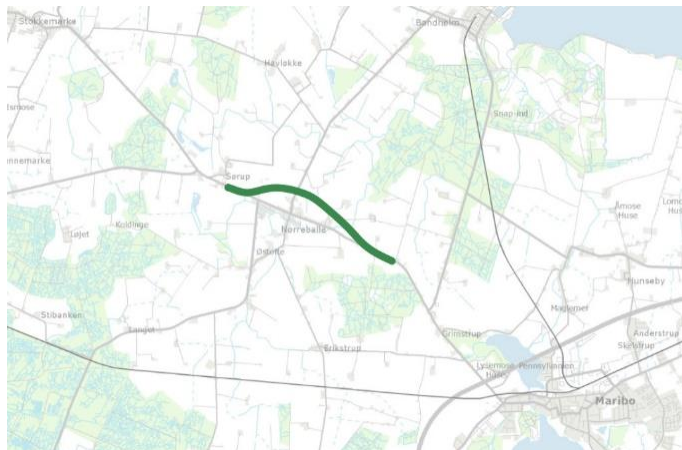
De manglende nødspor gør motorvejen mellem Korsør og Vemmelev sårbar over for hændelser som trafikulykker og køretøjsnedbrud, og der vil kunne opnås en trafiksikkerhedsmæssig gevinst ved at anlægge nødspor.

Med projektet gennemføres på den baggrund en opgradering af Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev med befæstede nødspor. Der skal indledningsvis gennemføres en screening af, om projektet er VVM-pligtigt.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 0,7 mia. kr.

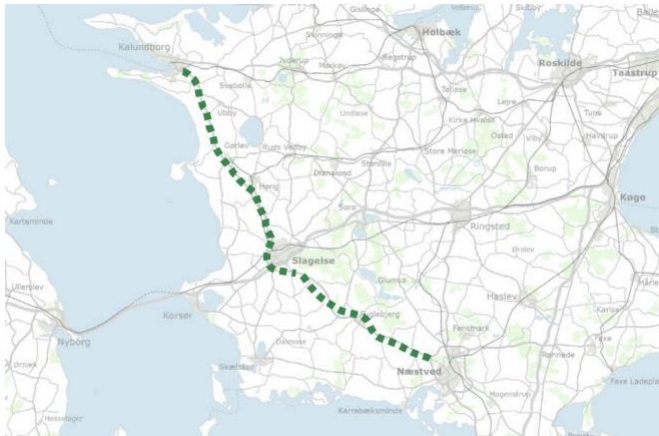
Der er i dag stærkt støjbelastede boliger ved Tjæreby. I planlægningen af projektet, vil der derfor blive set på etablering af støjskærme.

Udbygning af Rute 9 ved Nørreballe på Lolland



Rute 9 forløber igennem en række mindre byer på Lolland. Med projektet igangsættes en VVM-undersøgelse af en forlægning af ruten med henblik på at undersøge mulighederne for at forbedre fremkommeligheden på strækningen og aflaste byen Nørreballe midt på Lolland. Der afsættes desuden en ramme på 0,3 mia. kr. til at gennemføre projektet.

Forundersøgelse af opgradering af Rute 22 "Den sjællandske tværforbindelse"

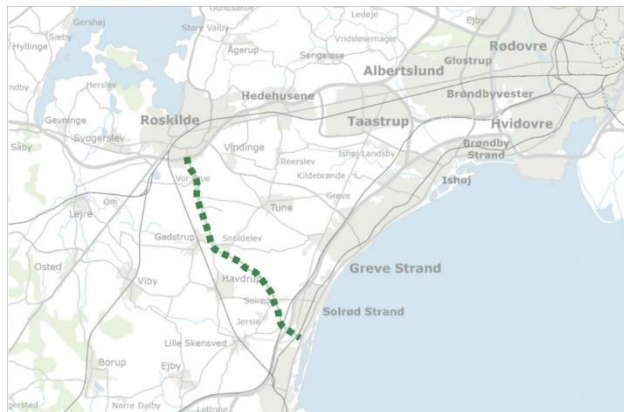


Rute 22 mellem Kalundborg, Slagelse og Næstved er et vigtigt regionalt hængsel til de overordnede motorvejskorridorer på Sjælland og kaldes derfor også "Den sjællandske tværforbindelse". Strækningen betjener store dele af den lokale og regionale pendler- og erhvervstrafik. Med åbningen af den faste Femern Bælt-forbindelse vil vejen endvidere få øget betydning for trafik fra Vestsjælland mod Tyskland.

I 2013 blev der gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at anlægge 2+1 sporet motortrafikvej mellem Næstved og Slagelse.

Med projektet afsættes 10 mio. kr. til en forundersøgelse for opgradering af Rute 22 mellem Kalundborg og Slagelse Omfartsvej samt til opdatering af forundersøgelsen fra 2013. Herved vil der foreligge en samlet forundersøgelse af Rute 22 mellem Kalundborg og Næstved.

Forundersøgelse af opgradering af Rute 6 mellem Solrød og Roskilde



En udbygning af Rute 6 mellem Solrød og Roskilde vil kunne aflaste Køge Bugt Motorvejen. Der gennemføres derfor en forundersøgelse af projektet. Med undersøgelsen vil der bl.a. blive set på mulighederne for at opgradere strækningen til 2+1 vej med en hastighedsgrænse på enten 90 eller 100 km/t.

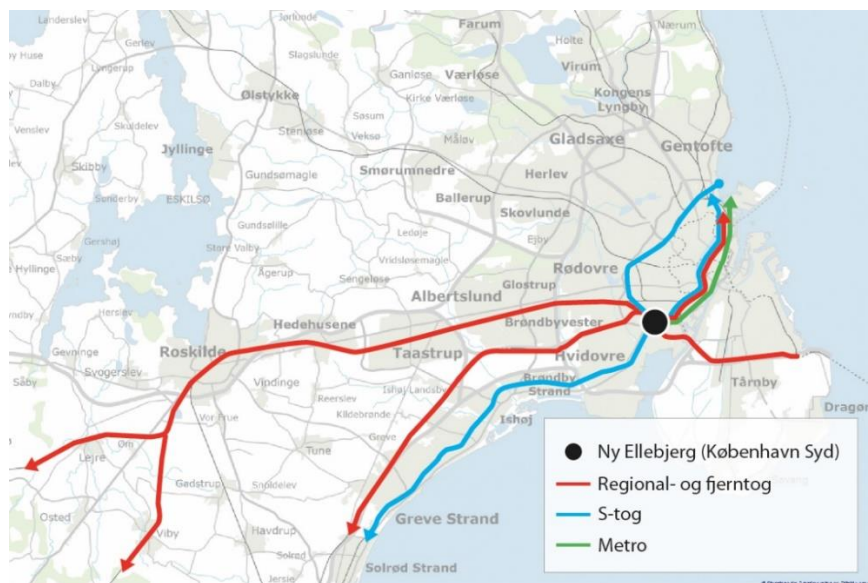
Forundersøgelsen har en skønnet totaludgift på 8 mio. kr.

Region Hovedstaden



Kollektiv transport

Anlæg af Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station



Formålet med projektet er at anlægge perroner til landdels- og regionaltrafikken på Øresundsbane ved Ny Ellebjerg Station, som dermed bliver stort knudepunkt for den kollektive transport ind, ud og i Hovedstaden.

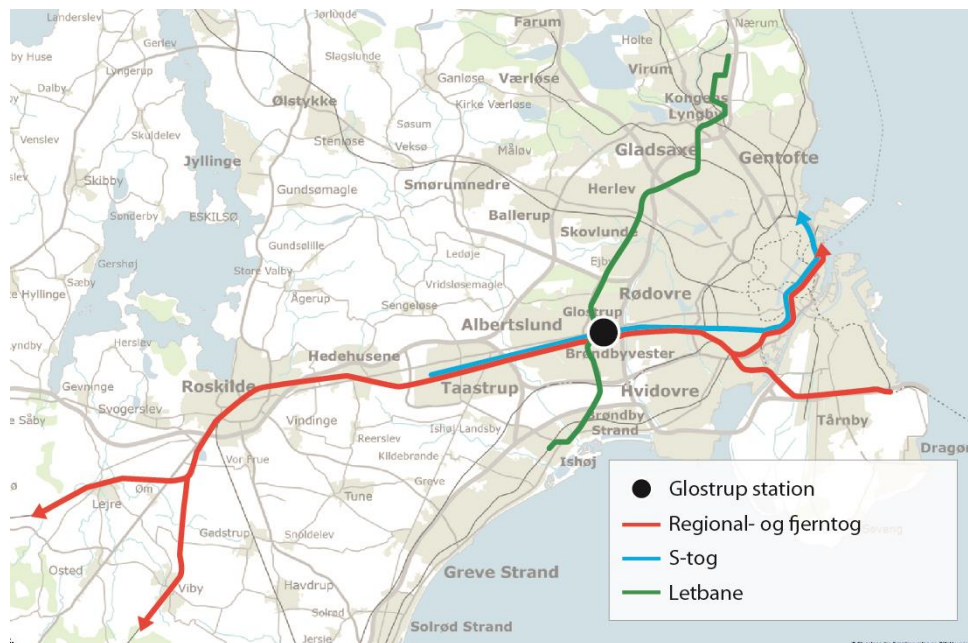
Sammen med de øvrige udbygningsprojekter fra Glostrup Station i vest til Københavns Lufthavns Station i øst, vil der blive skabt en ny sydlig jernbanekorridor, som vil medføre en markant bedre sammenbinding mellem Jylland/Fyn, Vestsjælland, Roskilde, Københavns Vestegn og Amager. Denne kapacitetsforøgelse vil samtidig muliggøre flere direkte tog til Københavns Lufthavn uden om Københavns Hovedbanegård.

Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station vil gøre det muligt at skifte mellem landdels- og regionaltog, to S-togslinjer, den kommende Sydhavnsmetro og busser. Ved Sydhavnsmetroens åbning forventes stationen at få ca. 37.000 på-, af- og omstigere og derved blive en af de største stationer i landet. I tillæg til etableringen af perroner på Øresundsbane vil det samlede stationsanlæg blive bundet sammen af en fælles concourse, som letter omstigning og styrker stationen som knudepunkt.

Anlægget af Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station samt en tilslutning med tunnel til det eksisterende stationsanlæg har en skønnet totaludgift på 0,4 mia. kr.

Når stationen står færdig i 2025, foreslås stationen omdøbt til et navn, der tydeliggør stationens status som den nye store sydlige indgang til København.

Anlæg af fjern- og regionaltogets perroner på Glostrup Station



Glostrup Station bliver ved åbningen af den kommende letbane i Ring 3 et vigtigt knudepunkt ikke bare for den kollektive transport på Københavns Vestegn, men i hele Hovedstaden.

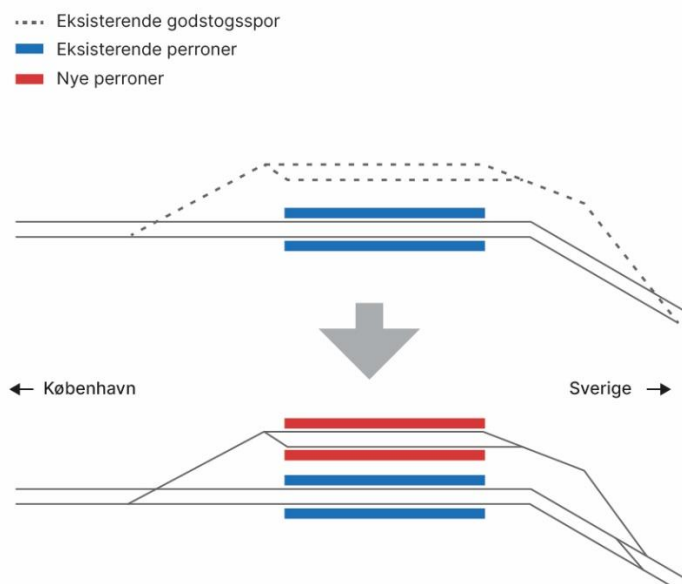
Med en udbygning af Glostrup Station, sådan at også landdels- og regionaltog kan standse på stationen, kan der ske en yderligere styrkelse af Glostrup Station som knudepunkt. Her vil passagerer kunne stige om til S-tog og letbanen for at komme hurtigt på tværs af Hovedstaden. For borgerne på Københavns Vestegn vil perronerne desuden skabe muligheden for, at direkte tog til Amager og Københavns Lufthavn ligeledes standser på Glostrup Station.

For at få de fulde gevinster af en udbygning af Glostrup Station er det afgørende, at der også sker en udbygning af den øvrige del af den nye sydlige jernbanekorridor via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn. Projektet med to fjern- og regionaltogets perroner (fire perronspor) har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 970 mio. kr., svarende til en årlig forrentning på 10,4 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Beslutningsgrundlaget for beslutning om anlæg af fjern- og regionaltogets perroner på Glostrup Station er klart, men projektet vil forventeligt først kunne udføres i 2030, når det nye signalsystem er udrullet på strækningen.

Anlæg af to fjern- og regionaltogets perroner ved Glostrup Station har en anlægsudgift på 0,4 mia. kr.

Udvidelse af Københavns Lufthavn Station



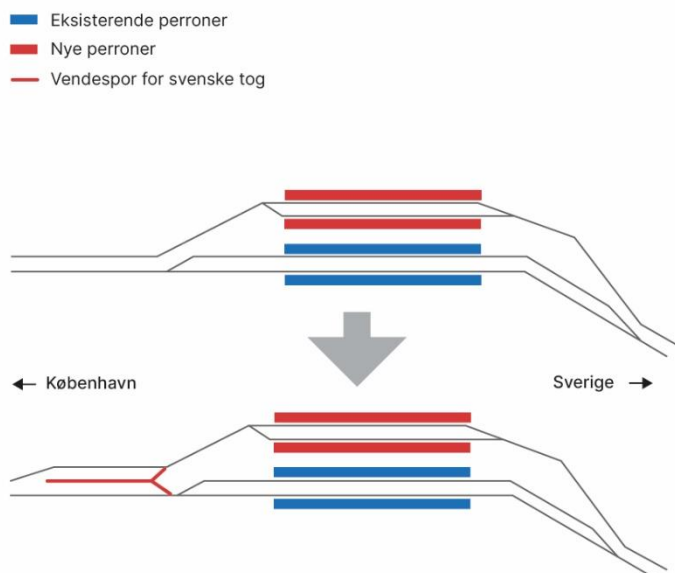
Jernbanesporene ved Københavns Lufthavn Station har allerede i dag for lav kapacitet til at håndtere de person- og godstog, der normalt kører på Øresundsbanen. Det betyder, at togenes punktlighed er udfordret, hvilket forplanter sig til Københavns Hovedbanegård og dermed resten af fjern- og regionaltrafikken.

Med en udvidelse af Københavns Lufthavn Station bliver kapaciteten øget, og der bliver etableret to ekstra perroner på de nuværende godsspor. Udvidelsen af stationen er en forudsætning for etablering af den nye sydlige jernbanekorridor, og dermed også flere direkte tog i landdels- og regionaltrafikken. Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 2,0 mia. kr., svarende til en årlig forrentning på 11,2 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 2,1 mia. kr., svarende til en årlig forrentning på 11,3 pct.

En udvidelse af Københavns Lufthavn Station er beslutningsklar og Sund & Bælt A/S, der ejer stationen, er i gang med at forberede en udvidelse, sådan at projektet kan gennemføres inden det nye signalsystem bliver udrullet på strækningen. Dermed kan udvidelsen også være klar til den forventede stigning i godstogstrafikken, når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029.

Udvidelsen af kapaciteten ved Københavns Lufthavn Station har en skønnet anlægsudgift på 0,6 mia. kr.

Anlæg af vendespor ved Københavns Lufthavn Station



Det er i dag i praksis ikke muligt at vende tog fra Sverige på Københavns Lufthavn Station. Det betyder, at alle tog fra Sverige skal fortsætte ind til Københavns Hovedbanegård, hvis kapacitet i dag er fyldt op. Med etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station vil det være muligt at vende tog fra Sverige.

Vendesporet vil muliggøre en styrkelse af Øresundstrafikken med flere tog over Øresund, og vil endvidere udgøre et værn mod forsinkede tog fra Sverige, som i dag er nødt til at fortsætte til Københavns Hovedbanegård og forstyrre resten af togdriften. Projektet kan således både styrke integrationen af Øresundsregionen og bidrage til en øget punktlighed i hele Danmark. Samtidig vil et vendespor afhængig af den valgte køreplan kunne frigive kapacitet på Øresundsbanen i myldretiden, således at flere landsdels- og regionaltog fra den danske trafik kan køre til Amager og Københavns Lufthavn. Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 330 mio. kr., svarende til en årlig forrentning på 3,7 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Anlæg af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station er skønsmæssigt anslået til 0,3 mia. kr., og vil først kunne udføres i anden halvdel af 2020'erne efter det nye signalsystem er udrullet på strækningen. Næste skridt er udarbejdelsen af et endeligt beslutningsgrundlag.

Anlæg af overhalingsspor til godstog ved Kalvebod



For at få de fulde gevinster af den nye sydlige jernbanekorridor fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn er det afgørende at der bliver skabt plads til godstog på strækningen. Som kapaciteten på strækningen er i dag, vil godstogene køre i vejen for passagertogene og besværliggøre nye direkte og hurtige forbindelser til Amager og Københavns Lufthavn, og dermed også en udvidelse af trafikken mellem landsdelene.

Med etableringen af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod kan det sikres, at godstog ikke kommer i konflikt med passagertogtrafikken som følge af det øgede trafikomfang og det forventede øgede antal godstog, når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029. Et overhalingsspor til godstog styrker dermed både den kollektive transport og skaber bedre rammer for godstrafikken. Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 230 mio. kr., svarende til en årlig forrentning på 5,9 pct. beregnet med CO₂-pris på 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 240 mio. kr., svarende til en årlig forrentning på 6,0 pct.

Anlæg af et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod er i en forundersøgelse vurderet til at koste 0,3 mia. kr. og vil først kunne udføres i anden halvdel af 2020'erne, efter det nye signalsystem er udrullet på strækningen. Næste skridt er udarbejdelsen af et endeligt beslutningsgrundlag.

Flytning af Herlev Station



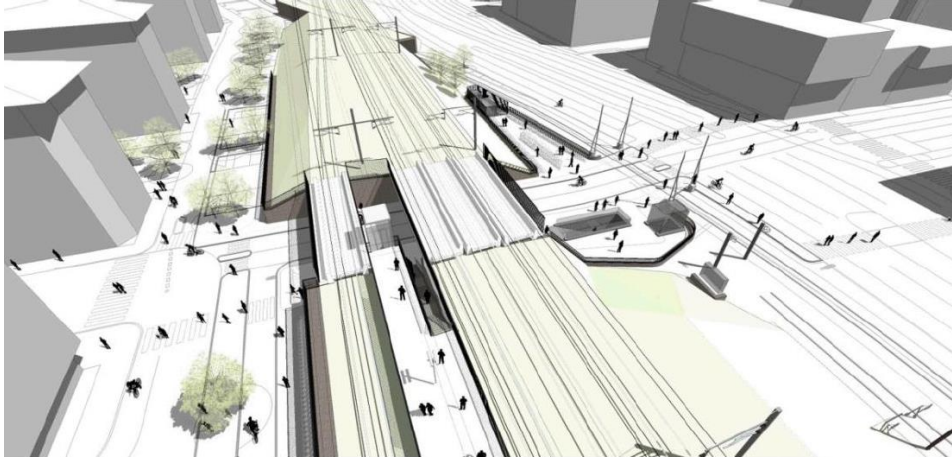
Med den eksisterende placering af S-togsperronen på Herlev Station, vil der være en gangafstand mellem den kommende letbane i Ring 3 og S-togsstationen på ca. 200 m. En flytning af perronen vil give optimale omstigningsforhold mellem S-tog og den kommende letbane i Ring 3, idet der via trapper og elevator kan etableres direkte forbindelse mellem letbanen og S-toget.

En ny direkte perronadgang til letbanen vil medføre tidsgevinster både for passagerer, der skal omstige til letbanen, og for flertallet af de øvrige rejsende, der benytter gang eller cykel til og fra Herlev Station. Ved skift mellem S-tog til letbanen vil der være en tidsbesparelse på ca. 3 minutter.

I forbindelse med en flytning af stationen vil det være nødvendigt at nedlægge det nuværende vendespor, som bruges ved større uregelmæssigheder og større vedligeholdelsesopgaver på S-banen. For at imødegå nedlæggelsen af vendesporet anlægges sporforbindelser øst og vest for stationen, som vil give samme vendemuligheder. Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 120 mio. kr., svarende til en årlig forrentning på 5,6 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Flytningen af Herlev Station har en skønnet anlægsudgift på 0,2 mia. kr.

Ombygning af Nordhavn Station



Med etableringen af Cityringen og metro til Nordhavn bliver Nordhavn Station et nyt knudepunkt. For at sikre bedre omstigningsmuligheder skal Nordhavn Station bygges om, så den kommer til at hænge bedre sammen med byrummet, og så der bliver en lettere omstigning mellem S-tog og metroen.

Ombygning af Nordhavn Station omfatter etablering af en nordlig adgang mellem Århusgade og stationens perron i form af en trappe og en elevator, ligesom der etableres en østlig forplads mod Kalkbrænderihavnsvej og forbedrede adgangsforhold mellem denne forplads, Århusgade og Østbanegade.

Ombygning af Nordhavn Station er tidligere blevet sat i bero. Næste skridt er udarbejdelsen af et nyt beslutningsgrundlag.

Ombygningen af Nordhavn Station har en skønnet totaludgift på 0,1 mia. kr.

Anlæg af vendespor til S-tog ved Carlsberg Station

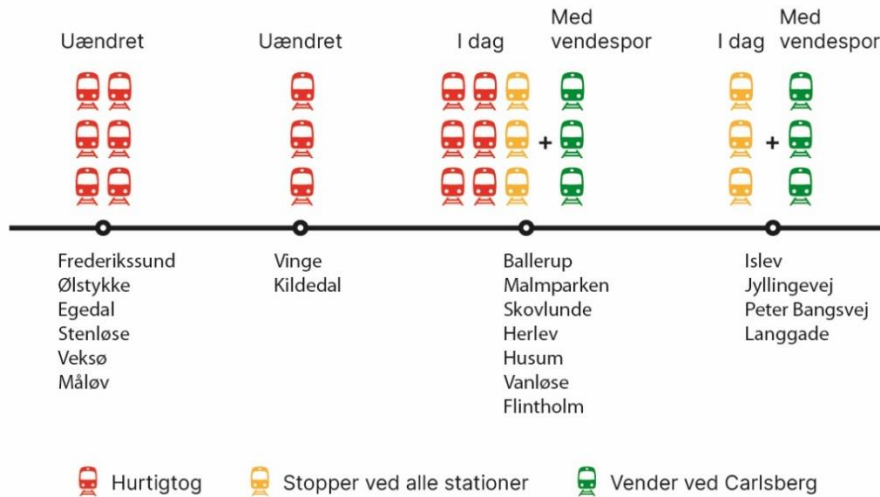


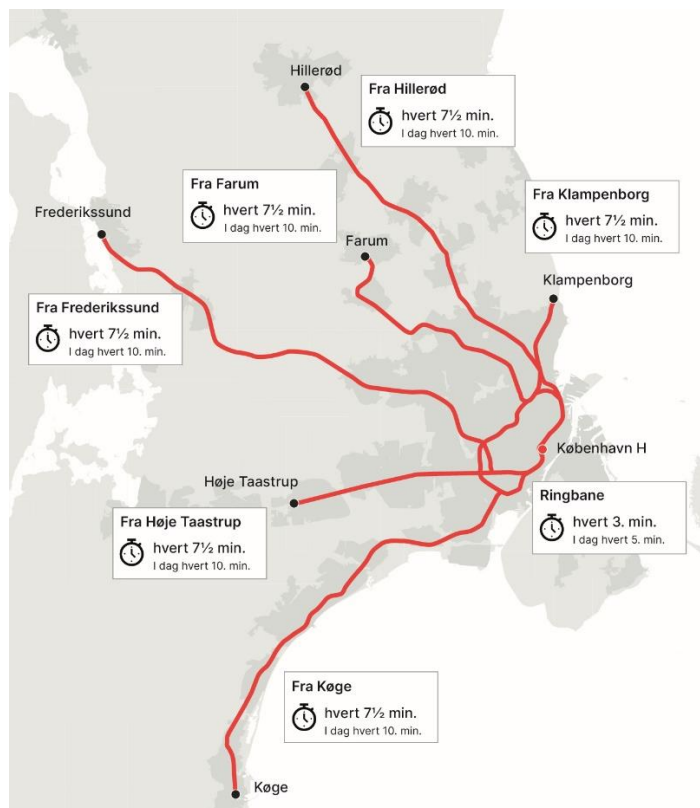
Illustration af mulig trafikering af Frederikssundsstrækningen

Frederikssundsstrækningen på S-banen har stort set lige så mange rejsende som strækningerne til Hillerød og Køge, men er kun betjent med ni tog i timen mod 12 tog i timen til Hillerød og Køge. Dermed er kapaciteten i S-togene på Frederikssundsstrækningen udfordret, og selvom der er passagerefterspørgsel efter flere afgange, kan det teknisk set ikke lade sig gøre.

Med anlæg af et vendespor i området øst for Carlsberg Station bliver det muligt at indsætte tre ekstra tog pr. time pr. retning på Frederikssundsbanen. Derved kan alle stationer på Frederikssundsstrækningen som minimum blive betjent hvert 10. minut, og samtidig vil et vendespor understøtte en robust trafikafvikling, som mindsker risikoen for forsinkelser og aflysninger. Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 310 mio. kr., svarende til en årlig forrentning på 8,0 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Vendespoeret er et vigtigt projekt for udbygningen og fremtidssikringen af S-banen, når den overgår til metrodrift. Samtidig vil vendespoeret i omstillingen til metrodrift skabe mulighed for at opnå driftserfaringer med kørsel med automatiserede tog i det åbne land og ved høje hastigheder, uden at de nye tog behøver at køre ind til en central del af København.

Vendespor ved Carlsberg Station har en skønnet totaludgift på 0,2 mia. kr.

Metrodrift på S-banen

S-banen er af afgørende betydning for mobiliteten i hovedstadsområdet, men pasgertallet har over de seneste år været faldende. Det er ikke muligt at øge antallet af afgang, da der i dag er en kapacitetsmæssig grænse i form af antallet af S-tog til rådighed, idet DSB allerede udnytter den nuværende S-togsflåde tæt på kapacitetsgrænsen i myldretiden.

Den næste generation af S-tog, som skal afløse de eksisterende S-tog ved udgangen af 2020'erne, kan ved brug af det nye signalsystem blive automatiske, som man kender fra metroen i København. Med metrodrift bliver der skabt grundlaget for så hyppige tog, at man ligesom i Metroen ikke behøver en køreplan. Det vil give et markant kvalitetspring i betjeningen af hele hovedstadsområdet og skabe grundlaget for en ny Metropolbane og et sammenhængende metropolnetværk. Derudover danner omlægningen til metrodrift grundlaget for flere tog til tiden og en mere fleksibel drift til gavn for passagerne.

DSB skal stå for omlægningen til metrodrift på S-banen, som kan påbegyndes fra slutningen af 2020'erne.

Hastighedsopgraderinger på S-banen



Rejsetidsbesparelser på S-banens fingre

Strækningerne på S-banen har i dag en række lokale hastighedsnedsættelser forårsaget af sporforhold, for snævre kurver, for ringe bæreevne af broer mv. Med projektet om hastighedsopgraderinger af S-banen bliver disse såkaldte ”knaster” udbedret, hvorefter hastigheden kan sættes op.

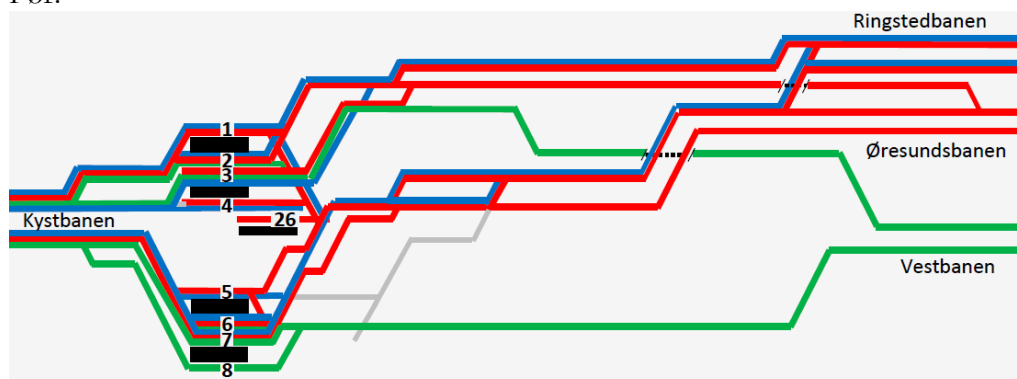
Der er tale om 16 ”knaster”, hvor hastigheden kan øges op til 120 km/t, som er den maksimale hastighed på S-banen. Der er for hver enkelt ”knast” tale om relativt små tidsgevinster, men det har samlet set en forholdsvis stor effekt, da der er mange passagerer, der får glæde af den daglige kortere rejsetid. Samlet set har projektet et positivt samfundsøkonomisk afkast på 1,6 mia. kr., svarende til en årlig forrentning på 16,3 pct. for CO2-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Fjernelsen af ”knasterne” er undersøgt som enkeltstående projekter. Af hensyn til trafikafviklingen vil fjernelsen af ”knasterne” forventeligt blive indarbejdet i kommende sporfornyelsesprojekter, hvilket potentielt samtidigt kan vil reducere omkostningerne til projektet.

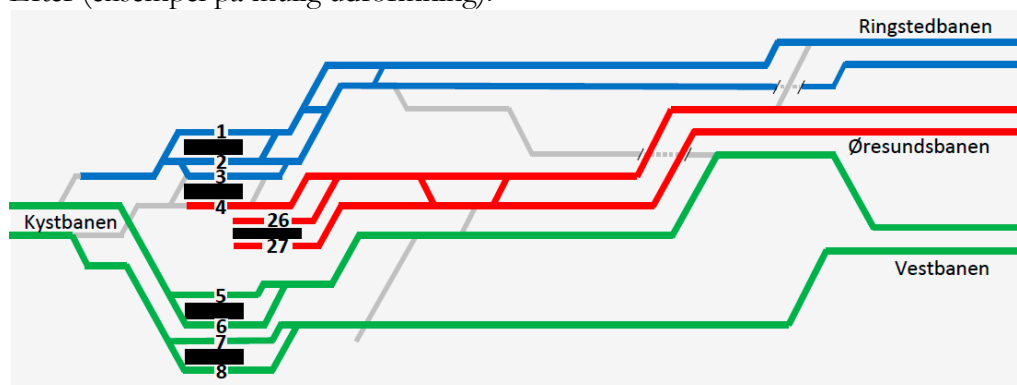
Totaludgiften til hastighedsopgraderinger af S-banen er 0,3 mia. kr.

Forenkling af Københavns Hovedbanegård

Før:



Efter (eksempel på mulig udformning):



Københavns Hovedbanegård er det centrale knudepunkt i hovedstadsområdet, hvor landsdels- og regionaltrafikken fra hele landet mødes. Det betyder, at forsinkelser, som opstår på Københavns Hovedbanegård, breder sig til hele landet.

Der kan gennemføres en ombygning af Københavns Hovedbanegård efter japansk forbillede, så behovet for krydsende sporveje undgås, hvilket kan forbedre punktligheden ind og ud af Hovedbanegården til gavn for både regionaltrafikken og landsdelstrafikken. Ankomstforsinkelsen kan gennemsnitligt reduceres med næsten et halvt minut for 25 mio. passagerer årligt på København H. Effekten spredes desuden ud over banenettet, hvor den kommer 43 mio. passagerer til gode årligt. Samlet set har projektet et positivt samfundsøkonomisk afkast på 600 mio. kr., svarende til en årlig forrentning på 4,4 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton. Næste skridt er udarbejdelsen af et endeligt beslutningsgrundlag for projektet.

Forenklingen af Københavns Hovedbanegård har en skønnet totaludgift på 1,9 mia. kr.

Opgradering af Hillerød Station



Hillerød Station er i dag et knudepunkt for togtrafikken i Nordsjælland. Her mødes S-banen, Frederiksværkbanen, Lille Nord og Gribskovbanen.

Med en opgradering af Hillerød Station vil der blive skabt mulighed for direkte lokaltogforbindelse fra Helsingør, Gilleleje og Tisvildeleje via Hillerød til den nye Favrholm Station ved det kommende Nyt Hospital Nordsjælland. Samtidig vil opgraderingen også give mulighed for direkte samdrift mellem Frederiksværkbanen og de nordlige baner.

Projektet er ved at blive undersøgt af Banedanmark. En forudsætning for at få de fulde gevinster fra opgraderingen af Hillerød Station er, at Region Hovedstaden samtidig etablerer vendesporsanlæg og to perronspor på Favrholm Station, således at det nye sygehus kan betjenes af de mange direkte togforbindelser.

Opgraderingen af Hillerød Station har en skønnet totaludgift på 0,4 mia. kr.

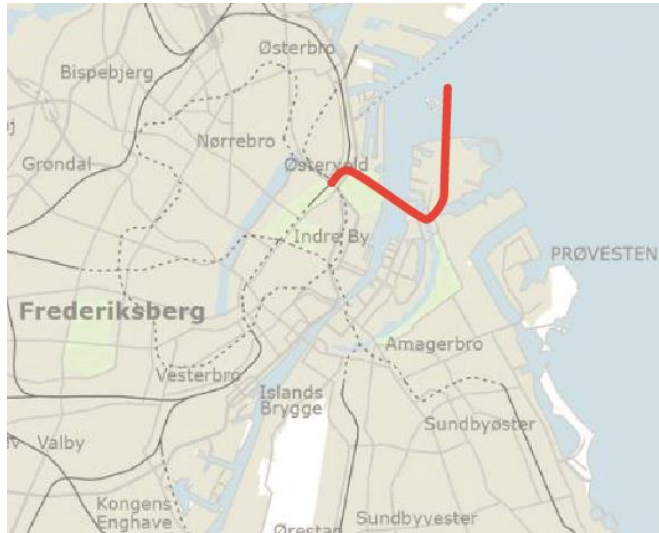
Forskønnelse af Nørreport Station



Nørreport Station er en af Danmarks mest benyttede stationer, hvor der hver dag færdes tusindvis af passagerer. Alligevel fremstår særligt de underjordiske perron-afsnit på stationen i dag ikke som et trygt og behageligt sted at færdes. Væggene er præget af graffiti, og den nuværende perronbelysning er mangelfuld.

Projektet omfatter afsættelse af 25 mio. kr. til en væsentlig forskønnelse af Nørreport Station. Dette vil omfatte en igangsætning af en række aktiviteter til forskønnelsen af de over- og underjordiske del af stationen, herunder eksempelvis fjernelse af graffiti, forbedring af perroner, trapper og belysning samt fjernelse af lugtgener.

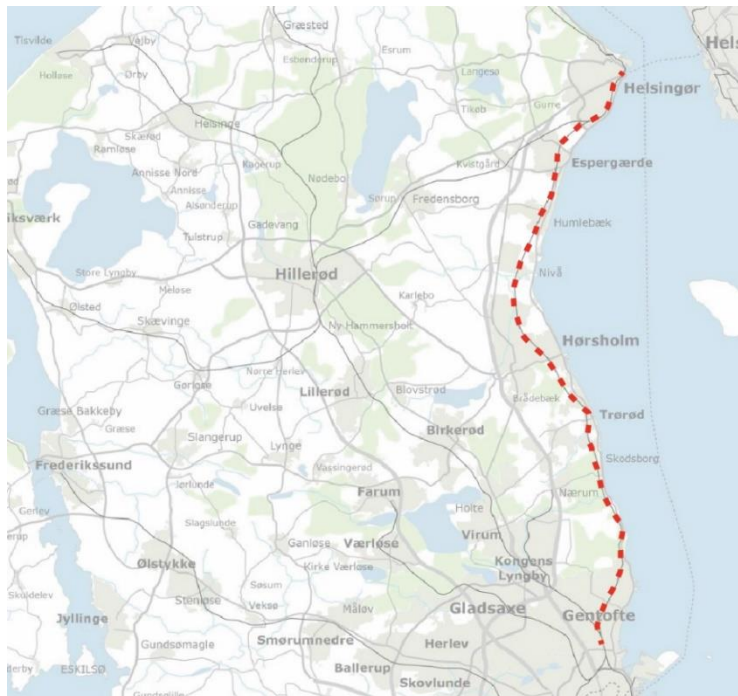
VVM-undersøgelse og anlæg af metro til Lynetteholm og Nordøstamager



Der udvikles en helt ny bydel på Nordøstamager – Lynetteholm og Refshaleøen – i København. Lynetteholmen skal være med til at give flere boliger og et mere blandet udbud af boliger, som kan holde boligprisstigningerne og boligudgifterne nede. Udviklingen på Nordøstamager forudsætter imidlertid, at der er både gode forbindelser med kollektiv transport og med vej til området.

Projektet omfatter en VVM-undersøgelse og anlæg af en metroforbindelse fra Østerport over Refshaleøen og til Lynetteholm, som sikrer mulighederne for byudvikling på Lynetteholm og Nordøstamager.

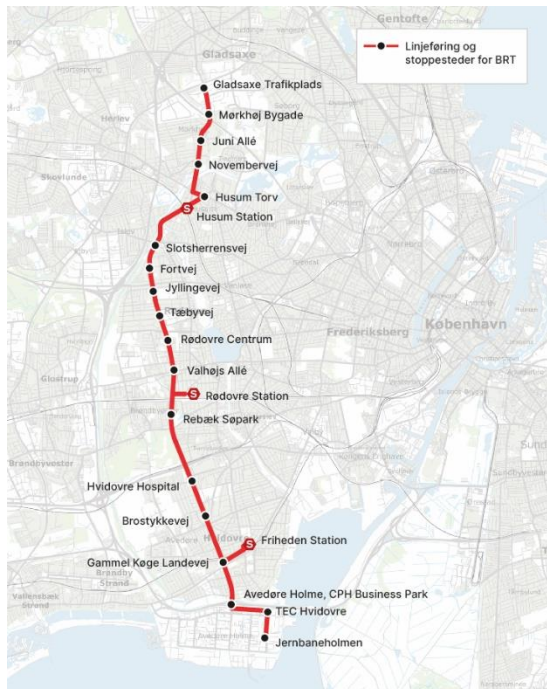
Analyse af metrodrift på Kystbanen



Kystbanen betjenes i dag af regionaltoget, som generelt kører med en lavere punktlighed og har længere opholdstider sammenlignet med S-tog. Med en udrulning af metrodrift på S-banen, i forbindelse med den næste generation af S-tog, er det relevant at undersøge mulighederne for, at Kystbanen også kan få glæde af flere afgange, højere punktlighed og potentielt kortere rejsetider sammenlignet med den nuværende betjening.

Projektet omfatter gennemførelsen af en strategisk analyse af mulighederne for, at den næste generation af S-tog, og dermed indførelsen af metrodrift på S-banen, kan udvides til også at omfatte Kystbanen. Analysen skal også undersøge mulighederne for samtidig at øge kapaciteten på S-banen, og den skal ske med inddragelse af DSB og kommunerne langs Kystbanen.

BRT-linje på 200S (Gladsaxe Trafikplads til Avedøre Holme)



For at styrke den tværgående kollektive trafik i metropolnetværket foreslås den nuværende 200S rute fra Gladsaxe Trafikplads i nord til Avedøre Holme i syd opgraderet til BRT (Bus Rapid Transit). En BRT på 200S fra Gladsaxe til Avedøre går gennem bl.a. Hvidovre, Rødovre, København og Gladsaxe Kommune og vil have en længde på ca. 19 km. Den konkrete linjeføring vil skulle drøftes med kommunerne.

Linjen forbinder fire S-togslinjer, den kommende letbane samt en række vigtige buslinjer. Linjen har også forbindelse til det tætte boligområde i Høje Gladsaxe, TV-byen og er desuden koblet op til linje 5C via Husum Torv. Længere sydpå servicerer linjen Rødovre C og Rødovre St., Hvidovre Hospital og Friheden Station. BRT-linjen kan på sigt forlænges til udviklingsprojektet ”Holmene”.

Movias indledende undersøgelser viser, at BRT på 200S vil medføre en passager-vækst (antal påstigere pr. hverdag) på 25-35 pct. Samtidig vil køretidsbesparelsen i myldretiden være ca. 12 minutter.

Det er forventningen, at det er elbusser, der skal køre på strækningen, hvilket vil give en positiv støj- og klimaeffekt.

Den statslige andel af udgiften til anlæg af BRT-linjen fra Gladsaxe Trafikplads til Avedøre Holme vurderes at være 0,6 mia. kr. Næste skridt er at udarbejde et endeligt beslutningsgrundlag for projektet.

BRT-linje på 400S i Ring 4 (Ishøj St. til Lyngby St.)



For at styrke den tværgående kollektive trafik i metropolnetværket foreslås den nuværende 400S rute fra Lyngby i nord til Ishøj i syd opgraderet til BRT (Bus Rapid Transit). En BRT på 400S vil strække sig over ca. 34 km, og vil skabe bedre kobling til S-tognettet, hvor linjen kobles til S-toglinjerne A, B, C, E og H. BRT-linjen planlægges at køre igennem Lautrupgård i Ballerup Kommune, som er et af de største erhvervsområder på Sjælland. I dag holder mange pendlere i kø i Lautrupgård. En højklasset løsning gennem området kan medvirke til overflytning fra bilerne samt en yderligere (by)udvikling i Lautrupgård. Den konkrete linjeføring vil skulle drøftes med kommunerne, som linjen er beliggende i.

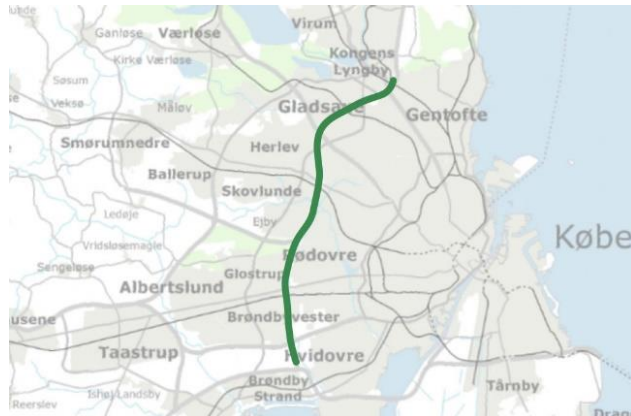
Movias indledende undersøgelser viser, at en BRT på 400S fra Lyngby til Ishøj vil medføre en passagervækst (antal påstigere pr. hverdag) på 30-40 pct. Samtidig vil køretidsbesparelsen i myldretiden være ca. 15 minutter.

Det er forventningen, at det er elbusser, der skal køre på strækningen, hvilket vil give en positiv støj- og klimaeffekt.

Den statslige andel af udgiften til at opgradere 400S til BRT vurderes at være 1,0 mia. kr. Næste skridt er udarbejdelse af et endeligt beslutningsgrundlag for projektet.

Vejnettet

Øget kapacitet på Motorring 3 ved København



Motorring 3 er i dag en sammenhængende motorvej mellem Helsingør-motorvejen og Køge Bugt Motorvejen. Strækningen er den vigtigste ringvejsforbindelse omkring København og med en hverdagsdøgntrafik på over 130.000 køretøjer samtidig en af Danmarks mest befærdede motorveje.

Der er stigende trængselsproblemer på Motorring 3. Hvis der ikke sker en forbedring af fremkommeligheden på motorvejen, vil den stigende trafik i stedet søge ud på mindre veje, hvor andre borgere vil opleve større trafikale og støjmæssige belastninger, end hvad der er tilfældet i dag.

Med projektet øges fremkommeligheden på Motorring 3 ved bl.a. at inddrage eksisterende nødspor til kørsel på store dele af strækningen. Projektet vil afhjælpe nuværende flaskehalse og er en forudsætning for at øge kapaciteten i indfaldskorridorerne ind og ud af København.

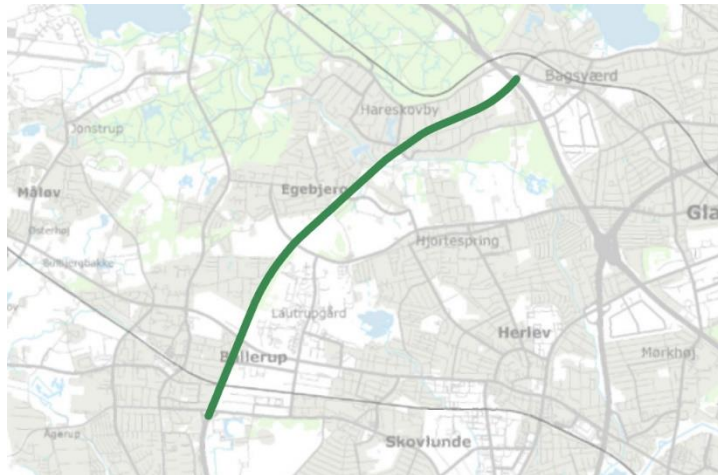
Derudover vil projektet forbedre trafiksikkerheden på strækningen, og da trafikken generelt afvikles mest sikkert på motorveje, forventes der et fald i det samlede antal ulykker i området.

Motorring 3 forløber tæt forbi boligområder, som udsættes for støj væsentligt over de vejledende støjgrænser. For nuværende pågår der derfor en analyse af projektet, hvor virkninger på miljøet, herunder støjforholdene, gennemgås nærmere. Dette med henblik på at sikre støjreducerende tiltag i projektet.

Som et led i indsatsen mod trafikstøj fra bynære motorveje vil der desuden blive etableret en forsøgsordning med ”støj-stærkasser” på Motorring 3.

Projektet har en skønnet totaludgift på 0,3 mia.kr.

Udvidelse af Ring 4 København (nordlig)



Ring 4 udgør, ligesom Motorring 3, en central ringforbindelse rundt om København, og der opleves også her dagligt store fremkommelighedsproblemer i myldretiden. Trængslen forventes at stige i de kommende år.

Med projektet igangsættes en VVM-undersøgelse af en udvidelse af Ring 4 fra 4 til 6 spor mellem Ballerup C til Ballerup Byvej ("Chokoladekrydset") samt en udvidelse til 4-sporet bygade mellem Sortemosevej og Hillerødmotorvejen. Der afsættes med projektet derudover en ramme på 0,9 mia. kr. til at gennemføre projektet, der skal reducere trængslen og forbedre fremkommeligheden i Ring 4-korridoren.

Projektet forventes at have et positivt samfundsøkonomisk afkast på 1.430 mio. kr. svarende til en forrentning på 8,6 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 1.395 mio. kr. svarende til en forrentning på 8,4 pct.

Udvidelse af Motorring 4 ved København (sydlig)



På den sydligste del af Motorring 4 opleves dagligt store fremkommelighedsproblemer i myldretiden. Udfordringerne forventes at blive større i de kommende år.

Projektet omfatter en udvidelse af Motorring 4 på ca. 3 km mellem motorvejskryds Ishøj og motorvejskryds Vallensbæk med 2 ekstra vognbaner. Der udvides således fra fire til seks spor mellem motorvejskryds Ishøj og Ishøj Stationsvej, og der udvides fra seks til otte spor mellem Ishøj Stationsvej og motorvejskryds Vallensbæk.

Projektet har til formål at reducere den aktuelle og forventede trængsel samt at styrke Motorring 4's rolle som fordeler af trafikken til og fra Københavnsområdet - særligt i forhold til de to store indfaldskorridorer Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen.

Med projektet igangsættes en VVM-undersøgelse og afsættes en ramme på 0,6 mia. kr. til at gennemføre projektet.

Projektet forventes at have et positivt samfundsøkonomisk afkast på 494 mio. kr. svarende til en forrentning på 6,0 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 481 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,9 pct.

Udvidelse af Øresundsmotorvejen



Der er kapacitetsudfordringer på Øresundsmotorvejen, som forventes at blive større i fremtiden. Den mest belastede strækning på Øresundsmotorvejen er den vestligste del med afgreningerne mod Amagermotorvejen og København C, hvor dagligt ca. 100.000 køretøjer benytter motorvejen.

Med projektet udvides Øresundsmotorvejen med et ekstra spor i hver retning fra Vestamager til Københavns Lufthavn. For den østlige del nærmest Øresundsbron betyder det, at strækningen udvides fra to til tre spor i hver retning, mens strækningen i den vestlige del inden afgreningerne til Amagermotorvejen og København C udvides fra tre til fire spor i hver retning. Samtidig udbygges tilslutningsanlæg og sammenfletningen med Amagermotorvejen.

Projektet har en anlægsudgift på 0,6 mia. kr.

Formålet med udvidelsen er at afhjælpe eksisterende og fremtidige kapacitetsudfordringer på strækningen. Herudover vil en udvidelse afhjælpe trafikikkerhedsmæssige udfordringer.

Som led i projektet er der indregnet tiltag, der sikrer, at støjbelastningen af boliger langs Øresundsmotorvejen ikke forøges i forhold til i dag.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 627 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,9 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 608 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,8 pct.

Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene



Amagermotorvejen er en af Danmarks mest belastede motorvejsstrækninger med 120.000-130.000 køretøjer om dagen. Det medfører fortsat stigende rejsetider, og at motorvejen er meget følsom over for uheld og andre trafikale hændelser. Tilsvarende oplever trafikanterne fra Amagermotorvejen mod Avedøre Holme-området omfattende fremkommelighedsproblemer i tilslutningsanlæggene og på det tilstødende vejnet.

Projektet har en skønnet totaludgift på 1,7 mia. kr.

Projektet omfatter en markant udbygning af Amagermotorvejen. Projektet indebærer blandt andet, at Amagermotorvejen udbygges til 8 spor ved inddragelse af nødsporene, og at den nuværende motorvej suppleres med parallelle fordelingsveje á 2 kørespor i begge retninger på strækningen mellem Motorvejskryds Avedøre og Kalvebodbroerne. Derudover etableres 4 kørespor på strækningen fra Kalvebodbroerne til TSA 20 København C ved inddragelse af nødsporene.

Projektet er en nødvendig forudsætning for etablering af ”Holmene” syd for Avedøre Holme.

Amagermotorvejen fungerer i vid udstrækning som en udvekslingsstrækning mellem bl.a. Motorring 3 og Øresundsmotorvejen, og der er derfor et positivt samspil med betydelige trafikale gevinster ved en samtidig udbygning og håndtering af flaskeløse på de tre strækninger.

Som led i projektet opsættes ca. 8 km støjskærme, der vil reducere antallet af støjbelastede boliger væsentligt.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 720 mio. kr. svarende til en forrentning på 4,6 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 712 mio. kr., hvilket fortsat svarer til en forrentning på 4,6 pct.

Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Motorring 3 til Ring 4



Hillerødmotorvejen er i lighed med de fleste andre motorveje i Hovedstadsområdet hårdt belastet i myldretidsperioderne og især på de strækninger, hvor der er udveksling af trafik med andre større veje.

Projektet omfatter en udvidelse af Hillerødmotorvejen mellem Motorring 3 ved Motorvejskryds Gladsaxe og Ring 4 ved Bagsværd. Udvidelsen vil afhjælpe kødanelse og forkorte rejsetiden og skal ses i sammenhæng med udvidelse af kapaciteten på Motorring 3.

Projektet indebærer væsentlige forbedringer for miljøet og særligt i forhold til bekæmpelse af støj fra trafikken på motorvejen, som forventes at stige i de kommende år. Med projektet opsættes der 4 km støjskærme med henblik på at nedbringe støjen for boliger og kolonihavehuse langs motorvejsstrækningen.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 0,4 mia. kr.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 3.362 mio. kr. svarende til en forrentning på 21,3 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 3.349 mio. kr. svarende til en forrentning på 21,1 pct.

Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej



Hillerødmotorvejen er en central indfaldskorridor til hovedstaden. På strækningen fra Allerød til Hillerød er der allerede i dag stor trængsel på hverdage. Om morgenen er der kolonnekørsel i sydgående retning, som tager til i tæthed jo længere sydpå, man kommer, og om eftermiddagen er der lang kø lige inden strækningen ved Hillerødmotorvejens ophør og overgangen til motortrafikvejen. Herefter er der tæt trafik i nordgående retning.

Med projektet udvides den eksisterende motortrafikvej til en 4-sporet motorvej på hele den 13 km lange strækning. Formålet er at afhjælpe trængslen på den nuværende motortrafikvej mellem Allerød og Hillerød, som hovedsagligt er udlagt som 2+1-vej. Udvidelsen til motorvej vil øge kapaciteten og rejsehastighederne betragteligt. Mange af vejene som ligger parallelt med den udvidede strækning aflastes, og trængslen mindskes.

I projektet indgår ca. 5 km støjskærm og forhøjelse af en ca. 1 km lang støjvold. Der etableres desuden erstatningsnatur for at modvirke mulig påvirkning af det omkringliggende natur.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 0,9 mia. kr.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 3.819 mio. kr. svarende til en forrentning på 16,1 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 3.745 mio. kr. svarende til en forrentning på 15,6 pct.

Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Ring 4 - Farum



Med en forlængelse af Hillerødmotorvejen fra Allerød til Hillerød vil der opstå øget pres på Hillerødmotorvejen på strækningen mod København.

Med projektet igangsættes en VVM-undersøgelse af en udvidelse af Hillerødmotorvejen på den ca. 9 km lange strækning fra Ring 4 til Farum og reserveres en ramme på 1,1 mia. kr. til at gennemføre projektet.

Projektet omfatter en udvidelse fra de nuværende 4 spor til 6 spor inklusiv anlæg af nye nødspor. Udvidelsen vil udvide vejkapaciteten på Hillerødmotorvejen og reducere trængslen mellem Ring 4 og Farum.

Anlæg af Frederikssundmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund



I Frederikssundkorridoren er der en markant byudvikling og befolkningstilvækst, som øger behovet for en forbedret infrastruktur. Hertil kommer den nye forbindelse over Roskilde Fjord syd for Frederikssund, som også bidrager til øget trafikvækst på strækningen.

Frederikssundkorridoren er en af de mest trafikerede statsveje i landet, og den eneste af indfaldsvejene til hovedstadsområdet, der ikke er udbygget til motorvej. De store trafikmængder på Frederikssundsvej giver i dag problemer med at afvikle trafikken i de signalregulerede kryds med deraf følgende kødannelse og forsinkelser i myldretiderne samt støjbelastning og barriereeffekt, hvor vejen passerer bysamfund.

Med projektet udbygges den ca. 21 km lange strækning på Frederikssundmotorvejen mellem Tværvej og J. F. Willumsensvej i Frederikssund. Projektet vil aflaste den nuværende Frederikssundsvej fra Kildedal til Frederikssund, samt de berørte byer på strækningen, som Frederikssundsvej passerer igennem. Der er vedtaget anlægslov for projektet.

Som led i projektet opsættes 9,1 km støjskærme. Der vil i en senere fase blive taget stilling til, hvorvidt der skal etableres en støjvold ved St. Rørbæk.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 2,9 mia. kr.

Projektet har et markant positivt samfundsøkonomisk afkast på 9.451 mio. kr. svarende til en forrentning på 13,1 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 9.244 mio. kr. svarende til en forrentning på 12,7 pct.

Forlængelse af Nordhavnstunnel og VVM-undersøgelse af Østlig Ringvej



Der udvikles en helt ny bydel på Nordøstamager – Lynetteholm og Refshaleøen – i København. Lynetteholmen skal være med til at give flere boliger og et mere blandet udbud af boliger, som kan holde boligprisstigningerne og boligudgifterne nede. Udviklingen på Nordøstamager forudsætter imidlertid, at der er både gode forbindelser med kollektiv transport og med vej til området.

Projektet omfatter en forlængelse af Nordhavnstunnelen til Lynetteholm og en VVM-undersøgelse af en fuld ny Østlig Ringvej, som via Amager skal forbinde Helsingørsmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd. Undersøgelsen fokuserer på anlæg af en sænketunnel med genbrug af Femern Bælt-forbindelsens tunnelelementfabrik ved Rødby.