

Projektoversigt – Region Hovedstaden

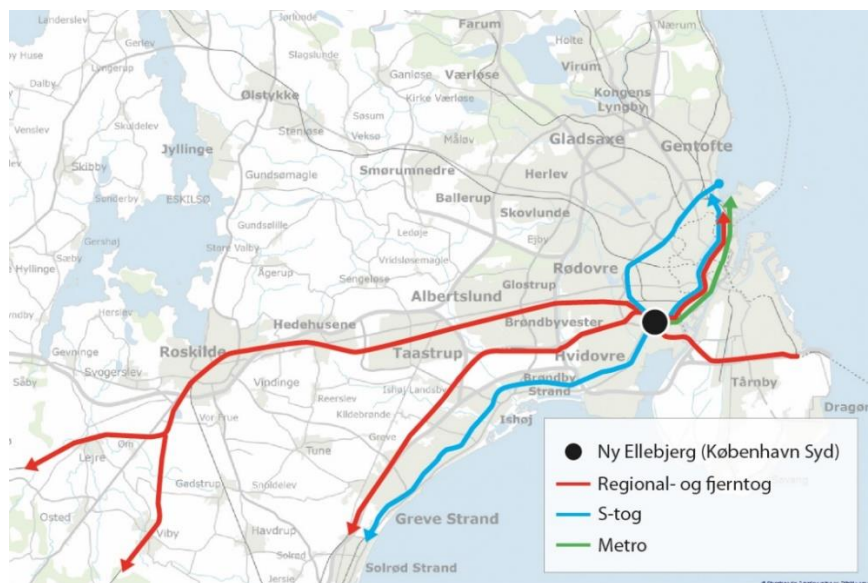
Indhold

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.

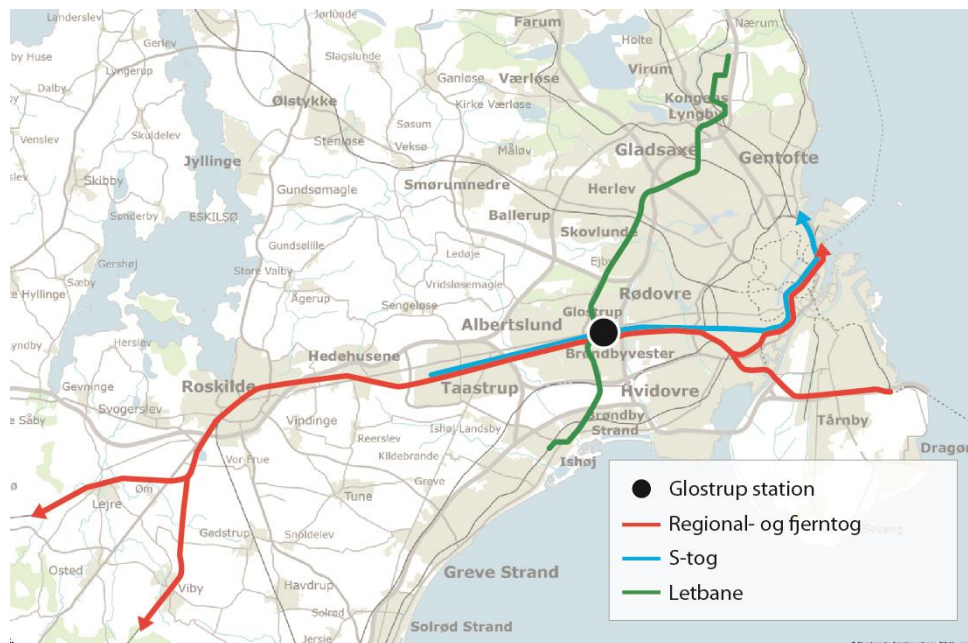
Sammen med de øvrige udbygningsprojekter fra Glostrup Station i vest til Københavns Lufthavns Station i øst, vil der blive skabt en ny sydlig jernbanekorridor, som vil medføre en markant bedre sammenbinding mellem Jylland/Fyn, Vestsjælland, Roskilde, Københavns Vestegn og Amager. Denne kapacitetsforøgelse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

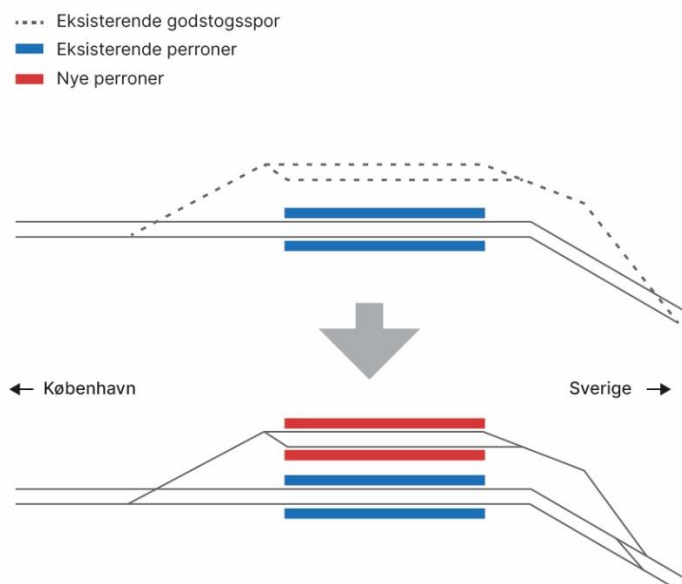
Med en udbygning af Glostrup Station, sådan at også landdels- og regionaltog kan standse på stationen, kan der ske en yderligere styrkelse af Glostrup Station som knudepunkt. Her vil passagerer kunne stige om til S-tog og letbanen for at komme hurtigt på tværs af Hovedstaden. For borgerne på Københavns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



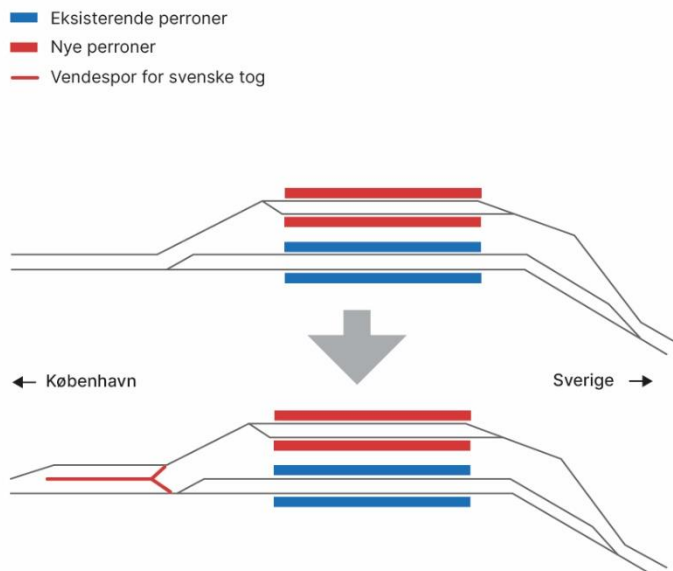
Jernbanesporene ved Københavns Lufthavn Station har allerede i dag for lav kapacitet til at håndtere de person- og godstog, der normalt kører på Øresundsbanen. Det betyder, at togenes punktlighed er udfordret, hvilket forplanter sig til Københavns Hovedbanegård og dermed resten af fjern- og regionaltrafikken.

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

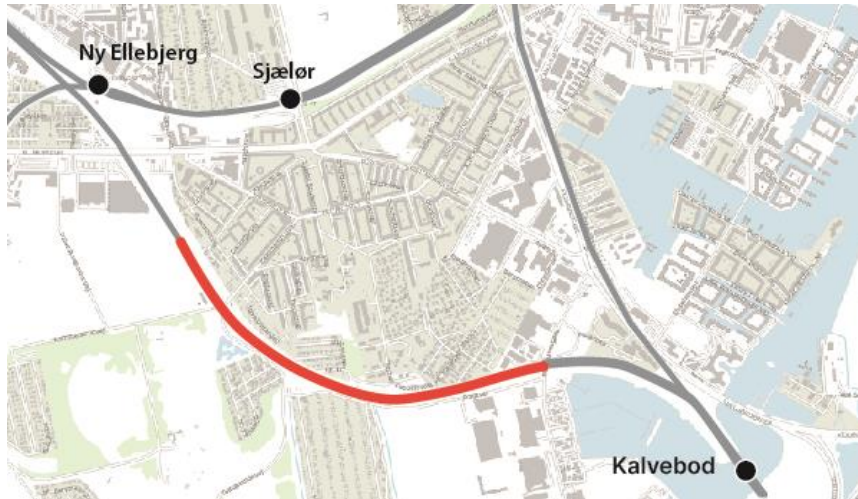


Det er i dag i praksis ikke muligt at vende tog fra Sverige på Københavns Lufthavn Station. Det betyder, at alle tog fra Sverige skal fortsætte ind til Københavns Hovedbanegård, hvis kapacitet i dag er fyldt op. Med etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station vil det være muligt at vende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



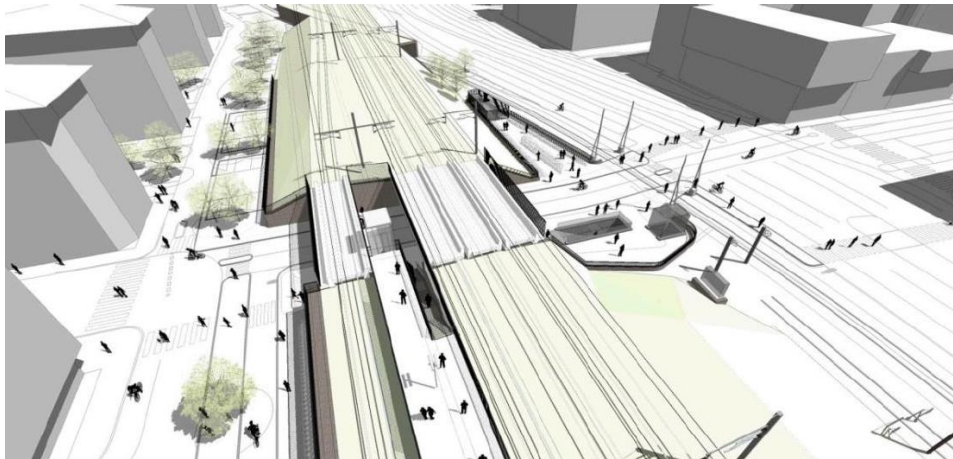
Med den eksisterende placering af S-togsperronen på Herlev Station, vil der være en gangafstand mellem den kommende letbane i Ring 3 og S-togsstationen på ca. 200 m. En flytning af perronen vil give optimale omstigningsforhold mellem S-tog og den kommende letbane i Ring 3, idet der via trapper og elevator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

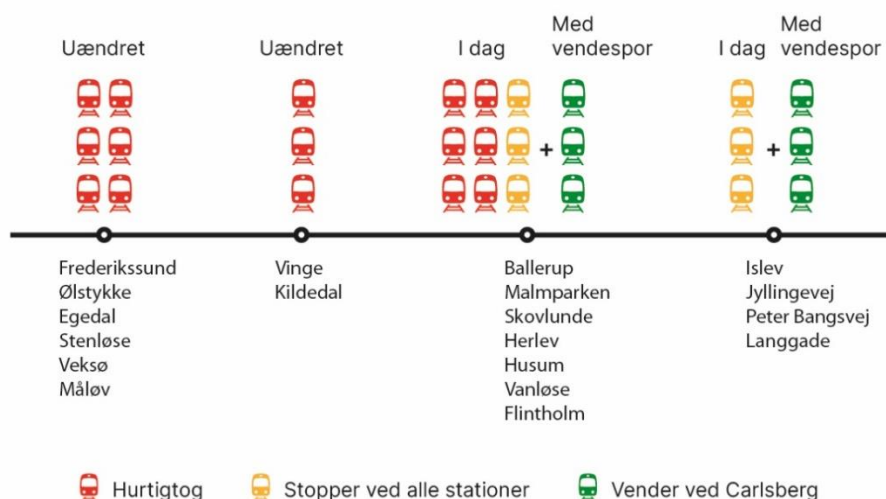


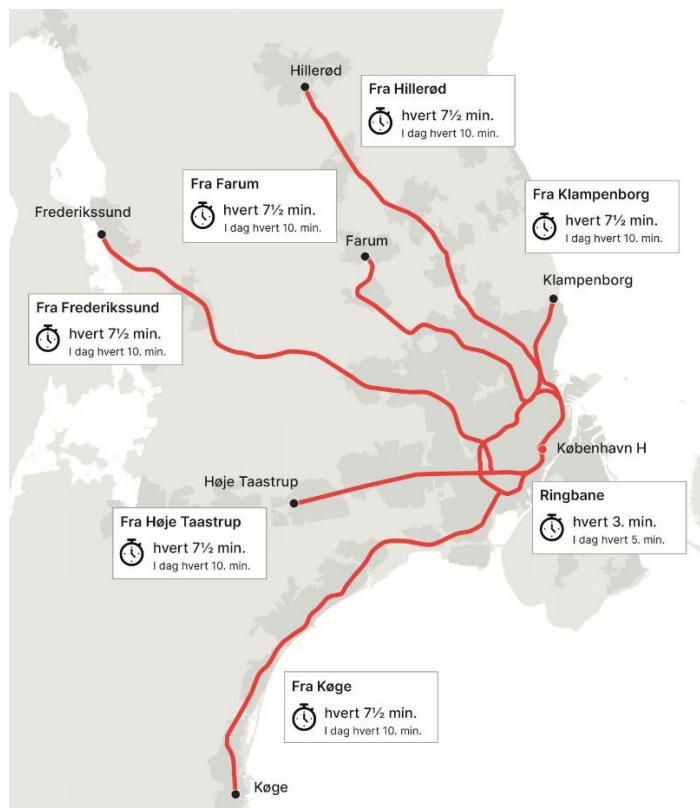
Illustration af mulig trafikering af Frederikssundsstrækningen

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.

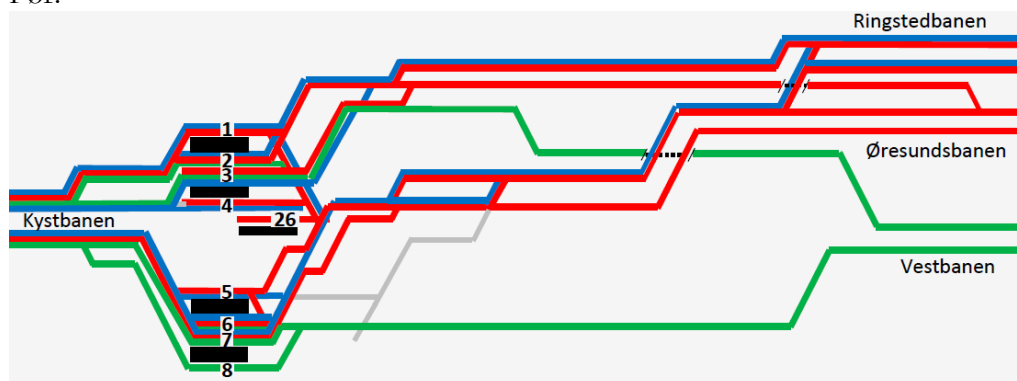
Der er tale om 16 ”knaster”, hvor hastigheden kan øges op til 120 km/t, som er den maksimale hastighed på S-banen. Der er for hver enkelt ”knast” tale om relativt små tidsgevinster, men det har samlet set en forholdsvis stor effekt, da der er mange passagerer, der får glæde af den daglige kortere rejsetid.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

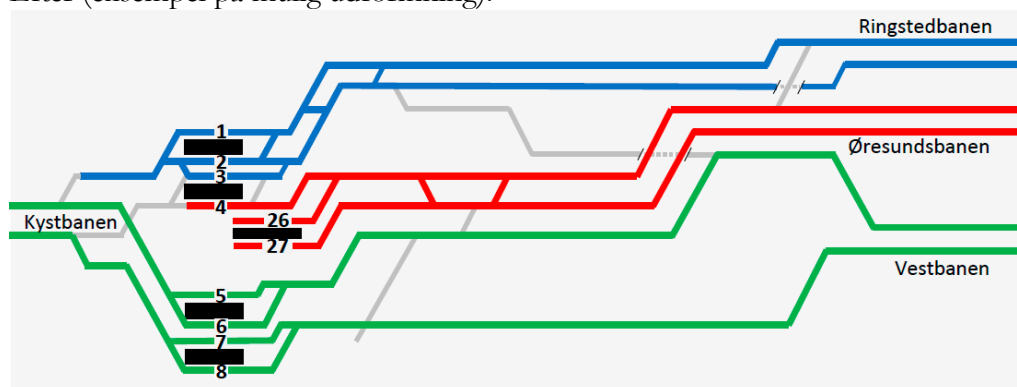
Totaludgiften til hastighedsopgraderinger af S-banen er 0,3 mia. kr.

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 Favrholm Station ved det kommende Nyt Hospital Nordsjælland. Samtidig vil opgraderingen også give mulighed for direkte samdrift mellem Frederiksværkbanen og de nordlige baner.

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

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

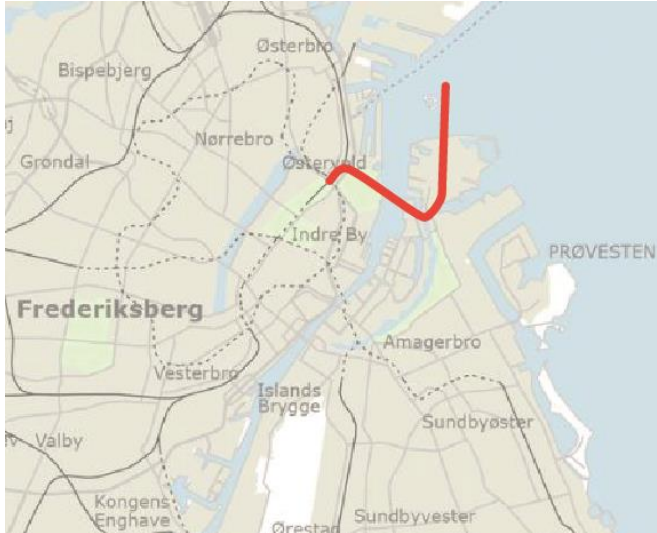
Forskønnelse af Nørreport Station



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

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

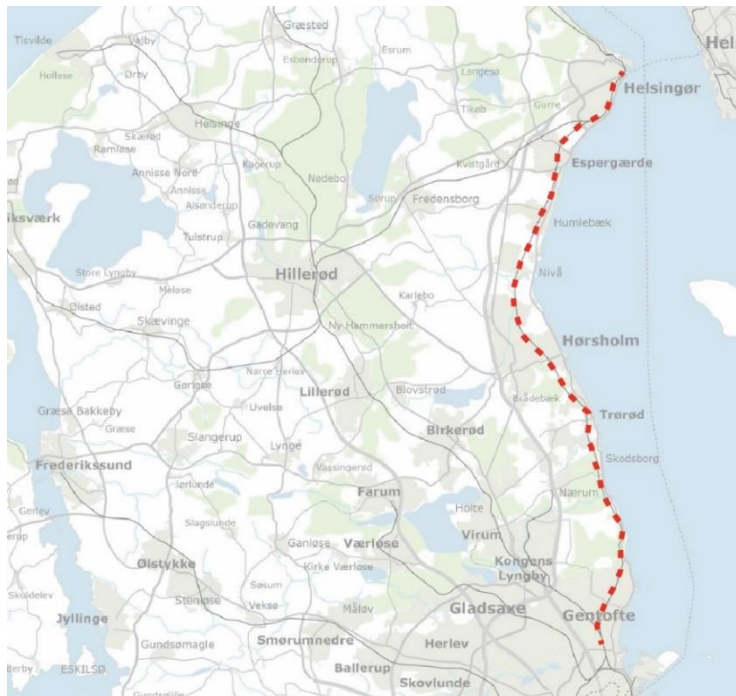
VVM-undersøgelse og anlæg af metro til Lynetteholm og Nordøstamager



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

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

Analyse af metrodrift på Kystbanen



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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

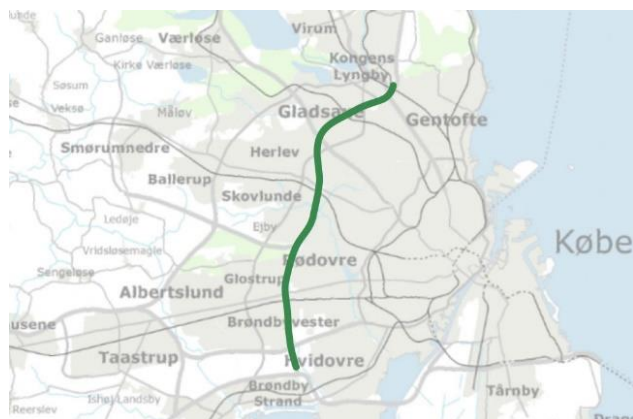
Movias indledende undersøgelser viser, at en BRT på 400S fra Lyngby til Ishøj vil medføre en passagervækst (antal påstigere pr. hverdag) på 30-40 pct. Samtidig vil køretidsbesparelsen i myldretiden være ca. 15 minutter.

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

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

Vejnettet

Øget kapacitet på Motorring 3 ved København



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

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

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

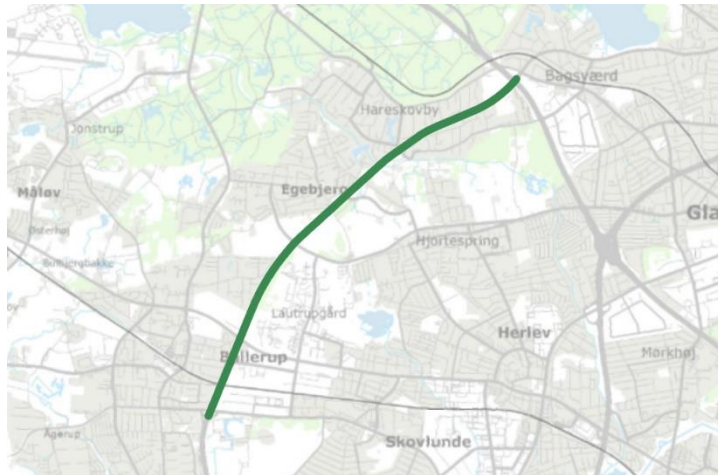
Derudover vil projektet forbedre trafiksikkerheden på strækningen, og da trafikken generelt afvikles mest sikkert på motorveje, forventes der et fald i det samlede antal ulykker i området.

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

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

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

Udvidelse af Ring 4 København (nordlig)



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

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

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

Udvidelse af Motorring 4 ved København (sydlig)



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

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

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

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

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

Udvidelse af Øresundsmotorvejen



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

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

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

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

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

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

Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene



Amagermotorvejen er en af Danmarks mest belastede motorvejsstrækninger med 120.000-130.000 køretøjer om dagen. Det medfører fortsat stigende rejselider, 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 flåskeløse 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.

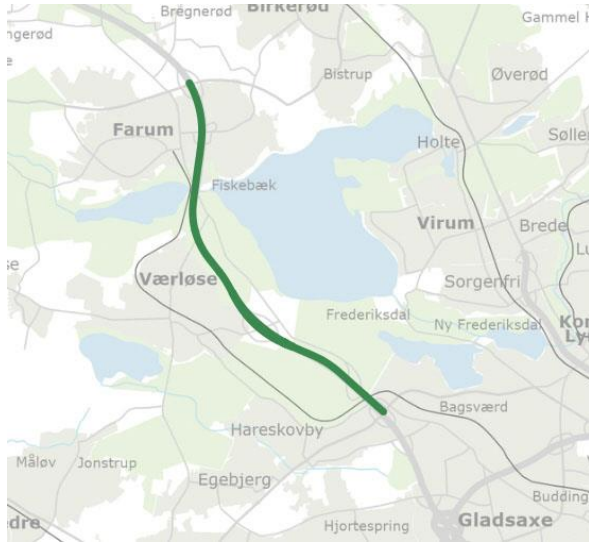
Med projektet udvides den eksisterende motortrafikvej til en 4-sporet motorvej på hele den 13 km lange strækning. Formålet er at afhjælpe trængslen på den nuværende motortrafikvej mellem Allerød og Hillerød, som hovedsagligt er udlagt som 2+1-vej. Udvidelsen til motorvej vil øge kapaciteten og rejsehastighederne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

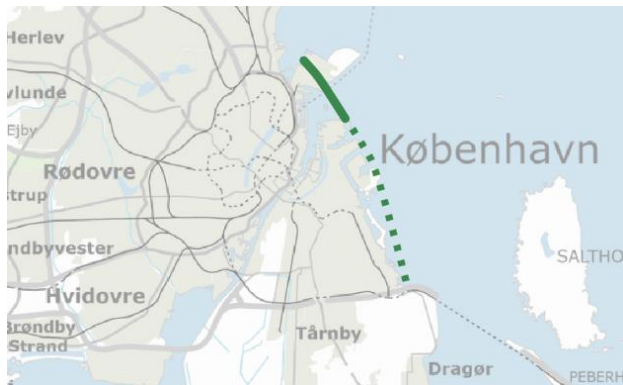
Med projektet udbygges den ca. 21 km lange strækning på Frederikssundmotorvejen mellem Tværvej og J. F. Willumsensvej i Frederikssund. Projektet vil aflaste den nuværende Frederikssundsvej fra Kildedal til Frederikssund, samt de berørte byer på strækningen, som Frederikssundsvej passerer igennem. Der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