



Notat

Til ØU

Orientering om *Danmark fremad - Infrastrukturplan 2035*

Resumé

Økonomiudvalget orienteres om regeringens infrastrukturinvesteringsplan *Danmark Fremad - Infrastrukturplan 2035* med fokus på elementer med betydning for Københavns og hovedstadsregionen.

Sagsfremstilling

Regeringen har den 8. april 2021 præsenteret *Danmark fremad - Infrastrukturplan 2035*. Planen er regeringens udspil til investeringer i trafikal infrastruktur frem til 2035.

Regeringen ønsker frem til 2035 at anvende 105,8 mia. kr. til nye infrastrukturinvesteringer. Hertil kommer yderligere ca. 55 mia. kr. til at færdiggøre allerede igangsatte projekter samt eksisterende vedligehold. Desuden reserverer regeringen råderum på 12,7 mia. kr. til etablering af en vej- og metrobetjening af Lynetteholm, finansieret af fremtidigt salg af grunde på Lynetteholm jf. nedenfor.

Regeringen står bag de gældende forlig om Togfonden DK og Bedre og billigere kollektiv trafik og lægger op til, at der reserveres midler inden for rammen til offentlige investeringer, der muliggør de resterende prioriteter i Togfonden samt til initiativer målrettet bedre og billigere kollektiv trafik.

Infrastrukturplanens tager udgangspunkt i syv pejlemærker:

- Færre skal sidde i kø
- Kollektiv transport skal være attraktiv
- Det skal være lige så nemt at køre i en grøn bil som i en fossil bil
- Flere skal vælge cyklen
- Færre skal plages af støj fra trafikken
- En mere grøn retning
- Det skal være mere trygt at færdes på vejene

Regeringen lægger op til, at der indføres rullende planlægning for fremtidige investeringer i infrastruktur, hvor dette udspil tager udgangspunkt i et 15-årigt sigte med 5-årige rul.

Ifølge udspillet forventes de foreslåede projekter samlet set ikke at øge transportens udledning af CO₂, og forventes at give en samfundsøkonomisk gevinst på mere end 20 mia. kr.

08-04-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 869

Dokumentnummer i F2
47822

Sagsnummer eDoc
2021-0099233

Sagsbehandler
Catrine Biering

Planens betydning for København og hovedstadsregionen

Lynetteholm

Det fremgår af planen, at regeringen vil reservere 12,7 mia. kr. i råderum – men ikke finansiering – til etablering af en vej- og metrobetjening af Lynetteholm. Regeringen vil undersøge en model, hvor den nødvendige infrastruktur til Lynetteholm finansieres af Lynetteholm-projektets fremtidige indtægter. Der er således ikke afsat statslig finansiering til metro og Østlig Ringvej i infrastrukturudspillet.

Det er i udspillet ikke opgjort, hvordan de 12,7 mia. kr. fordeles mellem henholdsvis metro og Østlig Ringvej. Økonomiforvaltningen er i dialog med Transportministeriet om, hvordan midlerne forventes disponeret.

Regeringen vil følge op på Principaftale I om Lynetteholm og indgå en ny aftale med Københavns Kommune om det samlede projekt, herunder metro- og vejforbindelser. Regeringen vil afsætte midler til miljøundersøgelserne af metro fra Østerport til Refshaleøen samt Østlig Ringvej. Økonomiforvaltningen er i dialog med Transportministeriet herom.

Øvrige initiativer

Nedenfor er, under udspillets overskrifter, oplistet de projekter, der afsættes midler til i København og hovedstadsregionen. Projekter helt eller delvist i Københavns Kommune er markeret med en * og *kursiv*. Det bemærkes, at de afsatte projektmidler er opgjort forskelligt og at der kun undtagelsesvis er anført årstal for anlæg.

Regeringens kategorier	Økonomi og anlægsår
Veje, der binder landet sammen	
Anlæg af Frederikssundmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund	Skønnet anlægsudgift på 2,9 mia. kr.
Veje, der afhjælper trængsel	
Øget kapacitet på Motorring 3 ved København	Skønnet totaludgift på 0,3 mia.kr.
Udvidelse af Ring 4 ved København (nordlig)	Der afsættes en ramme på 0,9 mia. kr. til at gennemføre projektet
Udvidelse af Motorring 4 ved København (sydlig)	Der afsættes en ramme på 0,6 mia. kr. til at gennemføre projektet.
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	Skønnet anlægsudgift på 0,9 mia. kr.
<i>*Udvidelse af Øresundsmotorvejen</i>	Anlægsudgift på 0,6 mia. kr.
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Motorring 3 til Ring 4	Skønnet anlægsudgift på 0,4 mia. kr.
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Ring 4 til Farum	Der reserveres en ramme på 1,1 mia. kr. til at gennemføre projektet.
Regionale udviklingsprojekter	
Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene	Skønnet totaludgift på 1,7 mia. kr.
<i>*Infrastruktur der muliggør byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholm</i>	-

Det næste skridt i udviklingen af jernbanen	
<i>*Forenkling af Københavns Hovedbanegård, så der bliver færre forsinkelser for passagererne</i>	Skønnet totaludgift på 1,9 mia. kr.
<i>*Ny sydlig jernbanekorridor (Sydkorridoren), så togtrafik kan føres uden om Københavns Hovedbanegård, som er kapacitetspresset i dag. Indbefatter udvidelse af og anlæg af vendespor ved Københavns Lufthavn Station samt anlæg af overhalingsspor til godstog ved Kalvebod</i>	Skønnet totaludgift på 1,2 mia. kr. Kan udføres i anden halvdel af 2020'erne
<i>*Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station</i>	Skønnet totaludgift på 0,4 mia. kr. Forventes anlagt inden 2025
Et nyt metropolnetværk i hovedstadsområdet - En fremtidssikret og udbygget S-bane	
<i>*Vendespor ved Carlsberg Station</i>	Skønnet totaludgift på 0,2 mia. kr.
<i>*Metrodrift på S-banen</i>	Kan påbegyndes fra slutningen af 2020'erne
<i>*Hastighedsopgraderinger på S-banen</i>	Skønnet anlægsudgift på 0,3 mia. kr. Forventes indarbejdet i kommende sporfornyelsesprojekter
Analyse af metrodrift på Kystbanen	-
Et nyt metropolnetværk i hovedstadsområdet - Styrkelse af knudepunkter	
Fjern- og regionaltogets perroner på Glostrup Station	Anlægsudgift på 0,4 mia. kr. Forventes anlagt i 2030
Flytning af Herlev Station	Skønnet anlægsudgift på 0,2 mia. kr.
<i>*Ombygning af Nordhavn Station. Nyt beslutningsgrundlag</i>	Skønnet totaludgift på 0,1 mia. kr.
<i>*Forskønnelse af Nørreport Station</i>	Der afsættes 25 mio. kr.
Opgradering af Hillerød Station	Skønnet totaludgift på 0,4 mia. kr.
Lettere og hurtigere rejser på tværs af fingrene	
<i>*Statslig medfinansiering af nye højklasede Bus Rapid Transit-linjer (BRT) på linje 400S mellem Ishøj og Lyngby og 200S mellem Avedøre Holme og Gladsaxe Trafikplads via Husum</i>	Statslig andel til 400S vurderes at være 1,0 mia. kr. Statslig andel til 200S vurderes at være 0,6 mia. kr.

Udover de konkrete projekter i skemaet ovenfor, har regeringen afsat midler til:

- 100 mio. kr. til pulje til bedre busfremkommelighed
- 100 mio. kr. til dybdegående analyser af højklasset kollektiv transport (BRT og letbane) i de store byer
- 250 mio. kr. til pulje til mere liv og grønne stationer
- 100 mio. kr. til pulje til tryghedsskabende initiativer, herunder på S-togsstationer
- Forundersøgelse af dobbeltspor samt ekstraperron på Køge Station.

Derudover har regeringen afsat midler til en række øvrige initiativer omhandlende ladeinfrastruktur, cykler, støj og tryghed mv. Disse fremgår af skemaet herunder.

Grønne biler	0,5 mia. kr. til ladeinfrastruktur på statsvejnettet
Cykel	2 mia. kr. til cykelfremme og cykelinfrastruktur
	Cyklens år 2022 – kickstart af cyklisme og Tour de France
Støj	3 mia. kr. til bekæmpelse af trafik støj
	Forsøg med "støj-stærekasser" på Motorring 3
Grøn retning	250 mio. kr. til pulje til grønne busser i regionerne og grøn flextrafik
	100 mio. kr. til pulje til el-delebiler
	150 mio. kr. til pulje til biodiversitet langs veje og jernbane
	Mulighed for bilfri gader i landets største byer om søndagen kl. 9-20. Udspillet nævner, at det i København fx kan være i middelalderbyen og brogaderne
Tryghed	700 mio. kr. til intensiveret indsats for at begrænse antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken
	En undersøgelse af mulighederne for at lave zoner i større danske byer med krav til lastbilers direkte udsyn – inspireret af tiltag fra London

Regeringen vil derudover nedsætte et takstudvalg, som skal komme med anbefalinger til, hvordan priserne i den kollektive transport i højere grad kan understøtte en overflytning af passagerer fra bilen og over i den kollektive transport og andre CO2-venlige transportmidler (cykling og gang).

Økonomi

Regeringen kan have ønsker til medfinansiering fra kommunerne ved nogle af projekterne. En eventuel takstreform for den kollektive trafik kan have økonomiske konsekvenser for trafikkselskaberne og dermed kommunerne.

Videre proces

Regeringen lægger op til at drøfte investeringsudspillet med alle Folketingets partier.

Bilag

- Danmark fremad - Infrastrukturplan 2035
- Projektoversigt til infrastrukturplan – Region Hovedstaden (Transportministeriet)

Regeringen

Danmark fremad

- Infrastrukturplan 2035



APRIL 2021



Indhold

Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035	4
Pejlemærker for fremtidens grønne mobilitet	7
1. Færre skal sidde i kø	8
2. Kollektiv transport skal være attraktiv	16
3. Det skal være lige så nemt at køre i en grøn bil som i en fossil bil	29
4. Flere skal vælge cyklen	33
5. Færre skal plages af støj fra trafikken	37
6. En mere grøn retning	39
7. Det skal være mere trygt at færdes på vejene	43

Danmark fremad

– Infrastrukturplan 2035

Vi lever i et land med mange transportmuligheder og med infrastruktur i verdensklasse. Vi kan tage bilen fra Gedser til Skagen. Rejse hovedstaden tynd i underjordiske tunneler. Hoppe på bussen ind til byen, tage toget rundt i landet eller cyklen ud i det fri. Og danske virksomheder kan fragte varer nemt på tværs af land og grænser.

Alligevel står vi over for udfordringer. Alt for mange holder i kø på vejene. Den kollektive transport i landdistrikterne er udfordret. Cyklen rustner i for mange hjem. Biler, varebiler og lastbilers udledninger er en udfordring for klima og miljø. Og der er stadig for mange, der bliver dræbt i trafikken. Alt det skal vi gøre noget ved.

Investeringer i transport og infrastruktur kan løfte Danmark, binde landet sammen og gøre os rigere. Hvis vi gør det rigtigt, kan det også gøre fremtiden grønnere.

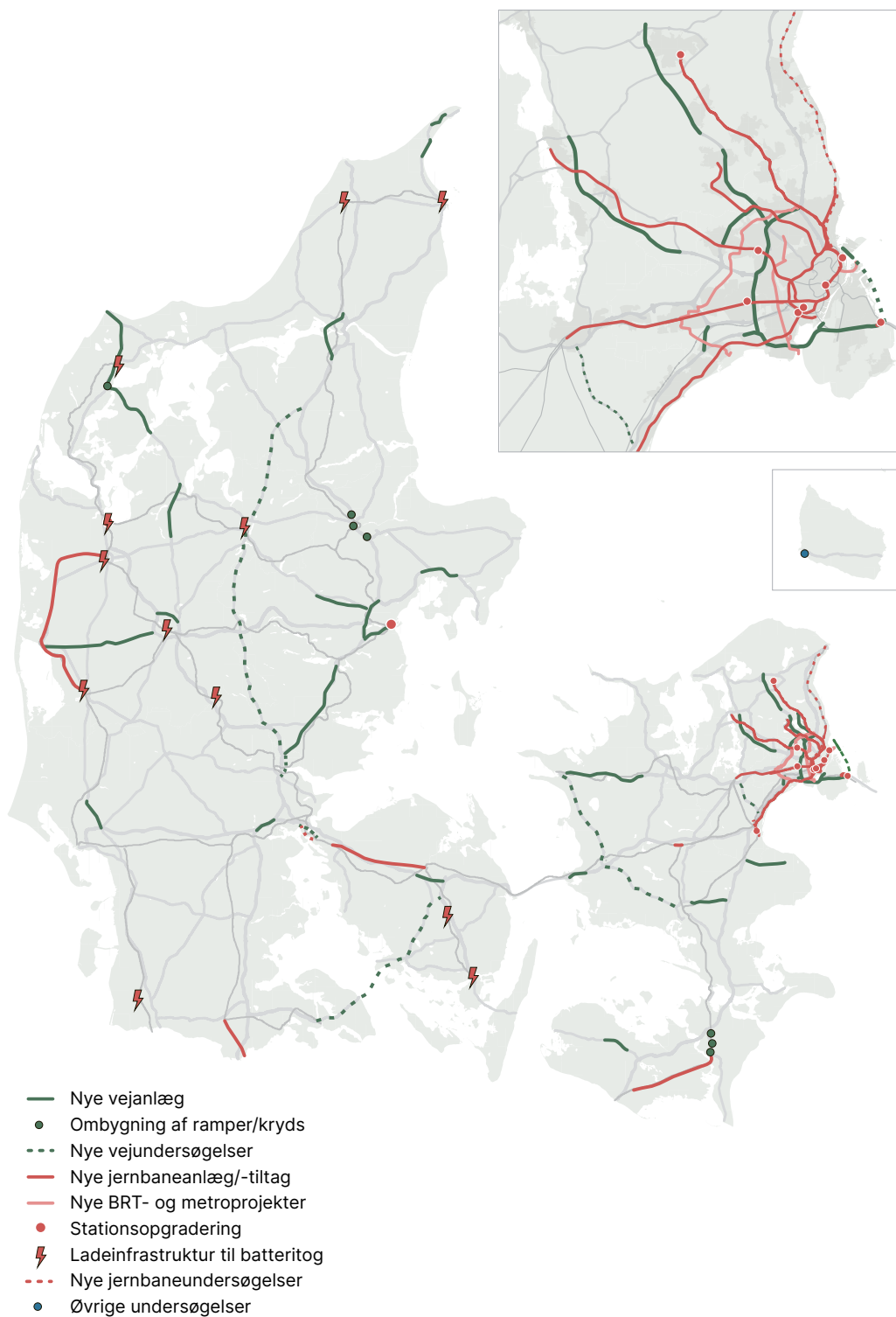
For Danmark skal være et land, hvor flere har bussen, cyklen, toget, letbanen eller metroen som førstevalg. Vi skal bo i et land, hvor flere fylder luft i cykeldækkene, hvor færre plages af støj fra vejene, og hvor flere er trygge i trafikken. Vi skal være et samfund, hvor bilen stadig for mange vil være nøglen til at få hverdagen til at hænge sammen særligt uden for de store byer – men hvor bilen i fremtiden skal være grøn.

Det er den fremtid, regeringen ønsker for Danmark. Det er den vision, vi baserer vores udspil til fremtidens transport på.



Figur 1

Nye investeringer i veje og kollektiv transport



105,8 mia. kr. til ny infrastruktur

Regeringen præsenterer med dette udspil sine prioriteringer til nye investeringer og initiativer i hele landet. Det gælder investeringer i vejnettet, kollektiv transport og cyklisme, og det gælder initiativer til blandt andet støjreduktion, ladeinfrastruktur og bedre trafiksikkerhed.

Regeringen ønsker frem til 2035 at anvende 105,8 mia. kr. til nye infrastrukturinvesteringer. Hertil kommer yderligere ca. 55 mia. kr. til at færdiggøre allerede igangsatte projekter samt eksisterende vedligehold. Endvidere reserveres 12,7 mia. kr. til etablering af en vej- og metrobetjening af Lynetteholmen. Der undersøges samtidig en model, hvor den nødvendige infrastruktur til projektet kan finansieres af Lynetteholmsprojektets fremtidige indtægter.

I prioriteringen har regeringen lyttet til lokale ønsker fra hele landet, fra kommuner, regioner, virksomheder og organisationer. Regeringen står bag de gældende forlig om Togfonden DK og Bedre og billigere kollektiv trafik. Regeringen lægger derfor op til, at der reserveres midler inden for rammen til offentlige investeringer, der muliggør de resterende prioriteter i Togfonden samt til initiativer målrettet bedre og billigere kollektiv trafik.

Med udspillet lægger regeringen op til en bred drøftelse med alle Folketingets partier om de kommende års store investeringer i bedre infrastruktur og kollektiv transport.

Langsigtet planlægning for en transportsektor i forandring

Regeringen ønsker samtidig en ny og helhedsorienteret tilgang til investeringer i infrastruktur, hvor omdrejningspunktet for fremtidens transportpolitik er rullende planlægning. Regeringen fremlægger med dette udspil en plan med et 15-årigt sigte med 5-årige rul.

Rullende planlægning skal gøre det muligt løbende at tilpasse infrastrukturen til en transportsektor, som er under massiv forandring som følge af den grønne omstilling og store teknologispring.

Regeringen ønsker at ændre måden, nye infrastrukturprojekter planlægges på, så der i fremtiden fastlægges en ny fast procedure for valg af projekter. Det skal blandt andet bidrage til afklaring af et projekt i rimelig tid, efter en undersøgelse er tilvejebragt.

En klimaneutral mobilitetsplan som gør Danmark rigere

Med nye investeringer i infrastruktur øges mobiliteten til gavn for danskerne. Den øgede mobilitet har dog også en pris, da den påvirker klimaet. Transportsektoren står i dag for ca. en fjerdedel af Danmarks samlede udledning af drivhusgasser.

Regeringen har beregnet klimaeffekten og de samfundsøkonomiske effekter af *Danmark fremad*. Med regeringens oplæg til prioriteringer er der tale om et udspil, som – i modsætning til tidligere planer – ikke samlet set forventes at øge transportens udledning af CO₂, og hvor investeringerne i nye infrastrukturprojekter samtidig giver en samfundsøkonomisk gevinst på mere end 20 mia. kr.



Boks 1

Klimaeffekter i samfundsøkonomiske analyser

På transportområdet vil der fremover som følge af Finansministeriets "Tillæg til Vejledningen for samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger" blive præsenteret tre resultater for samfundsøkonomiske analyser: Et resultat med CO₂e-prisen fra Finansministeriets nøgletalskatalog (der illustrerer omkostningerne ved at leve op til Danmarks internationale forpligtigelser), et resultat ved brug af en CO₂e-pris på ca. 1.500 kr. pr. ton (Klimarådets anbefalede pris), samt CO₂e-skyggeprisen for det pågældende initiativ.

Pejlemærker for fremtidens grønne mobilitet

Syv pejlemærker skal sætte retningen for nye investeringer i infrastruktur og en grøn omstilling af transportsektoren



Figur 2

Syv pejlemærker

Færre skal sidde i kø



Kollektiv transport skal være attraktiv



Det skal være lige så nemt at køre i en grøn bil som i en fossil bil



Flere skal vælge cyklen



Færre skal plages af støj fra trafikken



En mere grøn retning



Det skal være mere trygt at færdes på vejene



Færre skal sidde i kø



Pejlemærke 1

Færre skal sidde
i kø



Over halvdelen af alle ture i Danmark foretages primært i bil. Det gælder ikke mindst uden for de store byer, hvor turene til job, uddannelse og indkøb er længere, og hvor cykel, bus eller tog ofte ikke er reelle alternativer. Mange danskere vil derfor også efter 2030 have bilen som det centrale transportmiddel for at få hverdagen til at hænge sammen.

Den grønne omstilling af bilerne er allerede godt på vej. Ikke mindst med den grønne vejtransportaftale fra december 2020 med ambitionen om, at der i 2030 skal være 1 mio. grønne biler på vejene. Men både før, under og efter den grønne omstilling af køretøjerne vil der være pres på vejinfrastrukturen.

Danskerne spilder alt for meget tid i kø, og trængsel giver unødigt spildtid i hverdagen. Når lastbilerne holder i kø, forsinkes produktionen og risikoen for, at arbejdspladsen mister ordren, stiger. Den daglige forsinkelse på vejene udgør ifølge Vejdirektoratets seneste trængselsopgørelse et årligt samfundsøkonomisk tab på 26 mia. kr.

På statsvejnettet eksisterer de største trængselsproblemer i dag på motorvejsnettet. Særligt på centrale dele i det såkaldte "Store H" fra hovedstadsområdet over Fyn og nord mod Aarhus. Her er dele af motorvejsnettet allerede kritisk belastet eller nærmer sig et kritisk niveau.





Figur 3

Belastningsgrader på statsvejnettet i 2030



Regeringen ønsker derfor at igangsætte en lang række vejprojekter. Men regeringen vil gøre mere, og foreslår derfor også andre tiltag, der har effekt på den stigende trængsel.



Boks 2

Regeringen foreslår:

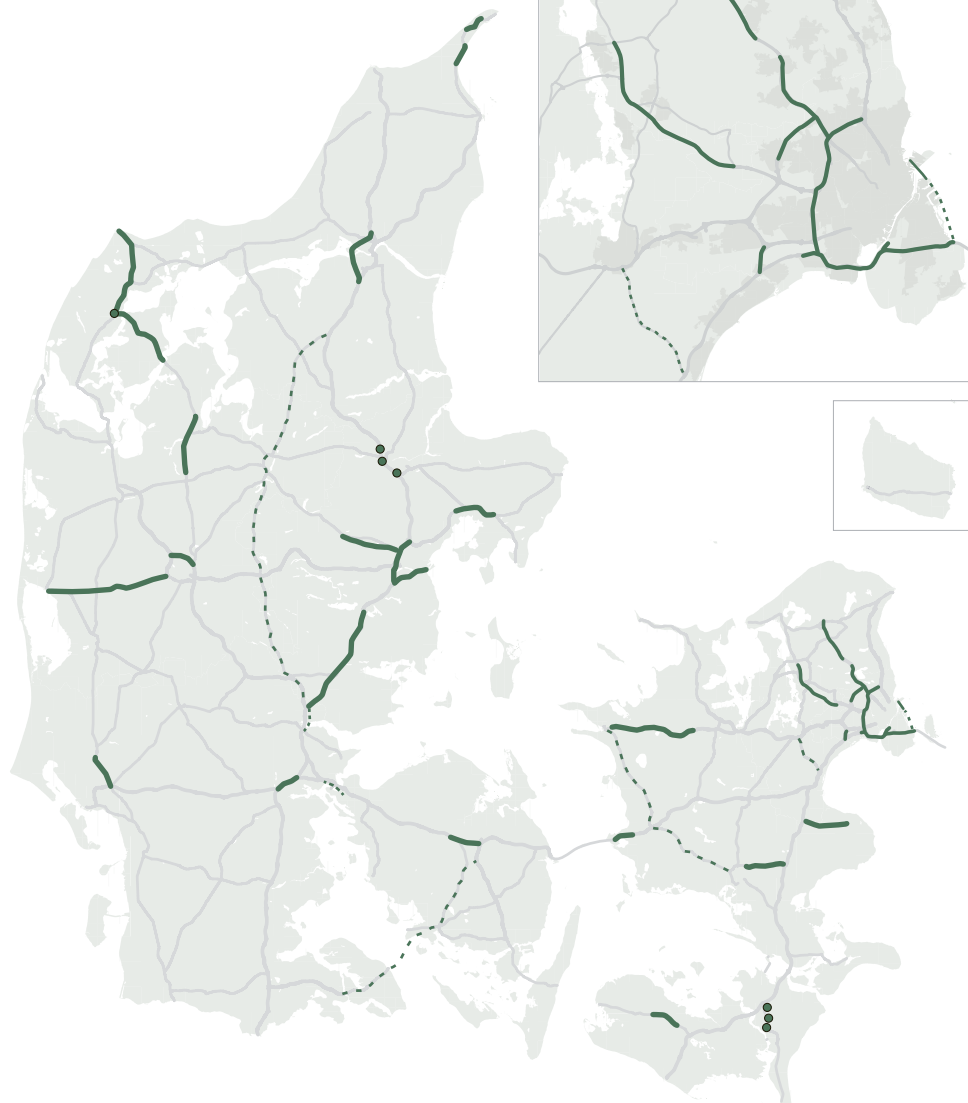
- Regionale udviklingsprojekter, hvor infrastruktur sikrer mulighed for byudvikling og tiltrækker privat kapital
- Teknologiske tiltag, der sikrer en effektiv afvikling af trafikken (ITS)
- Pulje til bedre trafikal sammenhæng mellem land og by og bedre fremkommelighed, herunder adgangsinfrastruktur til danske havne
- Klimavenlig asfalt
- Analyse af mulighederne for hjemmearbejde



Figur 4

Nye projekter og undersøgelser på vejområdet

- Nye vejanlæg
- Ombygning af ramper/kryds
- - - Nye vejundersøgelser



Regeringen vil i alt prioritere 47 mia. kr. til at sikre gode veje til hele landet og til at afhjælpe trængslen der, hvor danskerne holder i kø. Investeringerne skal sikre, at vejnettet kan følge med trængselsudviklingen i de kommende mange år. Samtidig skal de nye investeringer bidrage til et Danmark, der hænger bedre sammen.

Regeringen er opmærksom på, at der flere steder i landet er kritisk trængsel blandt andet som følge af, at der i mange år ikke er blevet investeret i vejnettet. Det gælder eksempelvis på E45 og på ringforbindelserne omkring København. Det vil være en prioritet for regeringen, at en udbygning af vejnettet her sker hurtigst muligt.

Ud over trængsel har den øgede trafik også medført mere støj. Det er til stor gene for de mange naboer til vejene, der ikke kan sove om natten. Derfor skal udvidelser af vejene tænkes sammen med støjbekæmpelse. Regeringen vil blandt andet prioritere tiltag, der kan reducere støjgenerne på de mest belastede strækninger i hovedstadsområdet, herunder Motorring 3.



Boks 3

Veje, der binder landet sammen:

- Anlæg af Frederikssundmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund
- Anlæg af motorvej på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede
- Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg
- Øget kapacitet på Rute 15, Herning-Ringkøbing
- Udbygning af motorvejen nord om Herning på Rute 18
- Ombygning af kryds på E55 mellem Nykøbing Falster og Sydmotorvejen
- Opgradering af Rute 26 til motortrafikvej mellem E45 og Søbyvad syd om Lading Sø
- Anlæg af vejforbindelse til Stevns
- Øget kapacitet på Rute 34 mellem Haderup og Skive N
- Øget kapacitet på Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm
- Ombygning af kryds ved Rute 11 og 26 ved Thisted
- Opgradering af Rute 11 mellem Korskroen og Varde
- Udbygning af Rute 9 ved Nørreballe på Lolland
- Udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup
- Opgradering til 2+1 vej mellem Ålbæk og Skagen

Veje, der afhjælper trængsel:

- Udvidelse af E45 Østjyske Motorvej mellem Aarhus S og Aarhus N
- Udvidelse af E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg S
- Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Nordjyske Motorvej mellem Aarhus N og Randers N
- Udvidelse af E20 Fynske Motorvej syd om Odense
- Udvidelse af E45/E20 ved Kolding
- Øget kapacitet på Motorring 3 ved København
- Udvidelse af Ring 4 ved København (nordlig)
- Udvidelse af Motorring 4 ved København (sydlig)
- Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej
- Udvidelse af Øresundsmotorvejen
- Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Motorring 3 til Ring 4
- Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Ring 4 til Farum
- Befæstede nødspor på Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev

Regeringen afsætter en pulje på 6,5 mia. kr. til projekter på det øvrige statsvejnet, der kan binde land og by sammen og sikre bedre fremkommelighed. Det kan for eksempel være opgradering af eksisterende landeveje til motortrafikveje, 2+1 veje eller etablering af omfartsveje.

Fremkommeligheden kan styrkes ved at etablere lokale tiltag som eksempelvis svingbaner, helleanlæg, ombygning af rundkørsler og ITS (intelligent og sammenhængende styring og afvikling af trafikken).



Boks 4

Nye undersøgelser

- En fast forbindelse mellem Als og Fyn
- Kapacitetsudvidelser på Vejlefyordbroen
- Opgradering af Rute 13 i Midtjylland
- Opgradering af Rute 22 "Den sjællandske tværforbindelse"
- Opgradering af Rute 6 mellem Solrød og Roskilde

Et velfungerende vejnet handler ikke kun om udbygning. Det handler i lige så høj grad om at vedligeholde det eksisterende vejnet.

Derfor vil regeringen afsætte yderligere 2,7 mia. kr. frem til 2035 til at vedligeholde vejene og samtidig udlægge ny klimavenlig asfalt, der bidrager til den grønne omstilling ved en lavere CO₂-udledning fra trafikken.



Boks 5

Klimavenlig asfalt

Klimavenlig asfalt reducerer bilernes brændstofforbrug og derved CO₂-udledning ved at mindske rullemodstanden mellem dæk og vejbane. For at reducere vejtransportens CO₂-udledninger ønsker regeringen, at der allerede fra 2021 og fremover udlægges klimavenlig asfalt på alle statsveje, hvor der enten skal udskiftes eller lægges ny asfalt. Det vil betyde, at bilister vil opleve reducerede kørselsomkostninger, og der udledes mindre CO₂ fra trafikken. CO₂-reduktionen ved klimavenlig asfalt forventes i 2030 at være 50.000 ton.

Regionale udviklingsprojekter

Flere steder i landet er nye veje et centralt element i udviklingen af erhverv og nye boligområder og ikke mindst mulighederne for at tiltrække private investorer.

I Aalborg er en tredje Limfjordsforbindelse en tiltrængt investering i at reducere trængslen i byen, som også giver mulighed for byudvikling.

I Aarhus er en Marselis-tunnel nødvendig for en effektiv transport til Danmarks største erhvervsby og muliggør samtidig byudvikling på det frigjorte areal omkring den nuværende Marselis Boulevard.

Endelig skal en helt ny bydel på Nordøstamager i København – Lynetteholm og Refshaleøen – være med til at give flere boliger og et mere blandet udbud af boliger, som kan holde boligprisstigningerne og boligudgifterne nede. Derved skal Lynetteholmen være med til at sikre, at hovedstaden også i fremtiden skal være for de mange og ikke kun for de få, som det ses i andre storbyer rundt om i verden. Udviklingen på Nordøstamager forudsætter

imidlertid, at der er både gode vejforbindelser og kollektiv transport til området.

Den nye bydel skal ses i sammenhæng med udviklingen af "Holmene" ved Avedøre Holme, hvor der kan etableres nye erhvervsområder, der kan gøre det mere attraktivt at placere virksomheder i hovedstadsområdet. På Københavns Vestegn sikrer en stor udvidelse af Amagermotorvejen, at der er tilstrækkelig vejkapacitet til at afvikle trafikken i tilknytning til Holmene. Holmene giver i sig selv ny plads til en del af fremtidens erhvervsudvikling i hovedstadsområdet og gavner dermed hele regionen. Desuden vil etableringen af Holmene gøre det muligt at relokalisere renseanlægget Lynetten.

Alle fire projekter er centrale, regionale udviklingsprojekter, hvor statslige investeringer bidrager både til den lokale udvikling og trafikafviklingen i hele regionen.

Regeringen vil drøfte konkrete modeller for medfinansiering med de kommuner, som deltager i projekterne.



Boks 6

Regionale udviklingsprojekter

- Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg
- Tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus
- Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene
- Infrastruktur der muliggør byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholm.

Regeringen vil følge op på Principaftale I om Lynetteholm og vil indgå en ny aftale med Københavns Kommune om det samlede projekt, herunder metro- og vejforbindelser, og vil allerede nu afsætte midler til miljøundersøgelserne af infrastrukturen.

Fastholdelse af arbejdspladser på Lolland

Regeringen ønsker, at nye infrastrukturprojekter gennemføres, så der skabes maksimalt udbytte for samfundet, og at eksisterende produktionskapacitet tænkes sammen med fremtidige infrastrukturprojekter.

Derfor vil regeringen arbejde aktivt for at bevare den kommende tunnelementfabrik, som etableres ved Rødbyhavn på Lolland i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen.

Det vil fastholde lokale arbejdspladser på Lolland samtidig med, at tunnelementfabrikken kan bidrage til at billiggøre kommende infrastrukturprojekter, da der ikke vil være behov for at etablere nye produktionsfaciliteter til projekterne.

Bedre adgangsveje til de danske havne

Havne er knudepunkter for klimavenlig transport ad søvejen. Et veludbygget lokalt vejnet vil også forbedre adgangsinfrastruktur til havne og dermed understøtte overflytning af vejgodstransport til søtransport.

Regeringen vil derfor med en række investeringer på statsvejnettet og muligheder for lokale trafikforbedringer sikre bedre trafikale forbindelser til de danske erhvervshavne. Samtidig vil regeringen gennemføre en kortlægning af de danske erhvervshavne, deres roller og betydning for forskellige sektorer.

I forlængelse af anbefalingerne fra klimapartnerskabet for Det Blå Danmark vil regeringen også gennemføre en analyse af tilgængeligheden af elektricitet og nye brændstoffer i havne, som er en forudsætning for at muliggøre havnenes og skibsfartens omstilling fra fossile brændsler til grønne brændsler.

Hjemmearbejde

Coronakrisen har fået virksomheder og medarbejdere til at se mere positivt på hjemmearbejde, og flere arbejdspladser har allerede investeret i bedre IT-understøttelse af hjemmearbejde.

Regeringen vil derfor bruge erfaringerne fra coronakrisen til at undersøge, om vi kan understøtte en mere fleksibel indretning af det danske arbejdsmarked i fremtiden. Det vil både kunne gavne mange danske familier, men det vil også kunne bidrage til at afhjælpe trængslen på vejene og i den kollektive transport.



Boks 7

Analyse af mulighederne for hjemmearbejde

Det seneste års nedlukninger i forbindelse med covid-19 har ført til, at en stor del af danskerne har arbejdet hjemmefra. Rammerne det seneste år har gjort, at mange nu ønsker at komme tilbage på deres arbejdsplads og til deres kollegaer. Men en række undersøgelser indikerer samtidig, at en stor gruppe trives med hjemmearbejde og den fleksibilitet, det giver i hverdagen. Og at hjemmearbejde samtidig ikke nødvendigvis hæmmer produktiviteten.

Hjemmearbejde kan komme til at fylde mere i fremtiden. Men der vil være forskellige vilkår og rammer for hjemmearbejde på forskellige arbejdspladser alt efter arbejdets art og organisering.

Hjemmearbejde betyder, at den enkelte medarbejder sparer transporttid. Det kan have positive effekter på trængslen, så det bliver lettere at komme frem for dem, der skal møde fysisk på arbejde. Samtidig kan mindre trængsel og færre dage på kontoret gøre det mere attraktivt at bosætte sig længere fra arbejdspladsen og kan på den måde være med til at understøtte bosætningen uden for de større byer.

Regeringen vil igangsætte en analyse af muligheder for øget hjemmearbejde, hvor det lokalt giver mening for arbejdsgiver og lønmodtager. Regeringen foreslår, at de forskellige systemer og rammer gennemgås med henblik på om det er muligt at fjerne barrierer for at realisere gevinsterne ved hjemmearbejde. Det kan for eksempel være gennem mere fleksible pendlerprodukter, som ikke forudsætter at man pendler fem dage om ugen, eller som tilskynder til at rejse uden for myldretiden.

Kollektiv transport skal være attraktiv



Pejlemærke 2

Kollektiv transport
skal være attraktiv



Regeringen vil gøre den kollektive transport mere attraktiv for langt flere danskere. En bedre kollektiv transport kan være med til at afhjælpe trængslen på vejene, bidrage til den grønne omstilling og samtidig lette hverdagen for mange familier.

Regeringen har allerede iværksat en række initiativer, der skal gøre den kollektive transport mere attraktiv og mere grøn.



Boks 8

Regeringen har blandt andet iværksat:

- Anlæg af en ny højhastighedsbane over Vestfyn til 4,9 mia. kr.
- Klimasamarbejdsaftaler med kommuner og regioner om grøn kollektiv transport
- Flere hurtige togafgange i myldretiden mellem Øst- og Vestdanmark
- Dansk deltagelse i et samarbejde om internationale nattog
- Takstnedsættelser for pensionister og billigere Ungdomskort

Men der skal mere til. Toget er i dag generelt ikke konkurrencedygtigt sammenlignet med bilen, og den øvrige kollektive transport savner et kvalitetsløft. Regeringen vil derfor i alt prioritere 40 mia. kr. til at styrke den kollektive transport i hele landet.

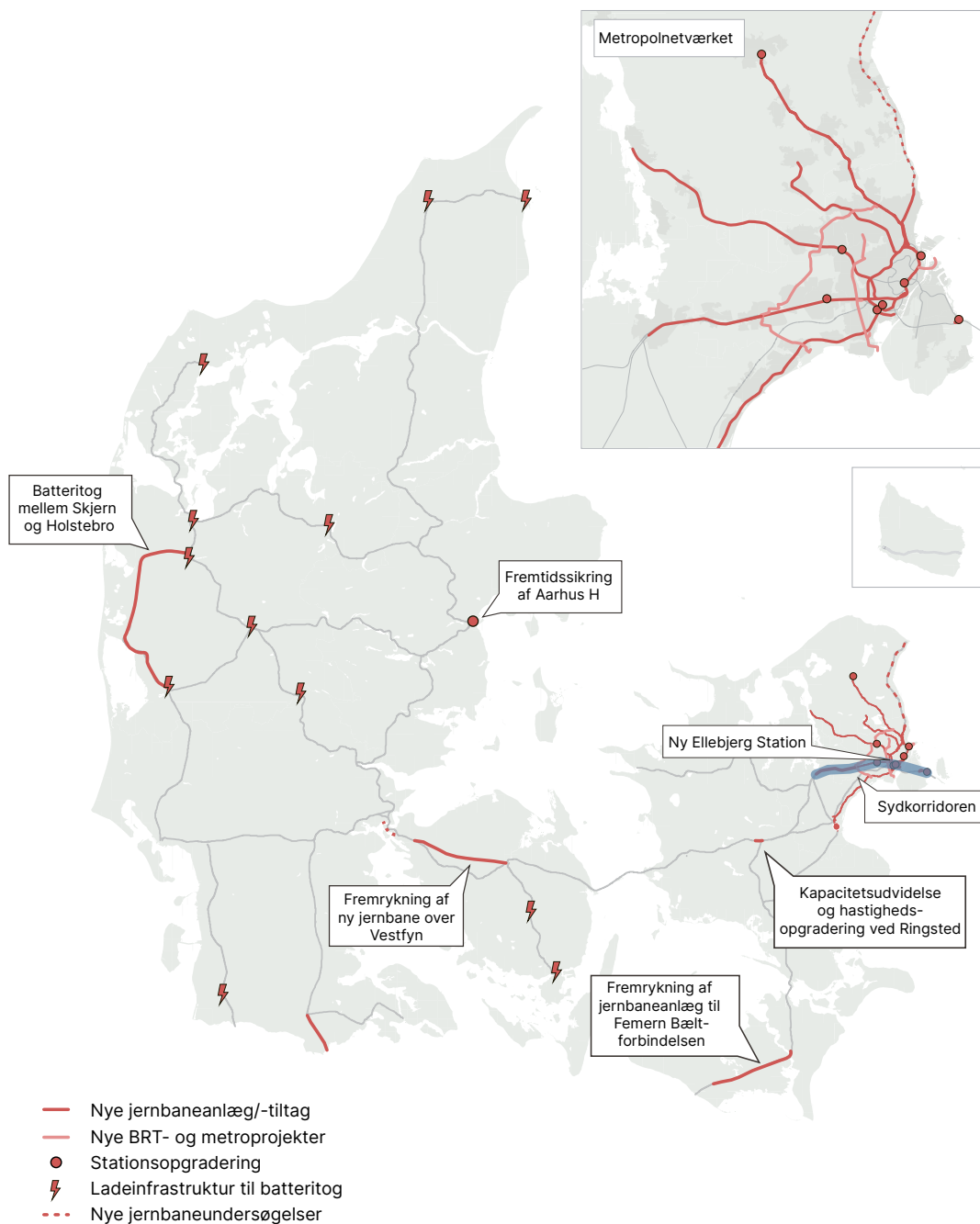
Regeringen har reserveret midler til forliget om Bedre og billigere kollektiv trafik, som eksempelvis kan gå til en række af de projekter, der styrker den kollektive transport i hovedstadsområdet og i de større byer.





Figur 5

Nye investeringer i kollektiv transport



Boks 9

Regeringen foreslår:

- Hurtigere og flere tog på tværs af landet og regionerne
- Et nyt metropolnetværk i hovedstadsområdet
- Bedre og grønnere kollektiv transport i hele landet
- Internationalt udsyn

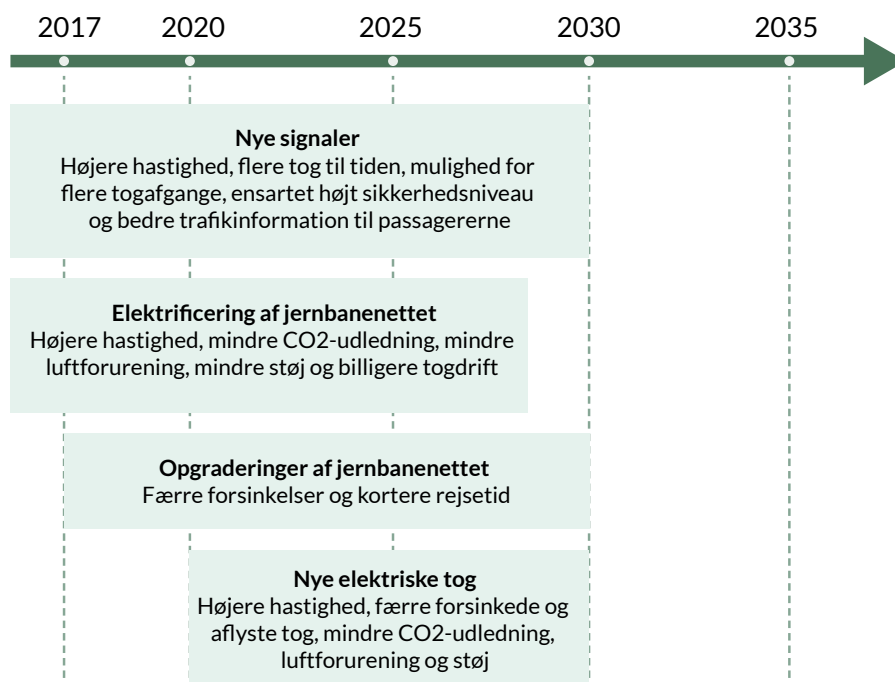
Den danske jernbane undergår i disse år en stor forandring med markante investeringer i blandt andet nye signaler, elektrificering med køreledninger på hovednettet og indkøb af nye elektriske tog, der skal erstatte de aldrende dieseltog.

De igangværende investeringer og fornyelse på op mod 41 mia. kr. skal bringe jernbanen i stand til at levere et mere moderne og effektivt togprodukt til gavn for passagerne, trængslen på vejene og klimaet. Det er helt afgørende, at disse store igangværende projekter kommer sikkert i mål og til tiden.



Figur 6

De store igangværende projekter på jernbanen



Hurtigere og flere tog på tværs af landet og regionerne

Regeringen ønsker at styrke togtrafikken på tværs af landet og regionerne med flere og hurtigere tog. Det skal gøre det endnu mere attraktivt at vælge toget.

Regeringen vil målrette de kommende års investeringer i jernbanen frem mod 2030, så de sammen med de igangværende projekter på jernbanen og de nye elektriske tog til 200 km/t skaber forbedringer for passagererne på tværs af landet. Samlet set vil der være tale om et markant løft for landsdels- og regionaltrafikken frem til 2030.

Visionen er en markant reduceret rejsetid mellem de største byer og et løft af den kollektive transport. Regeringen står således forsat bag forligene om Togfonden DK og Bedre og billigere kollektiv trafik.

Regeringen ønsker som det næste skridt at prioritere en række jernbaneprojekter, som vil gavne passagerer i hele landet. Det gælder først og fremmest en kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted, som er en afgørende forudsætning for at nå ned på en times rejsetid mellem København og Odense. Og det gælder en fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård, som er en forudsætning for, at DSB's nye elektriske tog kan betjene stationen i fuldt omfang.

Herudover vil regeringen igangsætte en række projekter i hovedstadsområdet, som gavner togtrafikken i hele landet og dermed mulighederne for at få kortere rejsetider, flere tog til tiden og flere togafgange.



Boks 10

Det næste skridt i udviklingen af jernbanen:**Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted**

Ringsted er et jernbaneknudepunkt i Danmark. Men som jernbanen er indrettet nu, udgør den en markant flaskehals, som betyder forlængede rejsetider og forsinkelser. Når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029 bliver udfordringen endnu større. Med en udbygning af kapaciteten og en hastighedsopgradering bliver togtrafikken mere attraktiv for passagererne i landdels- og regionaltrafikken, og samtidig skabes bedre vilkår for godstogstrafikken.

Fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård

Aarhus H står foran en række markante investeringer. For at sikre, at Aarhus bliver helt klar til DSB's nye elektriske tog fra 2026, kræver det en udvidelse af kapaciteten, som også kan skabe grundlag for en udvidelse af togdriften på sigt.

Forenkling af Københavns Hovedbanegård

Københavns Hovedbanegård er det centrale start- og slutpunkt for hovedparten af landdels- og regionaltrafikken. Det betyder, at forsinkelser her breder sig til hele landet. Med en forenkling af Københavns Hovedbanegård bliver der færre forsinkelser for passagererne.

Ny sydlig jernbanekorridor (Sydkorridoren)

Københavns Hovedbanegård er kapacitetspresset i dag, og en udbygning vil have store omkostninger. En ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård løfter kapaciteten og skaber mulighed for flere direkte togafgange og kortere rejsetider mellem Jylland/Fyn, Vestsjælland, Roskilde, Københavns Vestegn og Amager. Det kræver blandt andet en udvidelse af Københavns Lufthavn Station og overhalingsspor til godstog ved Kalvebod.

Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station

En udbygning af Ny Ellebjerg Station med perroner på Øresundsbanen er en del af Sydkorridoren. Perronerne udgør den sidste brik for skabelsen af et nyt centralt knudepunkt for den sydlige del af hovedstadsområdet, hvor passagerne kan skifte mellem landdels- og regionaltrafikken, to S-togslinjer, metroen og busser.

Fremrykning af ny jernbane over Vestfyn

En fremrykning af anlægsstart for den nye højhastighedsbane over Vestfyn til 2022 vil muliggøre at gevinsterne for passagerne bliver opnået tidligere, idet jernbanen skaber mulighed for flere togafgange og kortere rejsetider.

Fremrykning af jernbaneanlæg til Femern Bælt-forbindelsen

Fremrykning af anden etape (Nykøbing Falster-Holeby) af jernbaneanlæggene til den kommende Femern Bælt-forbindelse til 2022, så anlægsarbejdet på strækningen Nykøbing Falster-Holeby igangsættes i umiddelbar forlængelse af det igangværende arbejde på strækningen Ringsted-Nykøbing Falster. Det vil medføre en samlet besparelse på knap 170 mio. kr.

Regeringen noterer sig, at en mulig fast Kattegatforbindelse kan ændre rejsemønstrene markant og bringe rejsetiden i tog mellem København og Aarhus ned til potentielt én time og ni minutter. Den igangværende forundersøgelse af en mulig fast Kattegatforbindelse forventes færdig ultimo 2021.

Regeringen ønsker at undersøge perspektiverne i en ny vej- og jernbaneforbindelse over Lillebælt, som både kan gavne biltrafikken og togtrafikken i Lillebæltskorridoren.



Boks 11

Jernbane til Billund skal annulleres

Regeringen foreslår at annullere anlæg af en jernbane til Billund, som oprindeligt blev besluttet i Togfonden og som senere også indgik i VLAK-regeringens investeringsplan "Aftale om et sammenhængende Danmark". Trods den store investering vil jernbanen ikke give nogen væsentlig forbedring for passagererne i forhold til den nuværende busløsning. Derfor har projektet også et betydeligt negativt samfundsøkonomisk afkast og går imod muligheden for en mere effektiv jernbane, da driften kræver et betydeligt årligt tilskud.

Hvis jernbanen skal være attraktiv er det en forudsætning, at den eksisterende jernbane er fornyet og vedligeholdt. En nedslidt jernbane risikerer at medføre længere rejsetider, forsinkelser og på sigt en endnu større regning til genopretning.

Regeringen vil derfor styrke jernbanen ved at prioritere en øget indsats for fornyelse og vedligehold. I alt vil regeringen øge indsatsen med 12,5 mia. kr. i perioden frem til 2035. Det skal sikre, at jernbanen uden for hovednettet også bliver fornyet og vedligeholdt.



Boks 12

Betydningen af fornyelse og vedligeholdelse for passagererne

På strækningen mellem Langå og Hobro var der tidligere indlagt seks minutters ekstra rejsetid i køreplanen. Efter strækningen er blevet fornyet er rejsetiden mellem Hobro og Langå faldet fra 30 til 24 minutter. Fornyelsen kostede 600 mio. kr.

Med sporfornyelsen af dele af strækningen Fjenneslev-Forlev er rejsetiden for passagererne mellem Slagelse og Korsør faldet fra ni til syv minutter. Omkostningerne til fornyelsen var ca. 200 mio. kr.

Prisen på en billet til den kollektive transport har også betydning, når folk skal vælge transportmiddel. Regeringen vil derfor undersøge om priserne i den kollektive transport kan tilrettelægges sådan, at den kollektive transport bliver et mere attraktivt tilvalg.



Boks 13

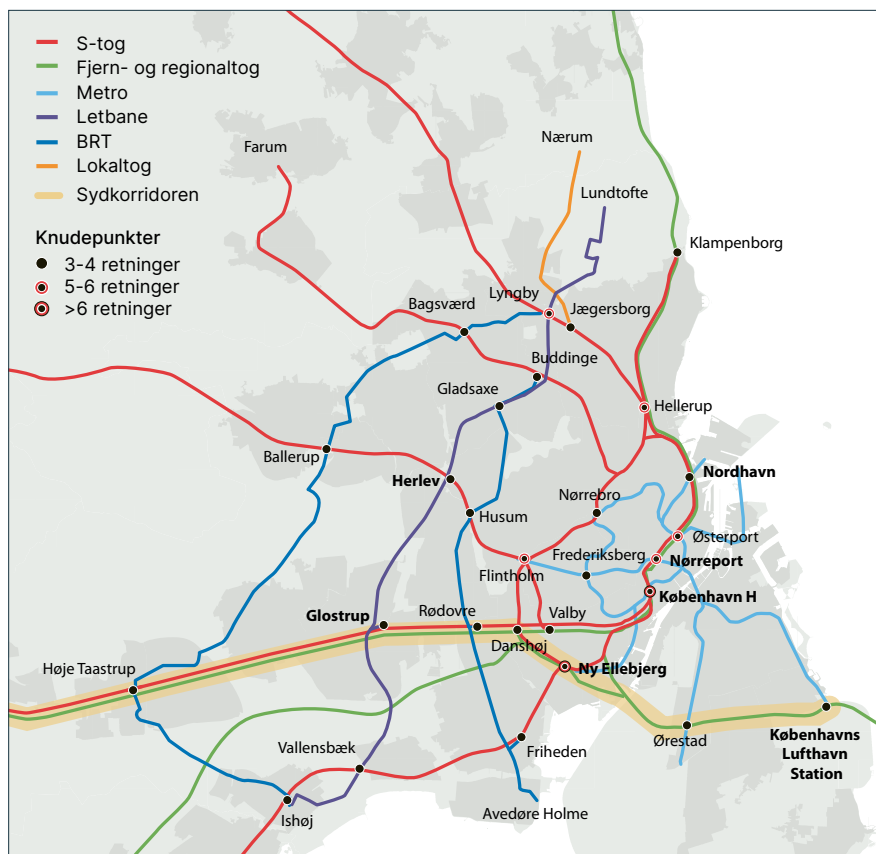
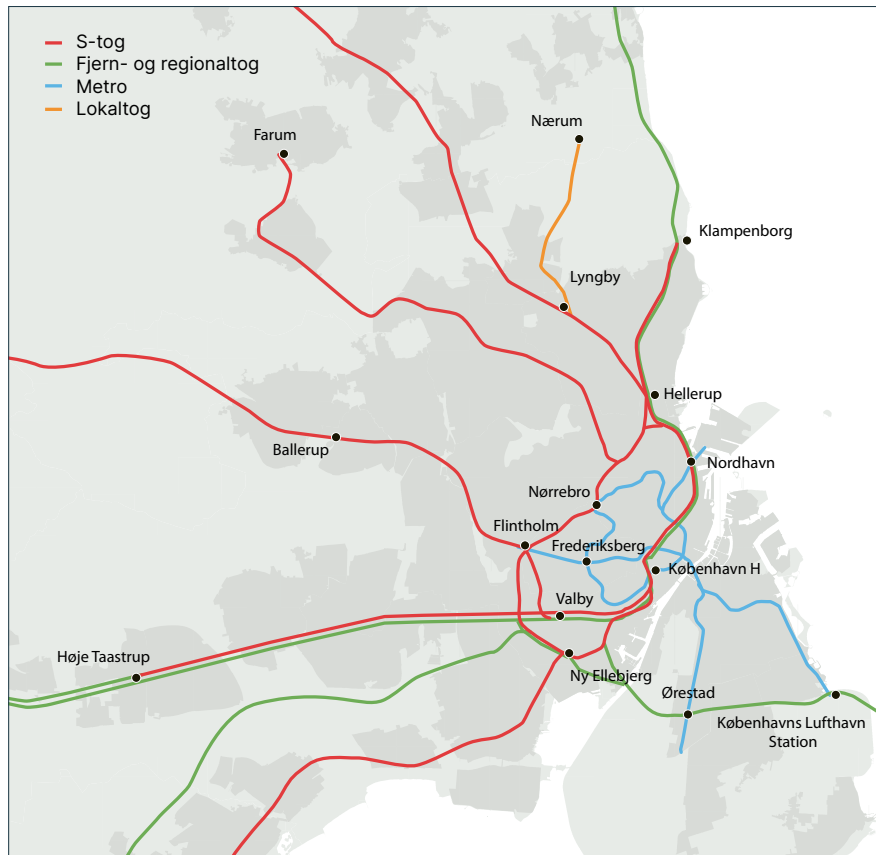
En ny grøn takstreform

Regeringen vil nedsætte et takstudvalg, som skal komme med anbefalinger til, hvordan priserne i den kollektive transport i højere grad kan understøtte en overflytning af passagerer fra bilen og over i den kollektive transport og andre CO₂-venlige transportmidler (cyklings og gang). Det vil kunne bidrage til at mindske klimabelastningen fra transportsektoren og nedbringe trængslen på vejnettet. Ambitionen er, at takstudvalget skal præsentere en omlægning af takststrukturen, som bidrager til reduktionen i CO₂-udledningen.



Figur 7

Fra fingerplan til metropol-netværk



Et nyt metropolnetværk i hovedstadsområdet

Den nuværende kollektive transport i hovedstadsområdet er præget af et fokus på transport mellem forstad og centrum af København. Det betyder, at de fleste passagerer skal rejse helt ind til København, før de kan skifte til andre linjer.

Samtidig har de seneste års store investeringer i udbygningen af metroen først og fremmest gavn timer de centrale dele af København. Men der er også behov for at forbedre den kollektive transport for de mange indbyggere i de store omegnskommuner. Regeringen ønsker derfor nu at løfte den kollektive transport i hele hovedstadsområdet.

Regeringen har en vision om at skabe et metropolnetværk, som det kendes fra andre europæiske storbyer. En udbygning af S-banen og den næste generation af S-tog betyder, at der kan komme flere

afgange hen over døgnet, så S-banen i fremtiden bliver mere uafhængig af køreplaner, sådan som det i dag kendes fra metroen.

Gode omstigningsforhold er centralt i forhold til skabelsen af det kommende metropolnetværk, hvor det skal være let for passagererne at skifte mellem de mange kollektive transporttilbud, uanset om passagererne kommer til og fra landdels- og regionaltrafikken eller rejser internt i hovedstadsområdet. Samtidig skal det fortsat være nemt at tage cyklen med i toget.

Metropolnetværket vil binde hele hovedstadsområdet bedre sammen og sikre:

- Metrodrift på S-togslinjerne med flere afgange
- Kortere rejsetid
- Forbedrede skiftemuligheder
- Styrkelse af de tværgående forbindelser mellem S-togslinjerne



Boks 14

DSB skal stå for omlægningen af S-banen til metrodrift

En omstilling af den nuværende S-bane til metrodrift er en stor opgave, og det er afgørende, at omstillingen foregår så smidigt som muligt for passagerne. Derfor mener regeringen, at opgaven skal varetages af DSB, som dermed også kan sikre en tryk overgang for de ansatte i forbindelse med teknologiskiftet.

Med færdiggørelsen af renoveringer og udbygninger af nye supersygehuse stiger behovet for betjeningen med kollektiv transport. Tusindvis af borgere vil hver dag benytte de nye sygehuse.

Derfor vil regeringen sikre, at betjeningen af også nærtliggende kollektive trafikknudepunkter og S-togsstationer bliver styrket.



Boks 15

Et nyt metropolnetværk i hovedstadsområdet

En fremtidssikret og udbygget S-bane

- Vendespor ved Carlsberg Station
I dag har Frederikssundstrækningen kun ni tog i timen. Med et vendespor ved Carlsberg Station får strækningen i fremtiden 12 tog i timen - ligesom de øvrige strækninger på S-banen.
- Metrodrift på S-banen
Ved brug af det nye signalsystem på S-banen kan den næste generation af S-tog blive automatiseret, som man kender fra metroen i København. Dette vil muliggøre flere afgangene henover døgnet, flere tog til tiden og en mere fleksibel drift.
- Næste generations S-tog til Roskilde
En udvidelse af den kommende metrodrift på S-banen til Roskilde kombineret med den nye sydlige jernbanekorridor til landdels- og regionaltrafikken betyder, at Roskilde by og Roskilde Universitet bliver tættere forbundet med hovedstadsområdet gennem flere togafgange og nye direkte forbindelser.
- Analyse af metrodrift på Kystbanen
Punktigheden på S-banen er væsentlig højere end på Kystbanen. En analyse skal se på perspektiverne i, at den kommende metrodrift på S-banen også omfatter Kystbanen.

Styrkelse af knudepunkter

- Fjern- og regionaltogsperroner på Glostrup Station
Med den kommende letbane i Ring 3 bliver Glostrup Station et vigtigt knudepunkt – ikke kun for Københavns Vestegn, men i hele hovedstaden. Anlæg af fire fjern- og regionaltogsperronspor på Glostrup Station skaber sammenhæng mellem landdels- og regionaltrafikken, S-tog, den kommende letbane i Ring 3 samt busser. Samtidig skabes der mulighed for direkte tog til Amager og Københavns Lufthavn fra Københavns Vestegn.
- Flytning af Herlev Station
En flytning af perronen på Herlev Station giver optimale omstigningsforhold mellem S-tog og den kommende letbane i Ring 3.
- Ombygning af Nordhavn Station
Med etablering af Cityringen og metro til Nordhavn er Nordhavn Station blevet et nyt knudepunkt. En ombygning vil sikre bedre sammenhæng mellem S-tog og metro.
- Forskønnelse af Nørreport Station
Nørreport Station er en af Danmarks mest benyttede stationer. Den underjordiske del og de tilstødende arealer på Nørreport Station fremstår i dag nedslidt, og derfor vil en forskønnelse gøre stationen til et mere trygt og behageligt sted.
- Opgradering af Hillerød Station
Hillerød Station er i dag et knudepunkt for togtrafikken i Nordsjælland. Med en opgradering af stationen skabes mulighed for samdrift mellem lokalbanerne og dermed også nye direkte afgangene til og fra det kommende Nyt Hospital Nordsjælland ved Favrholm.

Lettere og hurtigere rejser på tværs af fingrene

- Nye højklassede Bus Rapid Transit-linjer (BRT)
For at skabe et samlet metropolnetværk er der behov for bedre tværgående ringforbindelser. Med to nye BRT-linjer på tværs af hovedstaden bliver den kollektive transport løftet og der bliver skabt nye knudepunkter såsom Gladsaxe Trafikplads, Friheden Station, Bagsværd Station og Høje Taastrup Station. Regeringen vil afsætte statslig medfinansiering til to nye linjer, som er Ishøj til Lyngby (400S i Ring 4) og Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads (200S). Samtidig vil muligheden for realisering af en BRT-linje, der forbinder de to linjer via Vallensbæk kommune og Brøndby kommune, blive undersøgt.

Bedre og grønnere kollektiv transport i hele landet

De større byområder i Danmark vil vokse i de kommende år. Flere indbyggere og flere arbejdspladser betyder flere pendlere og mere trafik både i og uden for byerne. De store byer står dermed over for stigende miljø- og trængselsudfordringer.

Bedre busser

Halvdelen af alle rejser med kollektiv transport foregår med bus. Men ligesom bilerne, så holder busserne også i kø, når der er trængsel på vejene.

Ved at investere i busfremkommelighed i de store byer, får man hurtigere busser for begrænsede

midler. Derfor vil regeringen afsætte en pulje på 100 mio. kr. til bedre busfremkommelighed i hele landet. Puljen kan blandt andet kan gå til særlige busbaner på korte strækninger, trafiksignaler og tilpassede stoppesteder, som i kombination kan være med til at afhjælpe trængsel på vejnettet og forbedre det kollektive transporttilbud.

Desuden afsætter regeringen en ramme til højklasset kollektiv transport, som eksempelvis kan gå til udvikling af nye BRT- og letbanelinjer, herunder yderligere BRT-linjer i hovedstaden. Som et første skridt afsætter regeringen en pulje på 100 mio. kr. til dybdegående analyser af højklasset kollektiv transport i de store byer, som kan tilvejebringe de nødvendige beslutningsgrundlag.



Boks 16

Tænk bane, men kør bus

Bus Rapid Transit (BRT)

- er et højklasset, busbaseret transportsystem med højt serviceniveau
- har stationslignende stoppesteder med niveaufri ind- og udstigning
- har busbaner og længere busser, som øger kapaciteten i den kollektive transport
- reducerer trængsel på vejene og fremmer bæredygtig, grøn transport



Kilde: Movia og Urban Power

CO₂-neutral togtrafik i hele landet

I løbet af de kommende år vil der blive indført elektrisk togdrift på hele hovednettet i takt med færdiggørelsen af anlæggene og leverancerne af DSB's nye elektriske tog fra 2024 og frem til 2030. Den teknologiske udvikling har samtidig gjort det muligt at anvende batteritog på de regionale jernbanestrækninger, hvor der i dag kører dieseltog.

Regeringen ønsker, at hele den statslige togtrafik i Danmark bliver CO₂-neutral. Derfor vil regeringen iværksætte en række initiativer til at udbrede batteritog i Danmark og dermed også gennemføre den i Togfonden forudsatte elektrificering af strækningerne Vejle-Struer og Lindholm-Frederikshavn på en anden, både billigere og mere fleksibel måde.



Boks 17

Udbredelse af batteritog i Danmark

Regeringen ønsker at udbrede batteritog i Danmark gennem følgende initiativer:

- Batteritog skal erstatte de sidste statslige dieseltog
Der skal ske en omlægning til batteritogsdrift, når levetiden for de nuværende dieseltog udløber. Som et første skridt vil regeringen iværksætte en større analyse af den nødvendige infrastruktur til batteritog, som også skal se på sammenhængen til lokalbanerne. Regeringen reserverer samtidig midler til selve omstillingen.
- Indkøb af batteritog til Holstebro-Skjern
For at fremme CO₂-neutral togdrift vil regeringen indkøbe fire batteritog til den statslige jernbanestrækning mellem Holstebro og Skjern samt anlægge ladeinfrastruktur. Indkøbet er en del af Midtjyske Jernbaners togindkøb til Lemvigbanen. Indkøbet giver mulighed for at indhente værdifuld erfaring med batteritog og infrastrukturen hertil, inden en udrulning i resten af Danmark.



Kilde: Midtjyske Jernbaner

Nye mobilitetsformer

I landområderne giver den lavere befolkningstæthed og det øgede bilejerskab vanskelige vilkår for traditionel kollektiv transport. Regeringen vil derfor fremme mobiliteten i landområderne og i områder uden for de store byer ved at fokusere på nye mobilitetsformer som eksempelvis samkørsel.

Regeringen vil sammen med trafikselskaberne se på muligheden for at igangsætte storskala-projekter til fremme af mobilitet i yderområderne.

Regeringen vil også overveje midlertidige regelændringer eller dispensationer så trafikselskaberne målrettet kan fremme mobiliteten i yderområderne samt overveje særlige "fri-trafikselskabsforsøg", hvor trafikselskaberne har friere rammer inden for konkrete geografiske områder.

Indsats på stationer

En attraktiv kollektiv transport kræver gode rejseforbindelser, men det kræver også gode adgangsforhold til stationer, god cykelparkering og ikke mindst trygge stationer, herunder S-togsstationer, at færdes på. En opgradering af stationer kan også give nyt liv til lokalsamfund og bidrage til den grønne omstilling gennem en omlægning til mere energivenlige stationer.

Regeringen vil derfor afsætte en pulje på 250 mio. kr. til mere liv og grønnere stationer i hele landet.

Regeringen afsætter endvidere en pulje på 100 mio. kr. til tryghedsskabende initiativer på stationer, herunder på S-togsstationer i hovedstadsområdet. Puljen kan gå til en styrket overvågning og en bedre og mere tryk indretning af stationer og tilstødende områder for eksempel ved bedre belysning.



Figur 8

Mulige stationer, hvor der kan skabes mere liv



Mange togstationer er i dag ikke tilgængelige for gangbesværede og personer med handicap. Det er vigtigt for regeringen, at toget er tilgængeligt for alle mennesker uanset behov.

Derfor vil regeringen afsætte en pulje på 650 mio. kr. til at øge tilgængeligheden på stationer i hele landet. Udmøntningen af puljen vil regeringen basere på et princip om rullende planlægning, så der hvert år besluttes nye projekter i takt med, at disse bliver undersøgt. Det skal sikre en kontinuitet i indsatsen frem for den hidtidige "stop and go" tilgang.

Andre initiativer

Region Nordjylland har siden 2015 haft ansvaret for regionaltogetrafik på den statslige strækning Skørping – Frederikshavn. Med regionen som ansvarlig

er der sket en stigning i trafikomfang, passagerantal og punktlighed. Regeringen vil derfor forlænge aftalen med Region Nordjylland, så den foreløbigt rækker indtil 2030.

På den enkeltsporede strækning mellem Køge og Køge Nord skal der køre otte tog i timen. Det presser kapaciteten på strækningen, og derfor vil regeringen igangsætte en forundersøgelse af et dobbeltspor samt en ekstra perron på Køge Station, som kan sikre højere punktlighed og bedre omstigningsmuligheder mellem Østbanen og DSB's tog til og fra København.

For Bornholm er færgeforbindelserne det helt centrale bindeled til det øvrige Danmark. Den foretrukne rute mellem Bornholm og det øvrige

Danmark er med egen bil via Sverige til hurtigfærgen fra Ystad til Rønne og derfra videre i egen bil rundt på øen. Den svenske grænselukning har imidlertid vist, at denne rute har en række svagheder i forhold til mobiliteten til og fra Bornholm.

Regeringen ønsker at undersøge mulighederne for alternative transportmuligheder mellem Bornholm og det øvrige Danmark for derved at skabe en bedre sammenhæng mellem landsdelene. Undersøgelsen

skal blandt andet se på mulighederne for at styrke flytrafikken til og fra Bornholm.

Regeringen ønsker samtidig at undersøge mulighederne for mere klimavenlige løsninger, herunder i forhold til den nuværende og kommende hurtigfærge.



Boks 18

Et nyt sommerrejsepas

Regeringen foreslår et sommerrejsepas (dansk interrailpas), som giver fri adgang til al kollektiv transport i Danmark i 8 sammenhængende dage om sommeren for et engangsbeløb på 399 kr. for voksne over 25 år og 299 kr. for unge mellem 12 og 25 år. Børn under 12 år kan rejse gratis.

Internationalt udsyn

Styrket international togtrafik

Regeringen ønsker, at den internationale passagertogtrafik får en mere fremtrædende rolle, når danskere og rejsende til Danmark skal vælge transportmiddel. Der er derfor behov for at sikre kapaciteten til internationale forbindelser, uden at det går ud over den indenlandske passagertrafik og den internationale godstrafik.

De vigtigste projekter i forhold til at kunne styrke den internationale passagertogtrafik via Danmark er en udvidelse af kapaciteten ved Ringsted samt

en ny sydlig jernbanekorridor i hovedstadsområdet. Det er projekter, som regeringen vil prioritere.

Regeringen vil desuden styrke den internationale korridor ved den dansk-tyske grænse i Sønderjylland ved at udbygge den eksisterende jernbanestrækning fra enkeltspor til dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg. Samtidig vil regeringen undersøge muligheden for, at strækningen Flensborg-Padborg-Tinglev i fremtiden kan blive betjent af tyske tog, hvorved Tinglev bliver et knudepunkt for togtrafikken i Sønderjylland, og der kan komme timedrift for de tog, der kører på strækningen mellem Tinglev og Sønderborg.



Boks 19

Nattog i Danmark koordineret med Sverige, Tyskland og Belgien

Interessen for nattog som alternativ til flyrejser er vokset markant i de senere år. Men siden 2014 har det ikke været muligt at rejse med faste nattog fra eller via Danmark. Det er nu planen, at passagererne fra august 2022 igen skal kunne tage nattog ud i Europa. Regeringen understøtter initiativet fra de svenske myndigheder om at etablere to ruter, Malmø - Bruxelles og Stockholm - Hamborg, begge med stop på vej gennem Danmark.

Gods på jernbanen

Regeringen ønsker også gode muligheder for at fragte gods på jernbanen. Der gennemføres i disse år en række store projekter på den danske jernbane. Projekterne vil blandt andet give en markant forbedring for jernbanegodstrafikken i og igennem Danmark.

Femern Bælt-forbindelsen vil skabe en ny rute til godstrafikken mellem Sverige og Tyskland. Det vil løfte den nordeuropæiske banegodstransport

markant, afhjælpe kapacitetsudfordringer på den eksisterende rute gennem Danmark via Storebælt og Lillebælt og ifølge prognoserne føre til en stigning i banegodstransport. Foruden Femern Bælt-forbindelsen er en udvidelse af kapaciteten ved Ringsted, en ny sydlig jernbanekorridor og dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg de vigtigste projekter for jernbanegodstrafikken.



CMO 407
RE 4

2

SIEMENS
Fluoroblenne
- 20.05m -
- 10.50m -

Det skal være lige så nemt at køre i en grøn bil som i en fossil bil



Pejlemærke 3

Det skal være lige så nemt at køre i en grøn bil som i en fossil bil



Regeringen foreslår en samlet plan for udrulning af ladeinfrastruktur til elbiler. Regeringen vil desuden afsætte en ramme på 0,5 mia. kr. til ladeinfrastruktur.

Ladeinfrastrukturen langs statsvejnettet spiller en afgørende rolle i at binde landet sammen for de grønne bilister. Regeringen afsætter derfor en ramme på 0,5 mia. kr. frem mod 2030 for at understøtte udrulningen af ladestandere.

Ifølge Vejdirektoratet vil det medføre, at der kan etableres godt 50 ladeparker med ca. 630 lynladepladser. Herved vurderer Vejdirektoratet, at 99,9 pct. af de lange ture på statsvejnettet kan gennemføres i elbil uden omvejskørsel, og at ventetiden på at komme til at lade ikke vil overstige 10 minutter i årets 100. travleste time.



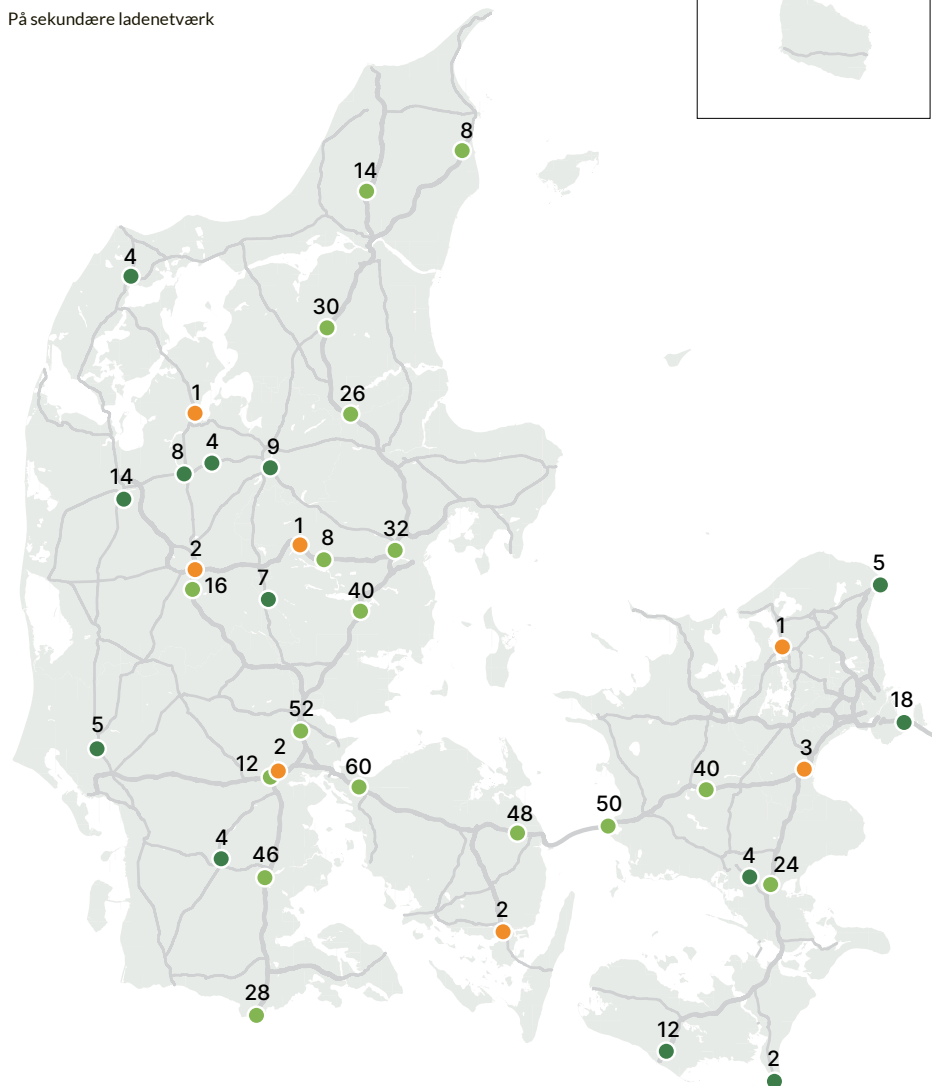


Figur 9

Eksempel på mulig ladeinfrastruktur langs statsvejnettet

Illustration af muligt antal nye ladestandere

- På eksisterende rastepladser
- På rastepladser, der skal etableres
- På sekundære ladenetværk



Note: Kortet viser eksempler på forventede nye placeringer. Lysegrønne markeringer på kortet viser nye placeringer på eksisterende rastepladser langs statsvejsnettet. Med en enkelt undtagelse udgør hver af disse markeringer to ladeparker – en på hver side af motorvejen. De mørkegrønne markeringer viser placeringer på rastepladser, der skal etableres. De gule markeringer viser placeringen af ladeparker i et sekundært ladenetværk. Tallene angiver, hvor mange ladeparker, der skal etableres. For en række af ladeparkerne er der behov for en nærmere vurdering af, hvor der fysisk er plads til dem. Det gælder f.eks. ladeparken ved Øresundsbroen.



Boks 20

En samlet plan for ladeinfrastruktur til grønne biler i Danmark

- Ladeparker langs statsvejnettet, så der på stort set alle de lange ture mellem landsdelene kan fås opladning til elbiler uden omvejskørsel
- Servicekrav om maksimal ventetid på en ladestander i ladeparkerne langs statsvejnettet
- Udbudsstrategi for udrulning af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet frem til 2025
- Adgang for elbilejere, som indgår aftale med en udbyder af e-mobilitet, til at roame mellem alle ladestandere opstillet på offentlige arealer i Danmark
- Regulering, der sikrer, at operatører af ladeinfrastruktur udelukkende kan tildeles ret til at opstille ladeinfrastruktur på offentlige arealer efter annoncering/afholdelse af udbud
- Standardiserede krav til udbud af ladeinfrastruktur på offentlige arealer
- Ret for elbilejere med privat parkeringsplads i et fælles parkeringsanlæg til at etablere ladestander i tilknytning hertil
- Afdækning af, om der i planloven skal gives hjemmel til, at kommuner kan stille krav om ladestandere
- Undersøgelse af, om der skal foretages justeringer af elafgiften ved husstandsmæssig opladning til elbiler
- Analyse af, om offentlige arbejdsgivere skal kunne facilitere ladeinfrastruktur til medarbejderne

Den tunge transport skal også i højere grad køre grønt. Til forskel fra personbilerne er den grønne teknologiudvikling for den tunge transport mere usikker. Der er derfor behov for at give transporterhvervene større sikkerhed, før de investerer i køretøjer til alternative drivmidler som el, gas og brint. Regeringen vil derfor tage initiativ til at igangsætte et arbejde med at udvikle en strategi for den grønne drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport.

I Danmark kan vi ikke omstille transportsektoren alene. Vi har brug for internationalt samarbejde. I EU arbejder regeringen derfor for at fremme den grønne omstilling af transportsektoren og sektorens bidrag til målet om klimaneutralitet senest i 2050.



Boks 21

Transportpolitikken i EU - regeringens prioriteter

- Hæve ambitionerne for grøn transport i EU-regi
- Stop for salg af nye fossile biler i 2030
- Ambitiøse CO₂-krav for person- og varebiler i EU
- Udvidelse af EU's kvotehandelsystem til vejtransport
- Styrkede krav til biobrændstoffers bæredygtighed
- Færdiggøre hovednettet i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) i 2030
- Arbejde for størst mulig EU-finansiering af projekter, der bidrager til grøn omstilling samt EU-merværdi, via EU-fonden CEF

Flere skal vælge cyklen



Pejlemærke 4

Flere skal vælge
cyklen



Cyklen er et fantastisk transportmiddel. Det er sundt og klimavenligt at cykle. Og i Danmark er vi noget nær verdensmestre i at trampe i pedalerne.

Desværre har cykeltrafikken i en årrække været stagnerende eller ligefrem faldende. Kun i de større byer, hvor cyklen er et hurtigere og nemmere valg end andre transportformer, har cykeltrafikken været stigende. Uden for byområderne er cyklen ikke i samme grad et naturligt førstevalg i dagligdagen, men udbredelsen af elcyklen og ny teknologi giver nye muligheder.

Regeringen ønsker at understøtte, at flere vælger cyklen og har allerede taget en række initiativer til at fremme cyklisme.





Boks 22

Regeringen har blandt andet iværksat:

- En pulje på 50 mio. kr. til at fremme cykelparkering i forbindelse med kollektiv transport
- En cykelpulje på 520 mio. kr., som skal fremme grøn mobilitet og gøre det mere oplagt for borgere at vælge cyklen og el-cyklen frem for andre transportformer
- Et nyt cykelråd, der skal sikre et mere målrettet fokus på cyklisme i Danmark

Velfungerende moderne cykeltransport kræver en tidssvarende og velindrettet infrastruktur, der kan sikre de cyklendes mobilitet og sikkerhed i trafikken blandt de andre trafikanter.

Derfor ønsker regeringen at investere i cyklisme og forslår, at der afsættes en samlet pulje på 2 mia. kr. til investeringer i cykelfremme og cykelinfrastruktur.



Boks 23

Regeringen foreslår:

- Ny cykelinfrastruktur, herunder puljer til lokale og regionale initiativer
- Cyklens år 2022 – kick-start af cyklisme og Tour de France
- En samlet cykelstrategi
- Investeringer i ny viden
- Kortlægning af den danske cykelinfrastruktur
- Rekreativ cykelferie

Regeringen vil udpege 2022 til 'Cyklens År'. Det skal være med til at kick-starte et større fokus på, hvordan cyklen bliver et attraktivt alternativ i hele landet. Samme år kommer Tour de France til landet.

Regeringen foreslår, at der i 2022 som en kick-start af cyklismen igangsættes en række projekter til gavn for cykelpendling og cykelinfrastrukturen i Danmark. Regeringen foreslår blandt andet:

- Massive investeringer i cykelinfrastruktur i hele landet
- Informationskampagner, der blandt andet sætter fokus på hvordan flere børn og unge kan bruge cyklen til skole, uddannelse og i fritiden samt til bedre trafiksikkerhed
- Et nationalt videnscenter for cykelfremme
- Styrkelse af de nationale cykelruter
- Opgradering af Vejdirektoratets nationale cykelkonference med internationalt sigte i forbindelse med Tour de France.



Figur 10

Muligheder for forbedring af cykelinfrastrukturen på statsvejnettet



Der er i dag ikke et samlet overblik over, hvor mange kilometer cykelsti, der findes i hele landet. Et samlet nationalt overblik over den danske cykelinfrastruktur vil kunne udgøre et solidt grundlag for beslutninger om kommende investeringer.

Regeringen vil derfor igangsætte en undersøgelse af omfanget af opgaven i et samarbejde med kommunerne. Her kan der samtidig ses på mulighederne for sammenhæng med andre indsatser i relation til infrastruktur eksempelvis stinetwork.

Regeringen ønsker også at styrke Danmark som feriemål for cykelturister og fremme rekreativ cykelisme ved blandt andet at skabe en bedre afmærkning af cykelvenlige strækninger og cykeloplevelser med bedre adgang til naturen med en national udrulning af et nyt cykelknudepunktssystem.

Regeringen vil også undersøge mulighederne for at understøtte øget udbredelse af arbejdsgiverbetalte cykler.

Færre skal plages af støj fra trafikken



Pejlemærke 5

Færre skal plages af støj fra trafikken



Når trafikken ruller på vejene, opstår der støj til gene for dem, der bor tæt på. Det er et væsentligt samfundsproblem, som har helbredsmæssige konsekvenser for alt for mange danskere.

Der findes i dag mange tusind boliger langs vejnettet, der påvirkes med en for høj støjbelastning. Hovedparten af de støjbelastede boliger er beliggende langs kommunevejene, men også langs statsvejnettet er der væsentlige udfordringer. Det gælder ikke mindst i hovedstadsområdet, hvor

motorvejsstrækninger som Motorring 3 føres gennem nogle af landets tættest befolkede kommuner. Regeringen vil øge indsatsen mod støj markant, særligt når der sker udbygning af vejene.

Regeringen ønsker derfor at afsætte 3 mia. kr. til bekæmpelse af trafikstøj.





Boks 24

Regeringen foreslår:

- En pulje til støjskærme i særligt støjbelastede boligområder
- En pulje til implementering af et nyt princip for støjbekæmpelse med fokus på afledte effekter i nærområderne
- Støj-stærekasser på bynære motorveje
- Udvikling og afprøvning af nye virkemidler på støjområdet, herunder samarbejdsprojekter med kommunerne

Regeringen ønsker en mere helhedsorienteret tilgang til støjbekæmpelse, hvor indsatsen ikke alene sker, hvor en vej udvides eller en ny vej bygges, men også fokuserer på de afledte effekter i nærområderne uden for selve projektstrækningen.

Regeringen foreslår, at der ved beslutninger om større vejprojekter indføres et nyt princip – et såkaldt ”støjtillægsprincip”. Det vil betyde, at de borgere, der bliver påvirket af afledte støjmæssige effekter, opnår støjbeskyttelse. Således kan der indgå støjreducerende tilvalg i forbindelse med beslutningen om igangsætning af et vejprojekt. Indførelsen af tillægsprincippet vil føre til, at der i fremtidens vejprojekter vil være et væsentligt større fokus på støjbekæmpelse.

Der skal også tages hånd om de eksisterende udfordringer med støj fra trafikken. Regeringen foreslår derfor, at der samlet afsættes 3 mia. kr. til markant støjbekæmpelse, så der blandt andet kan opsættes støjskærme langs statsvejene ved de mest støjbelastede boligområder.

Særligt ved de bynære motorveje er borgerne generet af trafikstøj. Det gælder eksempelvis i omegnskommunerne omkring hovedstaden, hvor mange bor tæt på de trafikerede veje, og hvor der ofte køres alt for hurtigt. Det er et problem for trafikikkerheden, men det giver også en ekstra støjbelastning for naboerne, når der køres for stærkt. Derfor vil regeringen etablere ”støj-stærekasser” på bynære motorveje, hvor støj fra trafikken påvirker borgerne mest.

Initiativet indledes med et forsøg med støj-stærekasser på Motorring 3 omkring København, der med en hverdagsdøgntrafik på over 130.000 biler pr. døgn er en af de mest befærdede motorveje i Danmark. Ringforbindelsen forløber tæt forbi boligområder, som udsættes for støj, der er væsentligt over de vejledende støjgrænser.

Det er regeringens ambition at gennemføre en evaluering af de klimamæssige, støjmæssige, trafikale, trafikikkerhedsmæssige og samfundsøkonomiske konsekvenser af forsøget på Motorring 3. Herefter skal der tages stilling til, om tiltaget skal udvides til andre bynære motorveje. Det kan blandt andet være relevant gennem Aalborg, Odense, Nyborg og Hedehusene/Fløng, da der langs disse strækninger er høj støjbelastning kombineret med høj boligthed.



En mere grøn retning



Pejlemærke 6



Regeringen ønsker at sætte fart i den grønne omstilling af transportmidlerne. For den grønne omstilling er det helt afgørende, at der kommer flere grønne biler på vejene. Det har regeringen sikret med den grønne vejtransportaftale fra december 2020, som gør de grønne biler billigere.

Omstillingen fra fossile biler til grønne biler vil ikke kun gavne klimaet – det vil være et vigtigt bidrag til at nedbringe luftforureningen.



Boks 25

Aftale om en grøn omstilling af vejtransporten

Regeringen har indgået en aftale med Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten om en grøn omstilling af vejtransporten med:

- Ambition om 1 million grønne biler i 2030
- Grøn omlægning af bilafgifterne
- CO₂-fortrængningskrav til brændstoffer
- En kilometerbaseret vejafgift for lastbiler, der differentieres efter lastbilernes CO₂-udledning
- Forlængelse af særordningen med lav elafgift på el til opladning af elbiler til 2030
- Analyse af forsøgsordning med dobbelttrailere og analyse af optimering og tilpasning af national vægt- og dimensionsregulering
- Midlertidig forhøjelse af skrotningspræmie for gamle dieselmotorer



Regeringen ønsker samtidig en gennemgribende grøn omstilling af den danske jernbane. I 2030 vil alle hovedstrækningerne på jernbanenettet være elektrificeret, og de gamle dieseltog vil være udskiftet med nye elektriske tog. Samtidig ønsker

regeringen at gennemføre en elektrificering med batteritog på resten af det statslige jernbanenet. Regeringen vil herudover styrke den grønne omstilling af bustrafikken og den tunge transport.



Boks 26

Regeringen foreslår:

- Pulje til grønne busser og grøn flextrafik
- Strategi for drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport
- Pulje til el-delebiler
- En ny udnyttelse af byrum om søndagen i Danmarks største byer
- Grøn pulje til biodiversitet langs veje og jernbane

Regeringen har en ambition om, at hele den kollektive bustransport skal være grøn. Omstillingen til en mere grøn bustransport er et lokalt ansvar, men regeringen vil bidrage til denne omstilling.

Indkøb af grønne busser særligt for lange busruter kan være forbundet med merudgifter til eksempelvis dyrere busser eller lade- og

tankningsinfrastruktur. Dette kan gøre det sværere og mere omkostningsfuldt at finde løsninger for den grønne omstilling. Derfor vil regeringen gerne understøtte, at regionerne kan efterleve og implementere de gældende klimasamarbejdsaftaler.



Boks 27

Klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik

Regeringen har medio februar 2021 indgået frivillige klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med 23 kommuner og fem regioner, som forpligter sig til at indkøbe grønne busser (eksempelvis biogas-, brint- og elbusser) ved nye udbud fra 2021. Det svarer til ca. 64 pct. af den offentlige kollektive bustrafik.

En vigtig - men til tider overset del - af den kollektive transport er flextrafik. Der foretages ca. 6 mio. rejser årligt i flextrafikken blandt andet i form af flexture, patientkørsel, kørsel til genoptræning og individuel handicapkørsel. Det er som udgangspunkt et lokalt ansvar at sikre en omstilling til grønne køretøjer, men regeringen ønsker at bidrage til en grønnere flextrafik.

Regeringen afsætter derfor en pulje på 250 mio. kr. til flere grønne busser og mere grøn flextrafik.

En grøn omstilling af drivmiddelinfrastrukturen til den tunge vejtransport har potentiale til at reducere klimapåvirkningen samt luft- og støjforureningen fra vejtrafikken. Regeringen ønsker derfor i forlængelse af klimapartnerskabet for landtransport at igangsætte et arbejde med en strategi for grøn drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport.

Strategien skal medvirke til at understøtte de investeringsbeslutninger, som giver de bedste samfundsøkonomiske afkast på længere sigt og skal blandt andet belyse, hvilke overordnede rammebetingelser staten vil sætte for udrulningen af drivmiddelinfrastruktur for den tunge vejtransport.

Regeringen vil også afsætte en pulje på 100 mio. kr. til at understøtte øget anvendelse af el-delebiler.

Puljen skal udmøntes som opfølgning på kampagnerne om debiler og samkørsel, som blev besluttet med aftalen om grøn vejtransport, og som udrulles i 2022.

Vej og jernbaner påvirker biodiversiteten på samme måde, som det er tilfældet med eksempelvis skovbrug, landbrug og byudvikling. Infrastruktur bryder naturen i Danmark op.

Derfor har regeringen allerede sikret en koordinering af biodiversitetsindsatsen på statslige arealer, herunder på jernbanenettet. Regeringen vil derudover afsætte en pulje til at styrke biodiversiteten langs vej og jernbane.



Boks 28

En ny udnyttelse af byrum om søndagen i Danmarks største byer

Regeringen ønsker at gennemføre en ændring af færdselsloven, således at kommunerne får adgang til selv at indføre bilfrie gader i landets største byer. Målet er at sikre en ny udnyttelse af byrummet, hvor der i højere grad gives plads til kulturelle aktiviteter såsom markeder, udeservering, gågader og aktiviteter for børn om søndagen, hvor de trafikale behov er mindre.

Initiativet afgrænses til søndage i tidsrummet klokken 9.00-20.00, og skal ske under hensyntagen til beboernes mulighed for at komme til og fra deres bopæl. Regeringen vil aktivt opfordre til, at kommunerne anvender den moderniserede lovgivning til at etablere bilfrie gader i afgrænsede geografiske områder, hvor dette kan forsvares ud fra et trafikalt perspektiv.

En konkret model for København er at forhindre bilers adgang til middelalderbyen og brogaderne i det nævnte tidsrum. Modellen kan skabe et forandret søndags-København, som er helt anderledes sammenlignet med hverdagen.



Boks 29

Grøn pulje til biodiversitet

Regeringen ønsker at afsætte en pulje på 150 mio. kr. til fremme af biodiversitet langs veje og jernbaner. Arealer langs veje og jernbaner tilbyder blandt andet levesteder og habitater i Danmark. Der findes eksempelvis både birkemus, oddere, markfirben, damflagermus, grønbrogede tudser, m.m. langs den danske jernbane. Forvaltes naturen langs infrastrukturen under hensyntagen til arter, vil det medvirke til, at dyr og planter får en bedre chance for at udvikle sig på tværs af deres levesteder.

Det skal være mere trygt at færdes på vejene



Pejlemærke 7

Det skal være mere trygt at færdes på vejene



For mange kommer til skade i trafikken. Det lykkedes i perioden fra 2008 til 2012 at reducere det årlige antal af dræbte og tilskadekomne i trafikken, men udviklingen er gået i stå. Særligt cyklister og gående trafikanter er udsatte i trafikken.

De hyppigste ulykkesfaktorer er uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering, for høj hastighed og kørsel i påvirket tilstand.

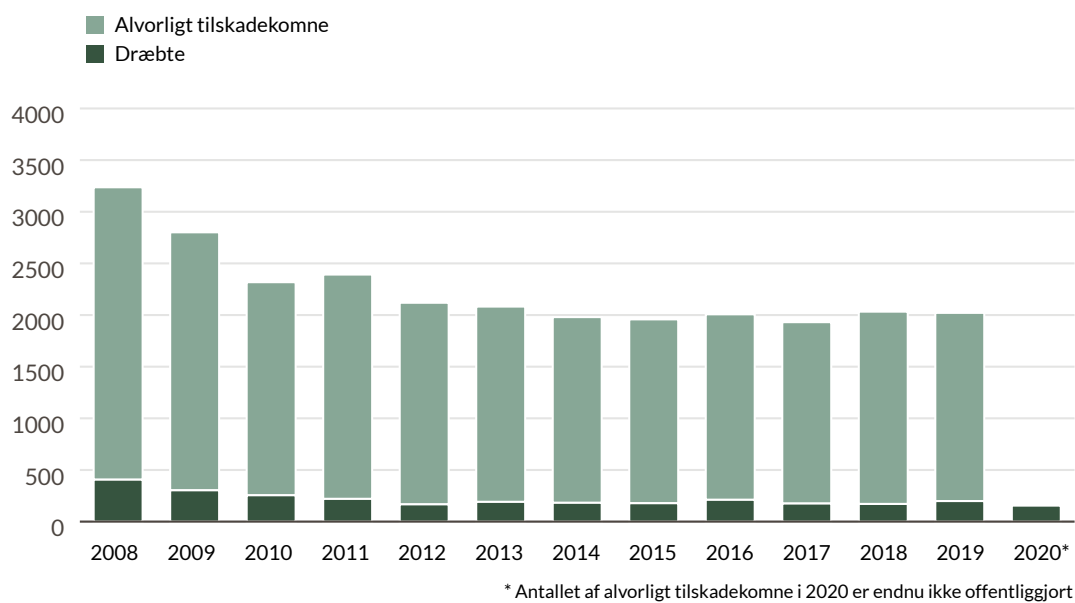
I byerne involverer dødsulykkerne ofte fodgængere og cyklister, og ulykkerne sker ofte i kryds. Uden for byerne er det i højere grad trafikanter i personbiler, der omkommer i dødsulykkerne, og der er ofte tale om eneulykker og frontkollisioner.





Figur 12

Personskader fordelt på år



Kilde: Vejdirektoratet



Boks 30

Regeringen har blandt andet iværksat:

- En vanvidskørselspakke
- Et arbejde med revision af reglerne for narkokørsel
- En revision af de eksisterende regler for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, så kommunerne får større mulighed for at få sat hastighedsgrænserne ned lokalt
- Et arbejde med et forsøg med automatisk kontrol af rødkørsel i særligt ulykkesbelastede kryds i Aarhus
- Hjælpligt til el-løbehjul
- Opmærksomhedskampagnen "Vi deler vejen."

Det er helt afgørende, at vejene er trygge at færdes på både for bilister, cyklister og gående. Regeringen vil derfor iværksætte en række yderligere tiltag, som skal nedbringe trafikulykker både i og uden for byerne, blandt andet med udgangspunkt i anbefalingerne fra Færdselssikkerhedskommissionen.

Hastighed er en af de hyppigste ulykkesfaktorer og en dominerende årsag til ulykker med alvorligt tilskadekomne og døde. Det igangværende forsøg med de såkaldte ”stærekasser” (stationære

ATK-enheder) viser, at stærekasserne får bilisterne til at sænke farten, og at stærekasserne kan anvendes som et vigtigt redskab i indsatsen for bedre trafiksikkerhed. Regeringen ønsker derfor i et samarbejde med kommunerne at udvide brugen af stærekasser i hele Danmark.

Regeringen ønsker at afsætte 700 mio. kr. til en intensiveret indsats for at begrænse antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.



Boks 31

Regeringen foreslår:

- Udbredelse af brugen af stærekasser på de farligste stats- og kommuneveje
- Tiltag på statsvejnettet som skal fremme færdselssikkerheden som eksempelvis rumleriller og midterautoværn
- En undersøgelse af mulighederne for at lave zoner i større danske byer med krav til lastbilers direkte udsyn – inspireret af tiltag fra London
- En undersøgelse af mulighederne for bedre behandlingstilbud til alle spritbilister, eksempelvis i form af en samtale med en misbrugskonsulent
- Flere oplysningskampagner, eksempelvis mod uopmærksomhed og utilstrækkelig orientering



April 2021

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

Tlf. : 41 71 27 00
E-mail: trm@trm.dk

ISBN 978-87-93823-50-1 (digital version)
ISBN 978-87-93823-51-8 (trykt version)
2020/21:7 --- Det sidste tal er nummereringen.

Publikationen kan hentes på
www.trm.dk

Projektoversigt – Region Hovedstaden

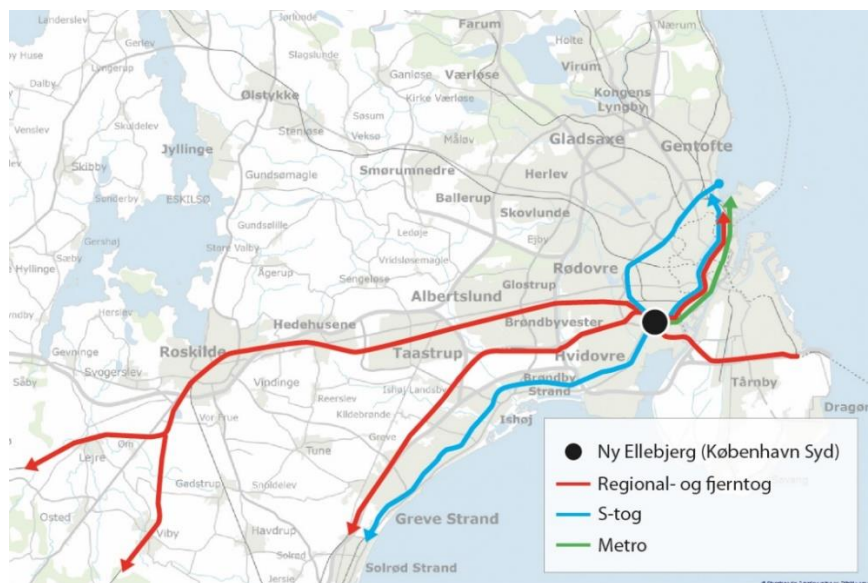
Indhold

Kollektiv transport.....	3
Anlæg af Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station.....	3
Anlæg af fjern- og regionaltogsperroner på Glostrup Station	4
Udvidelse af Københavns Lufthavn Station.....	5
Anlæg af vendespor ved Københavns Lufthavn Station	6
Anlæg af overhalingsspor til godstog ved Kalvebod.....	7
Flytning af Herlev Station	8
Ombygning af Nordhavn Station.....	9
Anlæg af vendespor til S-tog ved Carlsberg Station	10
Metrodrift på S-banen.....	11
Hastighedsopgraderinger på S-banen	12
Forenkling af Københavns Hovedbanegård	13
Opgradering af Hillerød Station.....	14
Forskønnelse af Nørreport Station	15
VVM-undersøgelse og anlæg af metro til Lynetteholm og Nordøstamager	16
Analyse af metrodrift på Kystbanen	17
BRT-linje på 200S (Gladsaxe Trafikplads til Avedøre Holme).....	18
BRT-linje på 400S i Ring 4 (Ishøj St. til Lyngby St.)	19
Vejnettet	20
Øget kapacitet på Motorring 3 ved København	20
Udvidelse af Ring 4 København (nordlig)	21
Udvidelse af Motorring 4 ved København (sydlig)	22
Udvidelse af Øresundsmotorvejen.....	23
Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene	24
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Motorring 3 til Ring 4	25
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej.....	26
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Ring 4 - Farum	27
Anlæg af Frederikssundsmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund	28
Forlængelse af Nordhavnstunnel og VVM-undersøgelse af Østlig Ringvej.....	29



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.

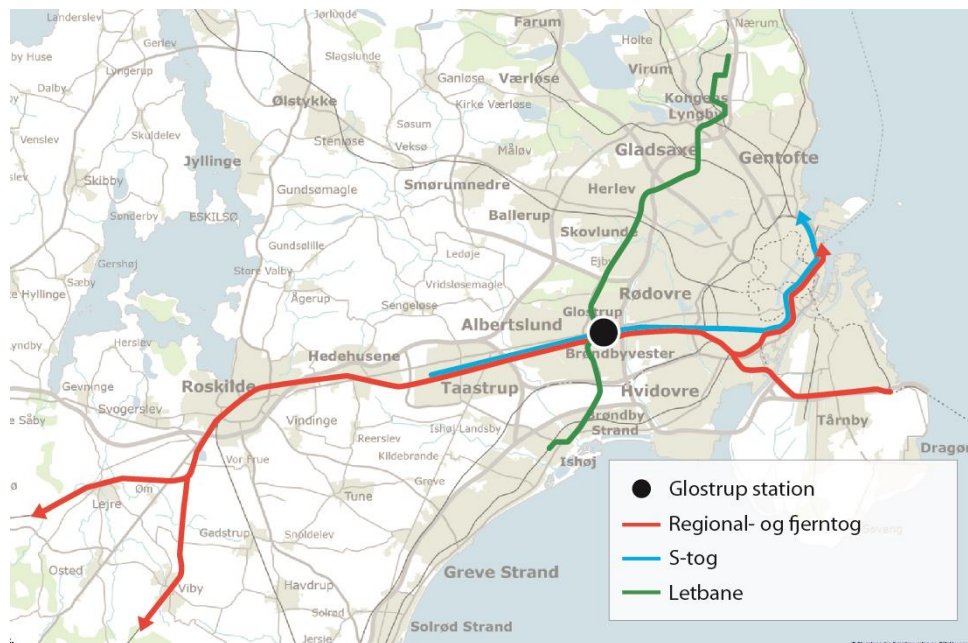
Sammen med de øvrige udbygningsprojekter fra Glostrup Station i vest til Københavns Lufthavns Station i øst, vil der blive skabt en ny sydlig jernbanekorridor, som vil medføre en markant bedre sammenbinding mellem Jylland/Fyn, Vestsjælland, Roskilde, Københavns Vestegn og Amager. Denne kapacitetsforøgelse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

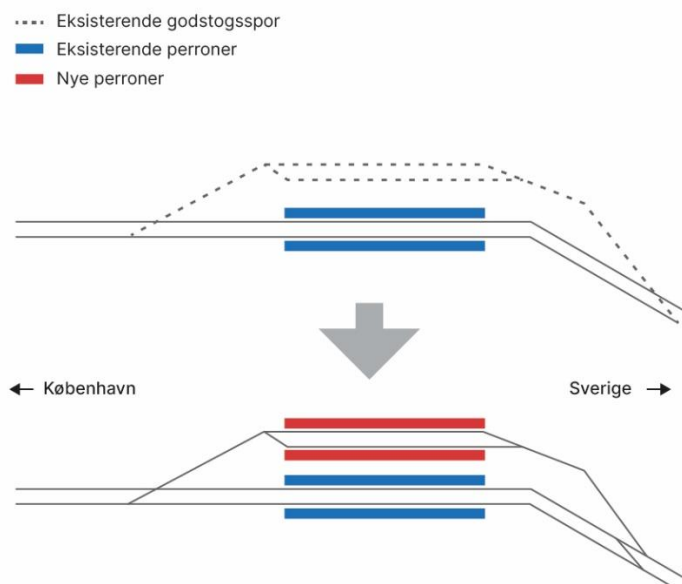
Med en udbygning af Glostrup Station, sådan at også landdels- og regionaltog kan standse på stationen, kan der ske en yderligere styrkelse af Glostrup Station som knudepunkt. Her vil passagerer kunne stige om til S-tog og letbanen for at komme hurtigt på tværs af Hovedstaden. For borgerne på Københavns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



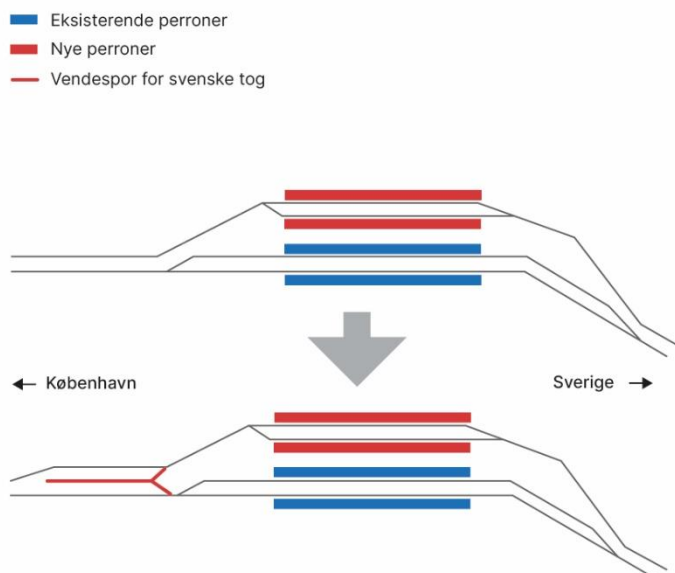
Jernbanesporene ved Københavns Lufthavn Station har allerede i dag for lav kapacitet til at håndtere de person- og godstog, der normalt kører på Øresundsbanen. Det betyder, at togenes punktlighed er udfordret, hvilket forplanter sig til Københavns Hovedbanegård og dermed resten af fjern- og regionaltrafikken.

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

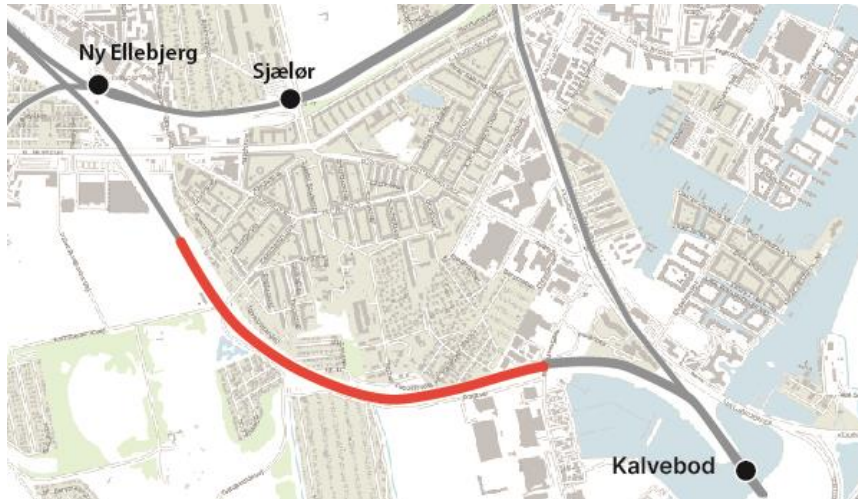


Det er i dag i praksis ikke muligt at vende tog fra Sverige på Københavns Lufthavn Station. Det betyder, at alle tog fra Sverige skal fortsætte ind til Københavns Hovedbanegård, hvis kapacitet i dag er fyldt op. Med etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station vil det være muligt at vende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

Vendespoeret 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



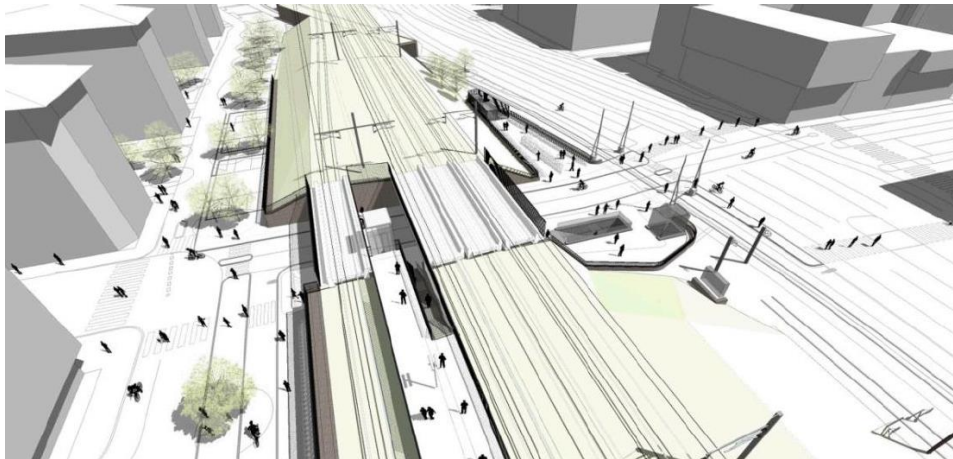
Med den eksisterende placering af S-togsperronen på Herlev Station, vil der være en gangafstand mellem den kommende letbane i Ring 3 og S-togsstationen på ca. 200 m. En flytning af perronen vil give optimale omstigningsforhold mellem S-tog og den kommende letbane i Ring 3, idet der via trapper og elevator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

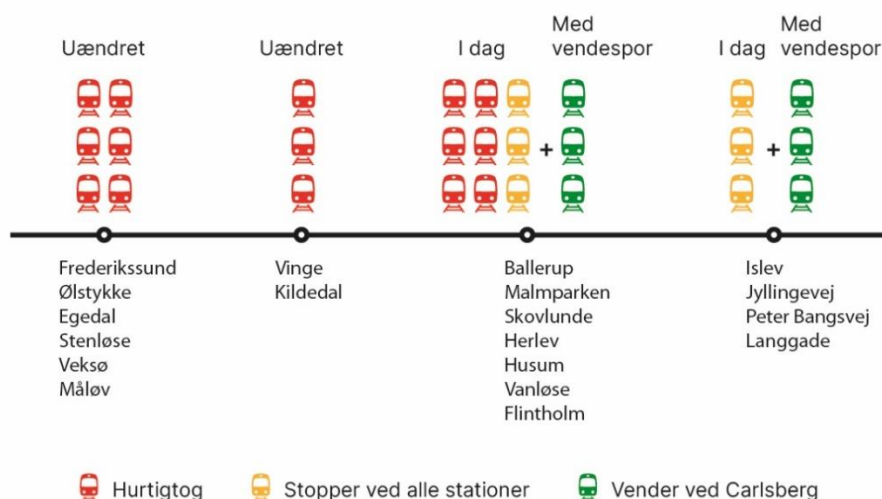


Med etableringen af Cityringen og metro til Nordhavn bliver Nordhavn Station et nyt knudepunkt. For at sikre bedre omstigningsmuligheder skal Nordhavn Station bygges om, så den kommer til at hænge bedre sammen med byrummet, og så der bliver en lettere omstigning mellem S-tog og metroen.

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.

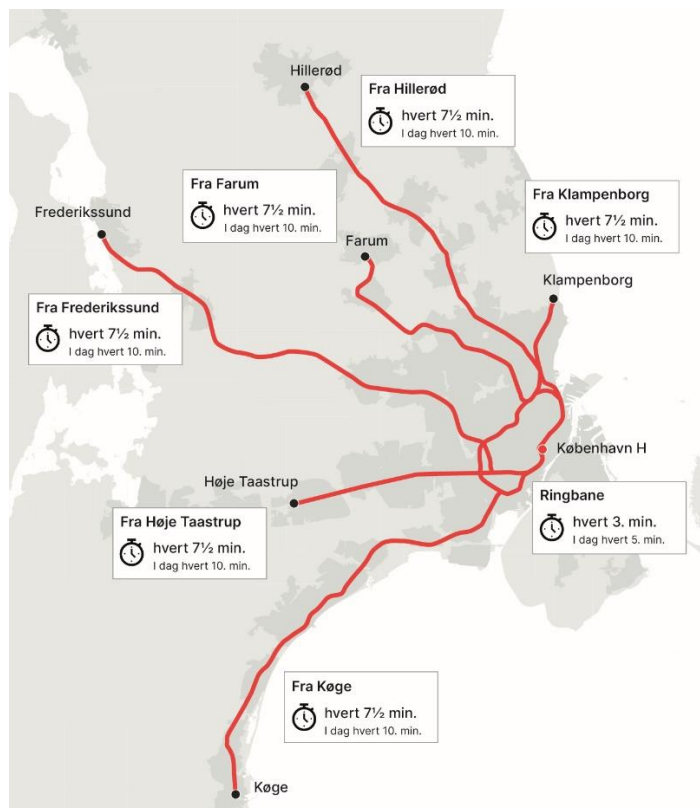
Anlæg af vendespor til S-tog ved Carlsberg Station*Illustration af mulig trafikering af Frederikssundsstrækningen*

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.

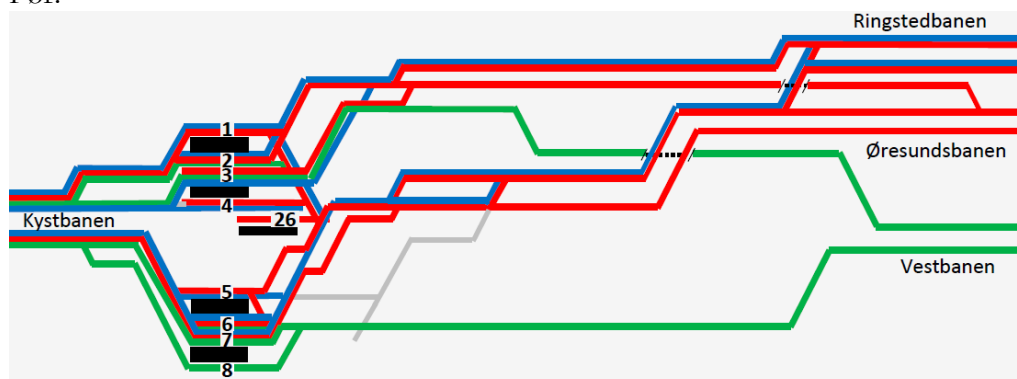
Der er tale om 16 ”knaster”, hvor hastigheden kan øges op til 120 km/t, som er den maksimale hastighed på S-banen. Der er for hver enkelt ”knast” tale om relativt små tidsgevinster, men det har samlet set en forholdsvis stor effekt, da der er mange passagerer, der får glæde af den daglige kortere rejsetid. 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.

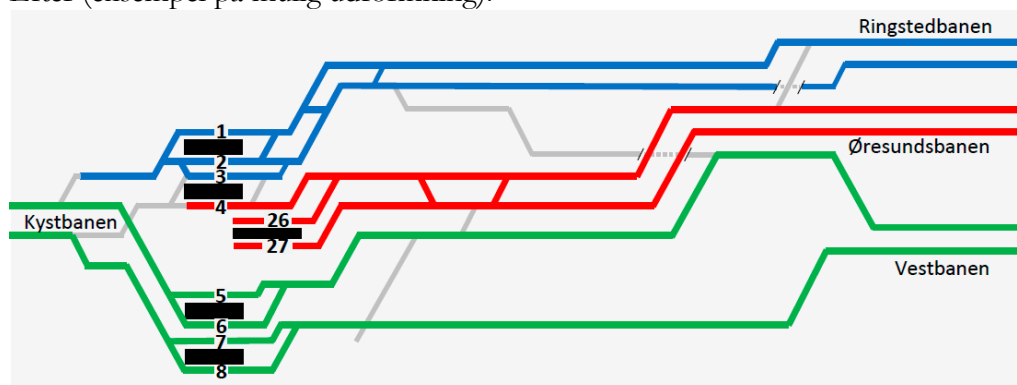
Totaludgiften til hastighedsopgraderinger af S-banen er 0,3 mia. kr.

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 Favrholt 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 Favrholt 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.

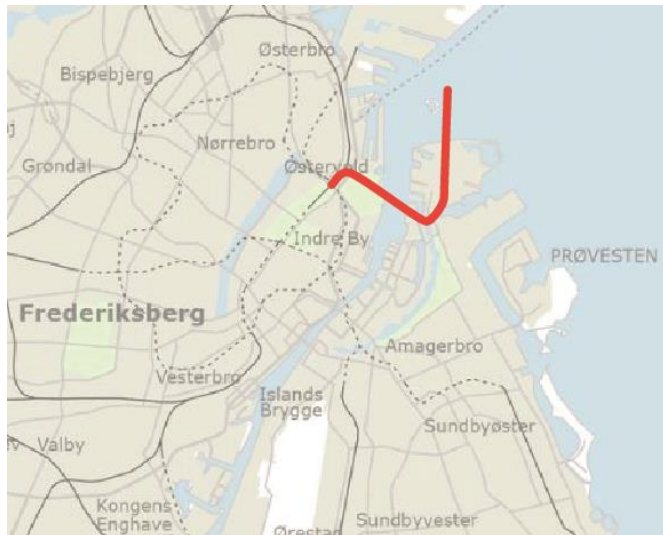
Forskønnelse af Nørreport Station



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.

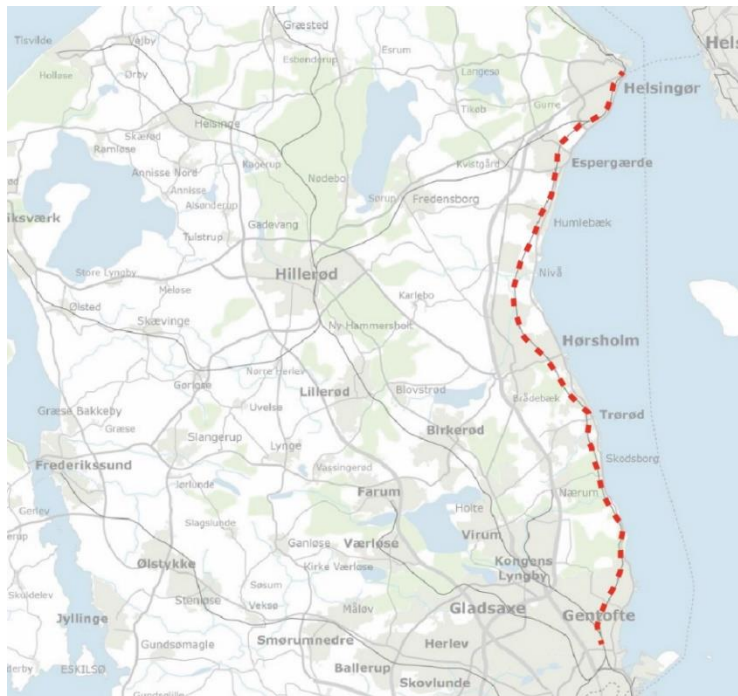
VVM-undersøgelse og anlæg af metro til Lynetteholm og Nordøstamager



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.

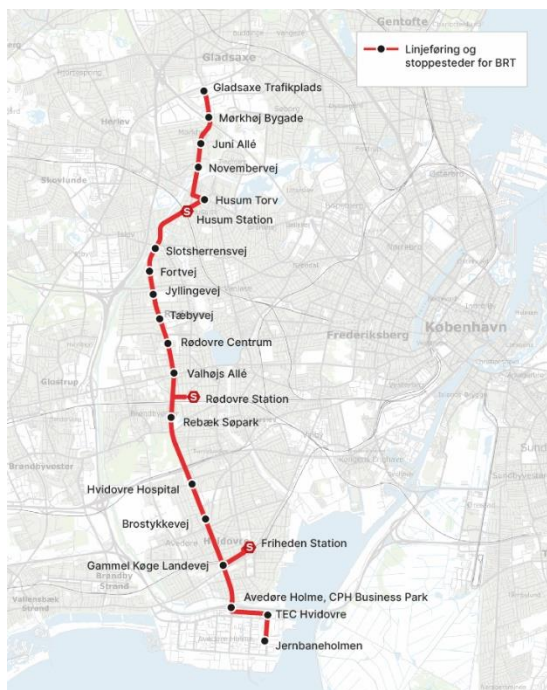
Analyse af metrodrift på Kystbanen



Kystbanen betjenes i dag af regionaltog, 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-tognet, 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.

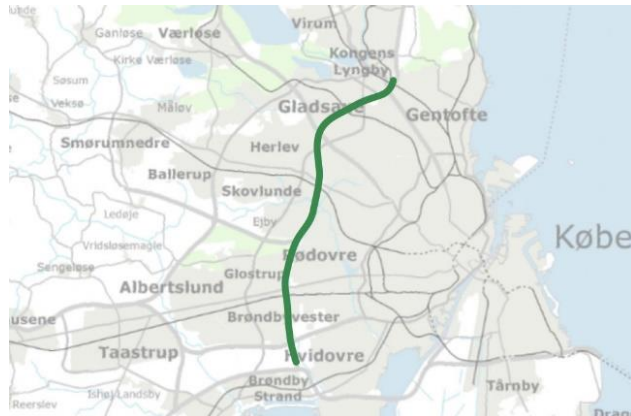
Movias indledende undersøgelser viser, at en BRT på 400S fra Lyngby til Ishøj vil medføre en passagervækst (antal påstigere pr. hverdag) på 30-40 pct. Samtidig vil køretidsbesparelsen i myldretiden være ca. 15 minutter.

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.

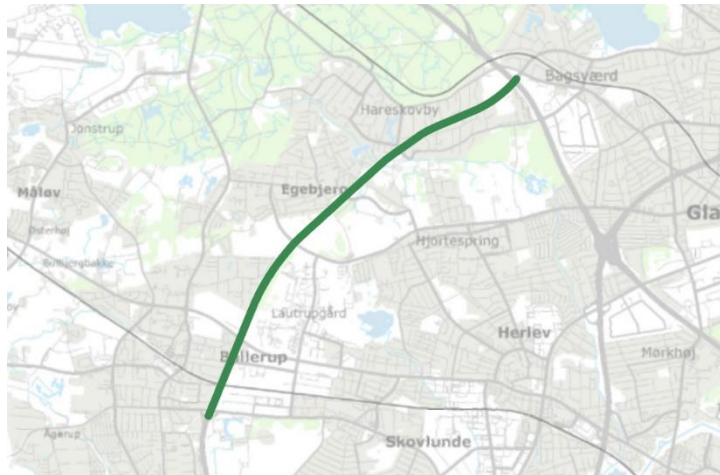
Derudover vil projektet forbedre trafiksikkerheden på strækningen, og da trafikken generelt afvikles mest sikkert på motorveje, forventes der et fald i det samlede antal ulykker i området.

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 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 kødannelser og forsinkelser i myldretiderne samt støjbelastning og barriereeffekt, hvor vejen passerer bysamfund.

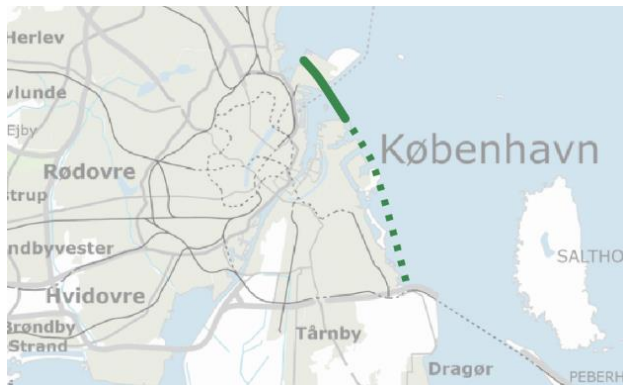
Med projektet udbygges den ca. 21 km lange strækning på Frederikssundmotorvejen mellem Tværvej og J. F. Willumsensvej i Frederikssund. Projektet vil aflaste den nuværende Frederikssundsvej fra Kildedal til Frederikssund, samt de berørte byer på strækningen, som Frederikssundsvej passerer igennem. Der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