



Aftale om investeringer på trafikområdet

Regeringen (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre) har sammen med Venstre, Det Konservative Folkeparti og CD truffet beslutning om at gennemføre de i vedlagte notat af d.d. nævnte vej- og jernbaneprojekter, jf. tabel 1. Beslutningen forelægges ved aktstykke Folketingets Finansudvalg, hvor parterne vil støtte dets vedtagelse, ligesom parterne vil støtte eventuel øvrig følgelovgivning (anlægslove m.v.), som måtte være nødvendig for projekternes gennemførelse.

Parterne er enige om at gennemføre den i aftaleteksten angivne ændring af projekteringsloven for jernbaneanlæg København-Ringsted.

I relation til projekt 1), S-tog til Roskilde, som forventes gennemført i perioden frem til 2005, er parterne enige om, at i anlægsperioden skal eventuelle øvrige kapacitetsmæssige begrænsninger i den sjællandske regionaltrafik Vest for Roskilde vurderes nærmere.

I forbindelse med projekteringen af S-tog til Roskilde belyses en eventuel videreførsel af S-togslinien sydvest for Roskilde frem til Holbækmotorvejen.

I relation til projekt 6), Udbygning af ruterne 18 og 15 til motortrafikveje, er parterne enige om, at en eventuel yderligere udbygning af de pågældende ruter kan tages op til nærmere drøftelse, såfremt de kommende års trafikudvikling måtte tilsige dette.

Parterne har i øvrigt noteret sig at VVM-undersøgelsen af en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren forventes afsluttet ultimo 2001.

Udbygningen af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde, hvor der er kapacitetsproblemer, skal gøres til genstand for en VVM-undersøgelse, der påbegyndes i 2002.

Endelig er parterne enige om, at gennemførelsen af de nu besluttede investeringer ikke udelukker, at der på et senere tidspunkt kan træffes beslutning om andre investeringer på trafikområdet.



24. Januar 2001

Trafikinvesteringsplan

1. Indledning

Den danske trafikinfrastruktur er generelt veludbygget og 1990'erne har været karakteriseret ved beslutning om en række markante investeringer.

Investeringerne på finanslov 2001 og den politiske aftale om at styrke jernbaneområdet 2000-2004 indebærer i de kommende år:

- Betydelig forbedring af vedligeholdelsesindsatsen især på baneområdet med et bevillingsløft på 530 mill.kr. årligt samt 100 mill.kr. årligt i puljemidler.
- Styrkelse af indsatsen til bekæmpelse af trafikulykker og trafikstøj samt til begrænsning af trafikens miljøbelastning.
- Færdiggørelse af store investeringer, der primært tjener til forbedring af hovedfærdselsårene mellem landsdelene.
- Forbedring af den kollektive trafikbetjening i og omkring de største bycentre.
- Endelig vil DSB få mulighed for at gennemføre en markant serviceforbedring ved køb af nye tog mv. for ca. 15 mia.kr. frem til 2006.

En række trafikale hovedproblemstillinger er dog fortsat uløste og peger på et behov for fortsatte statslige investeringer i de kommende år. For jernbanen skal der som led i rammeaftalen 2000-2004 gøres status i efteråret 2001.

2. Målsætning for investeringer på trafikområdet

Gode transportmuligheder er en central forudsætning for videreudviklingen af det moderne samfund. Mobilitet – og ikke trafik – er målsætningen. Et effektivt transportsystem sikrer bl.a. muligheder for handel, friere valg af arbejdsplads og bolig samt bedre muligheder for udfoldelse i fritiden.

Vigtige trafikpolitiske faktorer, som der skal tages hensyn til er:

- fremkommelighed på vej- og jernbanenettet
- miljøgener for omgivelserne, herunder CO₂-emission og støjbelastning af specielt tæt beliggende boliger
- trafiksikkerhed
- særlige hensyn til bløde trafikanter, herunder cyklister og fodgængere.

De nævnte faktorer skal ved beslutning om konkrete investeringer vægtes på en måde, der afspejler de forskellige hensyn, der må tages i lyset af den overordnede målsætning for investeringer på trafikområdet.

For eksempel vil en forbedring af fremkommeligheden på vejene kunne forøge biltrafikken og dermed biltrafikkens miljøbelastning. En sådan udvikling vil dog i høj grad blive afbødet af, at øget fremkommelighed på vejnettet sikrer en mere jævn og glidende trafikafvikling, der alt andet lige mindsker risikoen for trafikulykker i forbindelse med kødannelser samt nedbringer miljøgenerne fra ventende biler m.v. Tilsvarende vil en kapacitetsforøgelse af togtrafikken skabe de nødvendige forudsætninger for, at den enkelte trafikant i højere grad kan vælge bane frem for vej.

Hertil kommer, at en reduktion af trængslen på det overordnede vejnet medfører, at bilister i højere grad fravælger alternative og mindre veje, der er mere udsatte for støj og luftforurening og også mindre trafiksikre.

Hensynene skal således ses i sammenhæng, og det er vigtigt, at der er balance mellem individuelle og kollektive transportformer samt en rimelig geografisk balance i de statslige trafikinvesteringer.

3. Handlingsplan for kommende trafikinvesteringer

På baggrund af den ovenfor beskrevne målsætning samt i lyset af allerede besluttede investeringer på trafikområdet foreslås det, at kommende investeringer koncentrerer om at løse følgende hovedproblemstillinger:

- Afhjælpning af væsentlige trængsels- og kapacitetsproblemer i og omkring Hovedstadsområdet.
- Fortsættelse af udbygningen af hovedfærdselsårene mellem landsdelene, især i Jylland og på Fyn.
- Yderligere styrkelse af den kollektive lokaltrafik især i Hovedstadsområdet.

Inden for disse tre hovedområder er der konkrete forslag om investeringer for 20-30 mia.kr., Der er ikke økonomisk grundlag for at igangsætte alle disse forslag i de nærmeste år.

På denne baggrund er der truffet beslutning om igangsætning af følgende nye trafikinvesteringer i 2001, jf. tabel 1:

Tabel 1. Oversigt over nye trafikinvesteringer i 2001

Mill.kr.	Total- Udgift	Rest- udgift	2001	2002	2003	2004	I alt 2001-04	Færdig- gørelsesår
1) S-tog til Roskilde	800	800	30	50	200	400	680	2005
2) Opgradering af Tønder-Niebøl banen	21	21	2	6	13	-	21	2003
3) Udbygning af Motorring 3 ¹⁾	1.010	1.010	8	-	81	285	374	2006
4) Udbygning af Køgebugtmotorvejen ¹⁾	337	337	6	35	35	21	97	2008
5) Motorvej Odense-Svendborg (rute 9)	1.056	987	32	74	163	231	500	2008
6) Motortrafikvej Herning-Brande (rute 18/15)	1.523	1.454	46	143	246	319	754	2010
7) Motorvej Holbæk-Vig, 1. etape (rute 21)	196	178	4	9	23	42	78	2007
8) Indføring af E 20 i Esbjerg	28	28	3	15	10	-	28	2003
9) Forøgelse af frihøjde af seks motorvejsbroer	54	54	18	20	16	-	54	2003
10) Motorvej Ønslev-Sakskøbing ¹⁾	130	130	1	-	3	5	9	2007
11) Nors omfartsvej	120	120	-	-	17	22	39	2006
I alt	5.275	5.119	150	352	807	1.325	2.634	
Finansieringsbehov								
Omprioritering/Rammeudvidelse ²⁾			-150	75	75	-	-	
Merbevillingsbehov		5.119	0	427	882	1.325	2.634	

1) Udgiftsbeløbene i 2001 for projekt 3), udbygning af Motorring 3, projekt 4), udbygning af Køgebugtmotorvejen og projekt 10) motorvej Ønslev-Sakskøbing inkluderer driftsudgifter på hhv. 8 mill.kr., 1 mill.kr. og 1 mill.kr. til miljøundersøgelser (VVM) mv. Udgiftsbeløbene i 2001 indeholder udgifter til planlægning projektering og ekspropriation, på nær hvad angår projekt 9 der indeholder 10 mio.kr. til anlæg.

2) Udgiften i 2001 på 150 mill.kr. finansieres ved omprioritering af opsparede midler i Vejdirektoratet og Banestyrelsen. I 2002 og 2003 sker en tilsvarende udvidelse af Vejdirektoratets og Banestyrelsens anlægsrammer.

1) S-tog til Roskilde

Omlægning af lokaltrafikken mellem København-Roskilde til S-togsdrift vil give mulighed for bedre lokaltrafikbetjening og en mere rationel organisering af den samlede togdrift. Omlægningen til S-togsdrift vil herudover forøge antallet af tilgængelige togkanaler fra 13 til 20-23 i timen alt afhængig af fart og standsningsmønster.

S-tog til Roskilde kan forlænges til Kastrup. Forlængelsen giver bedre betjening af Ørestaden og Kastrup lufthavn samt en mere rationel togbetjening.

Med S-tog til Roskilde bortfalder grundlaget for den nuværende projekteringslov for jernbaneanlæg København-Ringsted. Med beslutning om S-tog til Roskilde vil der derfor ske en ændring af lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted således, at alle væsentlige arealrestriktioner på linien København-Roskilde-Ringsted ophæves.

2) Sikringsanlæg og spormodernisering Tønder - Niebøl

DSB har i sommeren 2000 haft stor succes med genåbningen af passagertrafikken i sommerperioden på strækningen mellem Tønder og den dansk-tyske grænse ved Niebøl med 23.000 nye rejsende. Herudover benyttes strækningen til godstransport.

Sommerdriften er sket med dispensation fra Jernbanetilsynet, idet sikringsanlægget på Tønder Station ikke er tidssvarende. Projektering af nyt sikringsanlæg og en spormodernisering koster 2 mill.kr. i 2001.

Banestyrelsen vurderer, at der ved en trafikmængde som i sommeren 2000 vil være behov for en spormodernisering af de 3,3 km. spor mellem Tønder og Niebøl i 2003. Spormoderniseringen koster ud over projekteringen 13 mill.kr. og et nyt sikringsanlæg 6 mill.kr.

3) Udbygning af Motorring 3

Motorring 3 er stærkt overbelastet i myldretiden på strækningen fra Jægersborg til Holbækmotorvejen, hvilket har givet anledning til stigende trafikafviklingsproblemer. Ud over fremkommelighedsproblemer medfører trafikken voksende miljøgener, primært støjbelastning. Problemet kan afhjælpes ved en udvidelse fra 4 til 6 spor.

Årsdøgntrafikken på strækningen udgør ca. 70.000 biler.

Udbygning fra 4 til 6 spor fra Jægersborg til Holbækmotorvejen er skønnet at koste 1.010 mill.kr.

Projektet indebærer en væsentligt forbedret fremkommelighed på strækningen i myldretiden.

Projektet skal forberedes gennem yderligere undersøgelser, projektering samt vedtagelse af anlægslov, hvorfor det først kan igangsættes i 2003.

Motorring 3 er sammen med Ring 3 den vigtigste tværvejsforbindelse i hovedstadsområdet, der binder regionens byfingre sammen. Projektet indtager derfor en nøgleplacering i en afhjælpning af kapacitetsproblemerne på vejnettet i hovedstadsområdet.

4) Udbygning af Køgebugtmotorvejen

Ligesom Motorring 3 er også dele af Køgebugtmotorvejen stærkt overbelastet i myldretiden. Problemerne er koncentreret på strækningerne Motorring 3-Vallensbæk og Motorring 4-Greve Syd, der derfor begge udbygges med et ekstra spor i hver retning.

Årsdøgntrafikken på strækningen Motorring 3 – Vallensbæk udgør godt 50.000 biler, mens årsdøgntrafikken på strækningen Motorring 4 – Greve Syd er tæt på 90.000 biler.

Udgiften til udbygning af strækningen fra Motorring 3 til Vallensbæk Torvevej fra 4 til 6 spor og strækningen fra Hundige til Greve Syd fra 6 til 8 spor skønnes at koste 340 mill.kr.

Projektet skal forberedes gennem yderligere undersøgelser, projektering samt vedtagelse af anlægslov, idet delstrækningen Motorring 3-Vallensbæk, hvor der allerede foreligger anlægslov, kan igangsættes i 2001.

5) Anlæg af motorvejen Odense-Svendborg (Rute 9).

I 1999 blev der vedtaget en lov om anlæg af en 4-sporet motorvej fra Odense til Svendborg. Den samlede anlægssum andrager 1.056 mill.kr. Den mest trafikbelastede strækning, Odense-Ringe (etape 1), kan anlægges for 475 mill.kr.

Frem til 2004 er der på finanslov 2001 afsat ca. 70 mill.kr. til projektet. Restudgiften frem til 2008 udgør således ca. 985 mill.kr.

Årsdøgntrafikken på den nuværende hovedlandevej mellem Odense og Svendborg varierer mellem ca. 11.000 og 16.000 biler.

Motorvejen er beregnet til at reducere antallet af personskadeuheld med ca. 14 pr. år i forhold til det forventede trafikniveau i 2010. Motorvejen forventes tillige at bidrage til en positiv erhvervsudvikling i hele det Sydfynske område.

6) Udbygning af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snejbjerg, til motortrafikveje.

I 1999 blev lov om udbygning af dele af rute 18 og rute 15 omkring Herning til motortrafikveje vedtaget. Anlægssummen andrager ca. 1,5 mia. kr. Den mest belastede del omkring Herning (etape 1) kan anlægges for ca. 760 mill.kr. I udgiften indgår en forventet merudgift på 47 mill.kr. som følge af fredningsmyndighedernes krav til udformningen af passagen af Fjerderholt Å-fredningen. Udgiftsbeløbet i 2001 indeholder ikke anlægsbevilling til broanlægget mellem rute 15 og 18.

Frem til 2004 er der på finanslov 2001 afsat ca. 70 mill.kr. til projektet. Restudgiften frem til 2009 udgør således ca. 1.450 mill.kr.

Årsdøgntrafikken på den nuværende rute 18 mellem Herning og Brande varierer mellem ca. 6.000 og ca. 9.000 køretøjer. Dog er trafikken på ruterne 18 og 15 væsentlig højere i og omkring Herning. Der er især i forbindelse med messearrangementer betydelige fremkommelighedsproblemer.

Eventuelle yderligere ændringer i projektet kan komme på tale, såfremt de kommende års trafikudvikling mv. måtte tilsige dette.

Projektet indebærer, at Herning vil blive aflastet for en betydelig gennemfartstrafik. Projektet er derfor af betydelig miljø- og trafikikkerhedsmæssig betydning, og vil også indebære en forbedring af den trafikale fremkommelighed i og omkring Herning.

Projektet er medtaget, fordi det på sigt vurderes at have betydelige positive konsekvenser for det midt- og vestjyske erhvervsliv.

Prioriteringen af rute 15/18 skal derfor tjene til at understøtte erhvervsudviklingen i det pågældende område samt forebygge stigende trængselsproblemer.

7) Motorvej Holbæk-Vig, 1. etape

I 1999 blev der vedtaget lov om anlæg af en 4-sporet motorvej fra Holbæk til Tuse i forlængelse af den nuværende motorvej og en motortrafikvej fra Tuse til Vig. Den samlede anlægssum andrager ca. 780 mill. kr. Den mest belastede strækning, Holbæk-Tuse (etape 1), kan anlægges for 196 mill. kr. Frem til 2004 er der på finanslov 2001 afsat ca. 70 mill. kr. til projektet. Restudgiften udgør ca. 710 mill. kr., hvoraf ca. 180 mill. kr. vedrører 1. etape. Anlægsarbejdet kan igangsættes i 2002.

Årsdøgntrafikken på strækningen syd for Tuse (etape 1), hvor trafikken deler sig mod henholdsvis Kalundborg og Sjællands Odde udgør ca. 22.000 biler. Mellem Tuse og Vig varierer årsdøgntrafikken mellem ca. 10.500 biler og 13.500 biler.

Ved anlæg af motorvej Holbæk-Tuse opnås en væsentlig aflastning af den nuværende vej til gavn for såvel trafikikkerheden som trafikafviklingen.

8) Indføring af motorvej E 20 i Esbjerg.

Motorvejen Kolding-Esbjerg ender ved Jernevej sydøst for det centrale Esbjerg. Der foreligger et projekt for sanering og renovering af strækningen fra Jernevej frem til færgehavnen, hvor statens andel udgør ca. 28 mill.kr. Esbjerg Kommune og Esbjerg Havn forudsættes at bidrage med henholdsvis ca. 9 mill.kr. og 15 mill.kr. til det samlede projekt.

Årsdøgntrafikken på stærkningen fra Jernevej til havnen varierer mellem ca. 8.000 og 11.000 biler.

Strækningen har en udformning og aktuel vedligeholdelsesstand, som ikke harmonerer med dens funktion som primær indfaldsvej til Esbjerg by. Belægningen på strækningen er dårlig og trænger på visse dele til totalrenovering.

Ved projektet får strækningen en tidssvarende standard i forhold til dens funktion. Trafiksikkerheden vil blive øget, ligesom det indebærer en forbedret trafikafvikling. Endelig skabes der en sammenhængende stiforbindelse langs vejen og bedre mulighed for at krydse vejen for de lette trafikanter.

9) Forøgelse af frihøjden på broer på statsvejnettet

Der er seks broer, heraf fem på Hillerødmotorvejen, hvor frihøjden er mindre end 4,2 meter, og som ikke kan passeres af alle køretøjer. Den lave frihøjde giver jævnligt anledning til trafikfarlige situationer eller ulykker typisk som følge af, at lastbiler foretager pludselige opbremsninger, fordi føreren bliver i tvivl om, hvorvidt køretøjet kan gå fri af broen.

Udgiften til at øge frihøjden ved sænkning af kørebanen under broerne er anslået til ca. 54 mill.kr.

10) Motorvej Ønslev-Sakskøbing

Hele Sydmotorvejen Køge-Rødby er anlagt som 4-sporet motorvej bortset fra strækningen Ønslev-Sakskøbing, der er 2-sporet motortrafikvej. Denne strækning er delvis forberedt til udbygning til 4-sporet motorvej.

Årsdøgntrafikken på strækningen udgør ca. 9.000 biler.

Udgiften til udbygning af strækningen Ønslev-Sakskøbing til motorvej er skønnet til 130 mill. kr.

Projektet skal forberedes gennem yderligere undersøgelser og projektering, hvorfor det først kan igangsættes i 2003.

11) Nors Omfartsvej

Vejdirektoratet er ved at afslutte VVM-undersøgelsen af en omfartsvej ved Nors (rute 26), der blev igangsat i 1999. Der undersøges forskellige løsningsforslag for omfartsvejen. Hovedforslaget, som Vejdirektoratet ventes at pege på, er anslået til at koste ca. 120 mill.kr. Det forventede projekt vil kunne indgå som 1. etape af en højklasset vej (motortrafikvej) på strækningen Thisted-Hansholm.

Rute 26 gennem Nors indgår i den internationale forbindelse Westlink fra Norge til Tyskland. Især de gennemkørende tunge og lange lastbiler fra færgerne og fiskeindustrien i Hanstholm giver trafikale samt sikkerheds- og miljømæssige problemer i Nors.

Årsdøgntrafikken på hovedlandevejen gennem Nors udgør godt 3.000 biler.

Anlægsarbejdet kan igangsættes i 2003.

4. Sammenfatning

Følgende investeringsprojekter på Trafikministeriets område er besluttet med påbegyndelse i 2001:

- S-tog til Roskilde
- Opgradering af Tønder – Niebøl banen
- Udbygning af Motorring 3
- Udbygning af Køgebugtmotorvejen
- Motorvej Odense-Svendborg (rute 9)
- Motortrafikvej Herning-Brande (rute 18/15)
- Motorvej Holbæk-Vig, 1 etape (rute 21)
- Indføring af E 20 i Esbjerg
- Forøgelse af frihøjde af seks motorvejsbroer
- Motorvej Ønslev-Sakskøbing
- Nors omfartsvej.