

Aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om:

Infrastrukturplan 2035

28. juni 2021

Indledning

Regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Aftalens initiativer skal bidrage til, at Danmark hænger bedre sammen, skal være med til at gøre samfundet rigere og skal understøtte en grønnere fremtid.

Aftalen indebærer, at der samlet investeres og igangsættes nye initiativer på transportområdet for 105,8 mia.kr. i perioden 2022-2035. Sammen med de igangværende investeringer, fornyelse og vedligeholdelse udgør investeringerne på transportområdet i alt ca. 161 mia. kr., hvoraf ca. 64 mia. kr. går til veje, ca. 86 mia. kr. går til jernbaner, og ca. 11 mia. kr. går til en række puljer og øvrige initiativer.

Det er med Transportministeriets Klimamodel beregnet, at projekterne i aftalen indebærer en klimaeffekt fra transportsektoren på samme niveau som regeringens udspil (ca. -41.000 tons CO₂ årligt når projekterne er gennemført i 2035), og en samfundsøkonomisk gevinst på mere end 20 mia. kr.

Parterne noterer sig, at der for en række af de prioriterede projekter aktuelt gennemføres undersøgelser. For andre prioriterede projekter er der enten behov for at opdatere eksisterende undersøgelser eller for at gennemføre nye undersøgelser. På den baggrund noterer parterne sig, at de forventede udgifter til projekterne er baseret på den nuværende viden om projekterne, som fremadrettet kvalificeres yderligere med henblik på endelig beslutning blandt parterne om igangsætning af konkrete anlæg.

Parterne er enige om, at aftalen indebærer en invitationsret til transportpolitiske forhandlinger på de dele af aftalen, som de pågældende parter deltager i.

Aftaleparterne er enige om at arbejde med rullende planlægning og igangsætning af de aftalte projekter. Der træffes således med aftalen endelig beslutning om igangsættelse af de projekter, der har anlægsstart til og med 2028 (første rul). I løbet af det første rul mødes parterne for at drøfte den konkrete igangsættelse af de prioriterede projekter i andet rul (2029-2035). Drøftelserne tager afsæt i et opdateret overblik over de økonomiske rammer frem til 2035, herunder rammen til offentlige investeringer samt et opdateret grundlag for, hvad de resterende prioriterede projekter koster. Aftalen indebærer ikke, at alle parter skal være enige om gennemførelse af alle konkrete projekter m.v. frem til og med 2035. Projekter kan således gennemføres, såfremt der – inden for parterne bag denne aftale – er et flertal for gennemførelsen på tidspunktet for den endelige beslutning af det konkrete projekt. Ligeledes kan puljerne i aftalen gennem hele perioden 2022-2035 udmøntes af et simpelt flertal i Folketinget blandt parterne i aftalen.

Parterne noterer sig, at nærværende aftale ikke ændrer på gældende delforlig på transportområdet samt aftaler om konkrete, igangværende anlægsprojekter.

Parterne noterer sig, at der arbejdes med at udvikle et værktøj, som skal anvendes til at opgøre CO₂-fodaftryk fra de produkter, der anvendes i anlægsfasen, og som på sigt kan gøre det muligt at opstille krav til CO₂-reduktion i forbindelse med planlægning, anlæg samt drift og vedligehold af infrastrukturen. Samtidig arbejdes der løbende med at udvikle krav og standarder til de anvendte materialer i infrastrukturanlægsprojekterne, f.eks. beton og stål, med henblik på at finde den rette balance mellem materialernes CO₂-aftryk og holdbarhed. Parterne holdes løbende orienteret om resultaterne på dette område.

Det er vigtigt, at der gøres en indsats for unge i håndværksfagene, særligt i lyset af coronakrisen. Parterne er derfor enige om, at der i større infrastrukturprojekter bør være fokus på at sikre praktikpladser til lærlinge.

Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten noterer sig, at det har været et stærkt ønske hos Venstre og Det Konservative Folkeparti at prioritere midler til etaper af en Midtjysk Motorvej, og Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti kan på den baggrund tilslutte sig de besluttede etaper, som er de mest skånsomme for naturen, herunder Randbøl Hede og Egtved Ådal. Parterne bag aftalen om *Bedre og billigere kollektiv trafik* (Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten) har besluttet midler til letbaner og BRT-løsninger i Aalborg, Aarhus, Odense og København. Venstre og Det Konservative Folkeparti tilslutter sig dette som del af den samlede aftale.

Regeringen vil i efteråret 2021 invitere til politiske drøftelser af de initiativer, som indgik i regeringens udspil *Danmark fremad*, men som ikke er medtaget i denne aftale.

Finansiering

Parterne noterer sig, at projekter og initiativer i *Aftale om Infrastrukturplan 2035* finansieres af den samlede afsatte ramme til offentlige investeringer frem mod 2025 samt af de midler, der vil blive afsat til investeringer i kommende økonomiske planer i årene efter 2025. Hertil kommer en forudsætning om fortsat udlodning af udbytter fra A/S Storebælt samt udbytter fra Øresundsbro Konsortiet til A/S Øresund frem mod 2030.

Parterne noterer sig endvidere forliget om Togfonden DK (Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten), og at der er reserveret 13 mia. kr. til Togfonden frem mod 2035.

Parterne noterer sig endvidere forliget om *Bedre og billigere kollektiv trafik* mellem regeringen (Socialdemokratiet), Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten, og at der i dette forlig er afsat investeringsmidler for 8,2 mia. kr.

Ud over de med denne aftale afsatte midler anvendes der i perioden 2022-2035 ca. 55 mia. kr. til færdiggørelse af allerede igangsatte projekter samt fornyelse og vedligehold.

Der indgår i vedlagte bilag en økonomioversigt over de konkrete delelementer i aftalen.

Tabel 1

Nye og igangværende investeringer

Mia. kr.	Vej	Jernbane	Øvrige	I alt
Nye investeringer	51,7	44,9	9,2	105,8
Igangværende investeringer (inkl. fornyelse og vedligeholdelse)	12,1	41,2	1,5	54,8
I alt	63,8	86,1	10,7	160,6
<i>Reservation til vej og metro til Lynetteholm</i>				12,7

Anm.: For jernbane indgår også projekterne og rammen til BRT og letbaner.

Der er endvidere reserveret 12,7 mia. kr. til infrastruktur tilknyttet Lynetteholm. På sigt forventes der indtægter fra projektet, som kan finansiere den nødvendige infrastruktur. Enhedslisten, Nye Borgerlige, Alternativet og Kristendemokraterne er ikke en del af aftalen bag Lynetteholm.

Fremtidens veje

Enhedslisten og Alternativet står uden for denne del af aftalen.

Parterne ønsker, at færre skal sidde i kø og ønsker et Danmark, der hænger bedre sammen. Parterne er også enige om, at fremtidens veje skal være grønnere, og at støj fra trafikken er et væsentligt samfundsproblem, som belaster mange danskere.

Veje, der binder landet sammen, og veje, der begrænser trængsel

Parterne ønsker med aftalen at styrke vejinfrastrukturen med bedre sammenhængende vejforbindelser i hele Danmark. Samtidig skal trængslen afhjælpes de steder, hvor bilister holder i kø, og der skal sættes ind i tide i forhold til den forventede fremtidige trængselsudvikling, jf. tabel 2.

De enkelte projekter, herunder valg af linjeføring, anlægsøkonomi og samfundsøkonomi, er nærmere beskrevet i vedlagte bilag.

Tabel 2
Vejprojekter

Veje der binder landet sammen	Igangsættes	Udgift (mio. kr.)
Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg*	2022	1.886
Ombygning af kryds på E55 mellem Nykøbing Falster og Sydmotorvejen	2022	48
Opgradering til 2+1-vej mellem Ålbæk og Skagen	2022	221
Øget kapacitet på Rute 15, Herning-Ringkøbing	2023	891
Øget kapacitet på Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm, herunder ombygning af kryds ved Rute 11 og 26 ved Thisted**	2023	700
Trafiksikring af vejkryds Brovejen/Ringvejen nord for Rudkøbing**	2023	20
Opgradering af Rute 11 mellem Korskroen og Varde**	2024	414
Udbygning af Rute 9 ved Nørreballe på Lolland*	2024	311
Anlæg af Frederikssundsmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund	2026	2.934
Anlæg af motorvej på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede	2026	1.532
Udbygning af motorvejen nord om Herning på Rute 18*	2026	402
Midtjysk Motorvej Give-Billund og Løvel-Klode Mølle*	2026	5.889
Opgradering af Rute 11 - Omfartsveje ved Abild og Skærbæk*	2029	297
Opgradering af Rute 15 - Omfartsveje ved Tirstrup og Trustrup*	2029	320
Anlæg af vejforbindelse til Stevns	2030	597
Opgradering af Rute 26 til motortrafikvej mellem E45 og Søbyvad syd om Lading Sø*	2031	1.390
Øget kapacitet på Rute 34 mellem Haderup og Skive N*	2031	1.144
Udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup*	2031	357
Veje der afhjælper trængsel	Igangsættes	Udgift (mio. kr.)
Udvidelse af E45 Kolding-Aarhus N.****	2022	6.184
Ombygning af tilslutningsanlæg på E45 Aarhus N-Randers N	2022	231
Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	2022	880
Øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3 ved København*	2023	315
Udvidelse af Øresundsmotorvejen*	2024	632
Udvidelse af E20 Fynske Motorvej syd om Odense*	2025	1.119
Udvidelse af Ring 4 ved København (nordlig)*	2025	900

Udvidelse af Motorring 4 ved København (sydlig)*	2026	561
Befæstede nødspor på Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev**	2026	700
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Motorring 3 til Ring 4	2028	410
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Ring 4 til Farum*	2029	1.075

Anm.: *Der er derudover afsat midler til udarbejdelsen af et beslutningsgrundlag på VVM-niveau jf. tabel 4. **Beløbet omfatter VVM-undersøgelse. ***Heraf udvidelse af E45-E20 ved Kolding og E45 Vejle-Skanderborg og E45 Aarhus S-Aarhus N.

Parterne er herudover enige om, at etappen fra Aarhus N til Randers N kan prioriteres som led i kommende infrastrukturplaner efter 2035.

Midtjysk motorvej

Parterne er enige om at reservere en ramme på 3,9 mia. kr. til anlæg af motorvej fra Løvel ved Rute 13 nord for Viborg til Rute 13 ved Klode Mølle nord for Bording. Der afsættes 65 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af projektet, som omfatter både linjeføringer øst og vest om Viborg. Når resultatet af VVM-undersøgelsen foreligger, mødes parterne og tager endelig stilling til linjeføringen for projektet.

De i Vejdirektoratets forundersøgelse undersøgte linjeføringer Ø2 (Silkeborg-Viborg Øst-Løvel), Ø3 (Herning-Viborg Øst-Løvel) og V1 (Herning-Viborg Vest-Løvel) opgives.

Parterne er endvidere enige om at etablere en bedre forbindelse til Billund Lufthavn og afsætter derfor 2,0 mia. kr. til anlæg af en motorvej fra Give til Grindstedvej vest for Billund. De i Vejdirektoratets VVM undersøgte linjeføringer Ø1 og Ø2 (fra Bredsten Landevej til omkring Veerst), Variant (Vandel Øst), V2 (fra Give til Christiansfeld) samt V3 (fra omkring Gelballe til Taps) opgives.

Parterne er herudover enige om, at den resterende del af den midtjyske motorvej kan prioriteres som led i kommende infrastrukturplaner efter 2035.

Regionale udviklingsprojekter

Parterne er enige om at styrke erhverv og nye boligområder gennem nye investeringer i tre centrale regionale udviklingsprojekter, hvor de statslige investeringer skal bidrage til den lokale udvikling og trafikudviklingen i hele regionen, jf. tabel 3.

De enkelte projekter, herunder valg af linjeføring, anlægsøkonomi og samfundsøkonomi, er nærmere beskrevet i vedlagte bilag.

Tabel 3
Projekter

Regionale udviklingsprojekter	Igangsættes	Udgift (mio. kr.)
Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene*	2024	1.707
Tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus*	2025	2.702
Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg**	2025	7.014
Reservation til infrastruktur der muliggør byudvikling på Refshaleøen og Lynetteholm*	..***	12.700

* Der er derudover afsat midler til udarbejdelsen af et beslutningsgrundlag på VVM-niveau jf. tabel 4.

** SF står uden for denne del af aftalen

*** Fastsættelse af igangsættelsesår afhænger af den kommende strategiske miljøvurdering.

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

På Københavns Vestegn sikrer en udvidelse af Amagermotorvejen, at der er tilstrækkelig vejkapacitet til at afvikle trafikken i tilknytning til Holmene ved Avedøre Holme, hvor der vil blive etableret nye erhvervsområder.

Tredje Limfjordsforbindelse omfatter anlæg af en ca. 20 km lang 4-sporet motorvej via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord og vil bidrage til udviklingen i området omkring Aalborg. Socialistisk Folkeparti står uden for denne del af aftalen.

Med vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm den 4. juni 2021 er grundlaget nu til stede for at igangsætte de næste faser om anvendelsen af øen og for at aftale en proces for de videre undersøgelser af infrastrukturen. Parterne bag anlægsloven er enige om, at der til Lynetteholm skal anlægges en metroforbindelse fx fra Østerport og en vej tunnel som forlængelse af Nordhavnstunnelen. Parterne er enige om, at der gennemføres en strategisk miljøvurdering (SMV), som beskriver de samlede effekter af byudvikling og infrastruktur, og at der herefter igangsættes VVM-undersøgelser af metroforbindelser og en Østlig Ringvej.

Det forudsættes, at Aalborg kommune og Aarhus Kommune/Aarhus Havn bidrager med 600 mio. kr. til de respektive regionale udviklingsprojekter i Aalborg hhv. Aarhus.

Parterne ser positivt på muligheden for, at Sund & Bælt bevarer den kommende tunnelelementfabrik, som etableres ved Rødbyhavn på Lolland i forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen. Det vil fastholde lokale arbejdspladser på Lolland samtidig med, at tunnelelementfabrikken kan bidrage til at billiggøre kommende projekter, da der ikke vil være behov for at etablere nye produktionsfaciliteter til projekterne.

Nye beslutningsgrundlag og vejundersøgelser

Parterne er enige om at gennemføre de nye beslutningsgrundlag og undersøgelser, som er angivet i tabel 4.

Tabel 4

Beslutningsgrundlag (VVM o.lign.)	Udgift (mio. kr.)
Øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3	5
Udvidelse af E45-E20 ved Kolding	2
E20 Syd om Odense	2
Kalundborgmotorvejens 3. etape	3
Udvidelse af Amagermotorvejen	25
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	15
Opgradering af Rute 26, Søbyvad-E45 syd om Lading Sø	8
Udbygning af rute 15, Bale-Tåstrup	12
Udbygning af motorvejen nord om Herning på Rute 18	3
Udbygning af Rute 34 og 26, Haderup-Skive	15
Udbygning af Rute 9 på Lolland	8
Udvidelse af Ring 4 Nord	20
Udvidelse af Ring 4 Syd	20
Tunnel under Marselis Boulevard	30
Østlig Ringvej	125
Udvidelse af Hillerødmotorvejen, R4 til Farum	20
Metro til Lynetteholm	100
Opgradering af Rute 11 - Omfartsveje ved Abild og Skærbæk	22
Opgradering af Rute 15 - Omfartsveje ved Tirstrup og Trustrup	24
Opgradering af Rute 9 på Tåsinge	10

Midtjysk Motorvej (Løvel-Klode Mølle)	65
Nye undersøgelser	
Forundersøgelse af en fast forbindelse mellem Als og Fyn (bro eller tunnel) inkl. opgradering af bestående strækninger på landanlæg på Fyn og Als	20
Forundersøgelse af kapacitetsudvidelser på Vejlefordbroen	15
Forundersøgelse af opgradering af Rute 22 "Den sjællandske tværfordelse" (herunder motorvejsløsninger)	13
Forundersøgelse af opgradering af Rute 6 mellem Solrød og Roskilde	8
Strategisk analyse af en ny vej- og jernbaneforbindelse over Lillebælt	15
Forundersøgelse af delvis nedrivning af Bispeengbuen	10
Analyse af strømforholdene ved fremskudt færgehavn ved Tårs	10
Tilskud til forundersøgelse af vejforbedringer omkring Assens	5

Puljer og øvrige initiativer

Pulje til bedre trafikale sammenhæng mellem land og by

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 3,5 mia. kr. i perioden 2022-2035 til projekter på det øvrige statsvejnet, som kan binde land og by sammen og sikre bedre fremkommelighed. Puljen vil blandt andet kunne anvendes til opgraderinger af eksisterende landeveje til motortrafikveje, 2+1-veje, etablering af omfartsveje og til de ændringer af cyklistforholdene, som de konkrete nyanlæg og opgraderinger af statsvejene måtte føre med sig. Puljen kan også gå til at styrke fremkommeligheden gennem lokale tiltag som eksempelvis svingbaner, helleanlæg, ombygning af rundkørsler og ITS. Puljen udmøntes løbende på baggrund af beslutningsgrundlag for konkrete projekter.

Helsingørmotorvejen/Klampenborgvej

Parterne er enige om at afsætte 50 mio. kr. til at udføre vejforbedringer ved DTU med fokus på at sikre bedre opkobling til Helsingørmotorvejen uden at fremkommeligheden på motorvejen kompromitteres.

Ladeinfrastruktur langs statsvejnettet

Parterne er enige om, at ladeinfrastrukturen langs statsvejnettet spiller en afgørende rolle i at binde landet sammen for fremtidens grønne bilister. Tilgængeligheden til ladeinfrastruktur til de længste rejser på mere end 300 km ud og hjem er central for fuldt ud at kunne erstatte funktionaliteten ved en konventionel bil.

Parterne er enige om at afsætte en økonomisk ramme på 500 mio. kr. i perioden 2022 til 2030, som kan anvendes til at understøtte et højt serviceniveau for opladning på de længere bilture langs statsvejnettet fra øst til vest og nord til syd. Med den afsatte ramme kan der gennem udbud sikres en geografisk dækning af ladestander i landet, som fremmer den grønne omstilling og understøtter mobiliteten for elbilsejerne, når de har behov for at køre langt.

Parterne noterer sig Vejdirektoratets vurdering af, at der med den afsatte økonomiske ramme kan etableres godt 50 ladeparker med ca. 630 lynladepladser. Herved vurderer Vejdirektoratet, at stort set alle 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.

El-delebiler

Parterne er enige om at afsætte en pulje på i alt 100 mio. kr. i 2023 og 2024 til at understøtte øget anvendelse af el-delebiler. Puljen skal udmøntes som opfølgning på kampagnerne om delebiler og samkørsel, som blev besluttet med aftalen om *Grøn omstilling af vejtransporten*, og som udrulles i 2022.

Drivmiddelinfrastruktur til tung vejtransport

Parterne er enige om at afsætte en pulje på i alt 275 mio. kr. til udrulning af drivmiddelinfrastruktur for den tunge vejtransport. Indledningsvist udarbejdes en strategi, som skal medvirke til at understøtte de investeringsbeslutninger, som giver de bedste samfundsøkonomiske afkast på længere sigt, og som blandt andet kan belyse hvilke overordnede rammebetingelser, staten bør sætte for udrulningen af drivmiddelinfrastrukturen. Strategien skal være udarbejdet senest i 2022. Herefter mødes parterne og tager stilling til udmøntning af puljen.

Kapitalbevarende vejvedligeholdelse og klimavenlig asfalt

Et velfungerende vejnet forudsætter vedligehold af det eksisterende vejnet. Parterne er enige om at afsætte yderligere 2,7 mia. kr. i perioden 2022-2031 til at sikre vedligehold af statsvejene.

Parterne er endvidere enige om i perioden 2022-2035 at prioritere 910 mio. kr. (inklusive afgiftstab) til klimavenlig asfalt, som reducerer bilernes brændstofforbrug og derved CO₂-udledningen ved at mindske rullemodstanden mellem dæk og vejbane.

Bedre trafiksikkerhed

Parterne er enige om at forbedre trafiksikkerheden ved at igangsætte initiativer, som skal være med til at nedbringe trafikulykker både i og uden for byerne. Vejene skal være trygge at færdes på for både bilister, cyklister og gående.

Med aftalen afsættes der en pulje på i alt 700 mio. kr. i perioden 2022-2035 til at forbedre trafiksikkerheden. Puljen kan blandt andet anvendes til trafiksikkerhedsforbedringer på statsvejnettet som f.eks. rumleriller, autoværn, adgangssanering, afmærkning og fjernelse af faste genstande forbedring af oversigtsforhold og forbedrede krydsninger for bløde trafikanter. Af puljen udmøntes nu 8 mio. kr. til at trafiksikre det uheldsbelastede kryds Ribevej/Østergade på Rute 47 ved Vojens.

Afskaffelse af brugerbetaling på Kronprinsesse Marys Bro

Parterne er enige om med virkning fra 2022 efter vedtagelsen af den nødvendige lovgivning at afskaffe brugerbetalingen på Kronprinsesse Marys Bro og i den forbindelse nedlægge selskabet Fjordforbindelsen Frederikssund. Der afsættes 1,1 mia. kr. hertil.

Havnepulje

Parterne noterer sig, at en række af infrastrukturprojekterne i aftalen også styrker de danske havne og særligt baglandsinfrastrukturen hertil. Det gælder f.eks. forslaget om færdiggørelse af Kalundborgmotorvejen, opgraderingerne på Rute 26 mod Hanstholm og etableringen af en tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus. Parterne er enige om herudover at afsætte 50 mio. kr. i 2022 til en havnepulje, hvortil der kan søges om tilskud til f.eks. etablering af kajanlæg, moler, vejinfrastruktur på havnen og eventuel infrastruktur til landstrøm.

Der igangsættes en analyse af strømforhold ved fremskudt færgehavn ved Tårs på Lolland. Undersøgelsen til 10 mio. kr. vil i første omgang belyse de strømmæssige forhold til Storebælt (vandgennemstrømning gennem Storebælt og strømforhold ved havnen). På baggrund af denne undersøgelse kan der igangsættes en VVM-analyse.

Bedre forhold for erhvervslivets transport

Parterne er enige om, at afsætte en ramme på i alt 50 mio. kr. til udvidelse af seks rastepladser langs statsvejnettet med henblik på at etablere flere parkeringspladser for modulvogntog og andre lastbiler. Følgende rastepladser udvides: Hylkedal V, Tuelsø S, Øster Løgum V, Tappernøje Ø, Skærup V, Rønninge N.

Øget indsats for bekæmpelse af trafikstøj

Parterne afsætter en pulje på 3 mia. kr. i perioden 2022-2035 til bekæmpelse af trafikstøj. Puljen skal primært gå til støjskærme i særligt støjbelastede områder langs statsvejene. Parterne noterer sig, at der herudover som en del af de med denne aftale besluttede projekter er forudsat anvendt mere end 1 mia. kr. til bekæmpelse af trafikstøj.

Parterne ønsker at indføre et nyt princip for støjbekæmpelse. Parterne er enige om, at der er behov for en mere helhedsorienteret tilgang til støjbekæmpelse, hvor indsatsen ikke alene sker, hvor en vej bygges eller udvides, men også fokuserer på de afledte effekter i nærområderne. Derfor ønsker parterne at indføre et nyt princip - et såkaldt "støjtillægsprincip", der vil betyde, at borgere, der påvirkes af de afledte effekter, også opnår støjbeskyttelse. Dette nye princip skal være med til at sikre, at færre borgere generes af trafikstøj. Støjtillægsprincippet finansieres inden for de afsatte puljemidler.

Parterne er enige om, at der skal gives mulighed for kommunal medfinansiering til støjskærmsprojekter, hvor kommuner selv ønsker at bidrage til projekterne. Parterne ønsker desuden af fremme brugen af støjsvage dæktyper gennem internationalt standardiseringsarbejde. Parterne noterer sig, at der gennemføres et mindre forsøg med solceller i forbindelse med støjskærmsprojekter. Forsøget evalueres.

Parterne noterer sig, at det særligt er ved de bynære motorveje, at borgerne er generet af trafikstøj. Der indledes derfor 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. Forsøget vil blive evalueret, og på baggrund af erfaringerne hermed vil der blive etableret støj-stærekasser ved Nyborg, Køge Bugt-motorvejen ved Vallensbæk og ved Vejlefordbroen mellem afkørsel 60 og 61a. Efterfølgende vil parterne tage stilling til, om tiltaget med støj-stærekasser skal udvides til yderligere bynære motorveje. Der afsættes 25 mio. kr. til forsøgsordningen.

Parterne noterer sig endvidere, at Vejdirektoratet aktuelt undersøger løsningsmuligheder for dæmpning af støjen ved Fiskebækbroen - herunder støjen fra dilatationsfugerne på broen. Undersøgelserne afsluttes i 1. halvår 2022, og på baggrund af disse vil parterne tage stilling til de mulige støjdæmpende foranstaltninger.

Parterne ønsker, at der gennemføres en fuld støjkortlægning langs Motorring 3 i forbindelse med projektet for udvidelsen af kapaciteten på vejen, og at mulighederne for at reducere støjen langs motorvejen undersøges. Parterne er derfor enige om at igangsætte en undersøgelse af øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3, hvorved de nærmere støjforhold vil blive belyst. Når undersøgelsen er gennemført, vil der kunne indgå støjreducerende foranstaltninger i en samlet løsning for kapacitetsudvidelsen.

Parterne er enige om at udmønte godt 600 mio. kr. ud af den samlede støjpulje til en række konkrete støjprojekter allerede i 2022, der færdiggøres over de kommende år, jf. tabel 5.

Tabel 5
Initiativer

	Igangsættes	Udgift (mio. kr.)
Støjskærmsprojekter:		
- Projekt ved Motorring 3 ved Nørregårdsvej, Rødovre	2022	75,0
- Projekt ved E45 ved Bavnevangen, Aalborg	2022	36,2
- Projekt ved Holbækmotorvejen, Vallensbækvej, Vallensbæk	2022	55,9
- Projekt ved E45 Humlebakken-Universitetsboulevarden, Aalborg	2022	41,9
- Projekt ved E45 Øster Uttrupvej, Aalborg	2022	56,4
- Projekt ved E45 ved Helsted, Randers	2022	34,4
- Projekt ved Rute 16 ved Meløse, Hillerød	2022	18,4
- Projekt ved E45 Universitetsboulevarden-Engspanvej, Aalborg	2022	70,3
- Projekt ved Holbækmotorvejen, Bygaden, Brøndby	2022	28,3
- Projekt ved E20, Thujavej, Odense	2022	16,0
- Projekt ved Rute 9 ved Sundbrovej (nord), Svendborg	2022	23,8
- Projekt ved Rute 16 ved Kregme, Halsnæs	2022	26,3
- Projekt ved Fuglegårdsvej og Ellegårdsvej/Kildegårdsvej	2022	45,5
- Projekt ved Helsingørmotorvejen, Lyngby	2022	40,0
- Projekt ved Buskelund, Silkeborg*	2022	17,5
- Projekt ved E20, Nyborg Ø	2022	11,0
- Projekt ved E45 ved Vorup, Randers	2022	35,0

Anm.: *Finansieres 50/50 af staten og Silkeborg Kommune

En styrket kollektiv transport

Parterne er enige om, at den kollektive transport skal være 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.

Parterne ønsker at udbygge jernbaneinfrastrukturen, så det bliver muligt at styrke togtrafikken på tværs af landet og regionerne med flere og hurtigere tog. Det skal gøre det endnu mere attraktivt at vælge toget. Parterne er enige om at igangsætte en række projekter, jf. tabel 6.

De enkelte projekter, herunder anlægsøkonomi og samfundsøkonomi, er nærmere beskrevet i vedlagte bilag.

Tabel 6
Jernbaneprojekter

	Igangsættes	Udgift (mio. kr.)
Fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård**	2022	317
Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station**	2022	438
Fremrykning af ny jernbane over Vestfyn	2022	0
Fremrykning af jernbaneanlæg til Femern Bælt-forbindelsen	2022	-168
Udvidelse af København Lufthavn Station**	2022	600
Håndtering af frekvensbånd på S-banen	2022	100
Opgradering af Hillerød Station	2023	333
Modernisering af København H og området ved Reventlowsgade	2023	215
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted*	2024	1.622
Ombygning af Nordhavn Station	2024	104
Opgradering af overkørsel ved Silkeborg*	2026	267
Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg*	2026	2.197
Overhalingsspor til godstog ved Kalvebod*	2026	341
Vendespor ved Københavns Lufthavns Station*	2027	300
Perronforlængelser, niveaufri ind- og udstigning og fornyelse af Horsens Station	2027	118
Dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg*	2029	760
Station ved Brabrand*	2031	100

* Der er derudover afsat midler til udarbejdelsen af et beslutningsgrundlag på VVM-niveau, jf. tabel 8.

** Der igangsættes forberedende arbejder i 2021.

Metrodrift på S-banen (automatiseret S-tog)

Parterne er enige om, at etablering af automatiseret metrodrift på S-banen udgør et væsentligt element i at kunne løfte den kollektive transport i hele hovedstadsområdet, og parterne er enige om, at DSB skal fortsætte arbejdet med at forberede overgangen til automatiseret metrodrift på S-banen på baggrund af DSB's beslutningsoplæg for Fremtidens S-bane fra april 2021.

Parterne noterer sig endvidere, at der senest inden udløb af den nuværende kontrakt med DSB med udgangen af 2024 skal indgås en kontrakt mellem staten og DSB om omstilling af S-banen til automatiseret metrodrift i forbindelse med indkøbet af næste generations S-togsmateriel.

Parterne noterer sig aftalen i forliget *Bedre og billigere kollektiv trafik* mellem regeringen (Socialdemokratiet), Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten, som indeholder projekterne angivet i tabel 7.

Parterne bag denne aftale tilslutter sig disse konkrete projekter samt tilvejebringelsen af de nødvendige beslutningsgrundlag for projekterne.

Tabel 7**Projekter i Udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035**

	Igangsættes	Udgift (mio. kr.)
Flytning af Herlev Station	2022	184
Vendespor til S-tog ved Carlsberg	2022	164
Forskønnelse af Nørreport Station	2022	25
Pulje til busfremkommelighed i hele landet	2022	100
Hurtigere udvikling af en MaaS-app	2022	40
Forenkling af Københavns Hovedbanegård	2024	900
BRT-linje på 400S i Ring 4 (Ishøj -Lyngby)	2026	950
BRT-linje på 200S (Avedøre Holme-Gladsaxe Trafikplads)	2026	525
Anlæg af fjern- og regionaltogsperroner på Glostrup Station (fire perronspor)	2026	433
Hastighedsopgraderinger på S-banen	2026	328
2. etape Odense Letbane	2026	581
Ramme til højklasset kollektiv transport (fx til nye BRT- og letbaneprojekter)	2026	2.482
Næste generations S-tog til Roskilde	2031	1.279
Beslutningsgrundlag (VVM mv.)	-	183

Parterne er enige om at gennemføre de beslutningsgrundlag og undersøgelser som er angivet i tabel 8.

Tabel 8

Beslutningsgrundlag (VVM o.lign.)	Udgift (mio. kr.)
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted	60
Dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg	25
Overhalingsspor til godstog ved Kalvebod	8
Vendespor ved Københavns Lufthavn Station	8
Ladeinfrastruktur til batteritog i Holstebro og Skjern	8
Ny jernbane mellem Aarhus og Silkeborg	60
Opgradering af overkørsel ved Silkeborg	20
Vigespor på Svendborgbanen	6
Station ved Brabrand	8
Undersøgelser	
Strategisk analyse af metrodrift på Kystbanen	30
Forundersøgelse af omstilling af infrastruktur til batteritog	15
Forundersøgelse af et dobbeltspor Køge-Køge Nord samt en ekstra perron på Køge Station	4
Undersøgelse af alternative transportmuligheder mellem Bornholm og det øvrige Danmark*	-
Undersøgelse af mulighederne for batteritogsdrift i landsdelstrafik*	-
Undersøgelse af muligheden for tyske tog på strækningen Flensborg-Padborg-Tinglev, herunder med direkte togforbindelse til Kiel*	-
Forundersøgelse af forlængelse af Farumbanen til Hillerød	5
Screening af muligheder for optimering af jernbanen Aarhus-Viborg*	-
Grønt takstudvalg	1

Anm.: *Finansieres af Transportministeriets driftsbudget.

Parterne noterer sig, at Transportministeriet i efteråret vil præsentere resultatet af en banegodsanalyse.

Puljer og øvrige initiativer

Øget indsats for fornyelse og vedligehold af jernbanen

Parterne noterer sig, at en velvedligeholdt jernbane er en forudsætning for at høste gevinsterne af de igangværende og nye investeringer. Parterne er på den baggrund enige om, at styrke jernbanen ved at prioritere en øget indsats for fornyelse og vedligehold. Indsatsen øges med 12,5 mia. kr. i perioden 2022 til 2035.

Parterne noterer sig, at anlægsaktiviteten på jernbanen er meget høj i de kommende år, og at der er tæt sammenhæng og anlægstekniske bindinger mellem udførelsen af igangværende og nye projekter samt fornyelses- og vedligeholdelsesprojekter. Parterne noterer sig i den forbindelse, at Banedanmark udarbejder en opdateret anlægsplan for gennemførelsen af projekterne i denne aftale samt den styrkede fornyelses- og vedligeholdelsesindsats. Den opdaterede anlægsplan forventes at foreligge ved årsskiftet 2021/22.

Statsligt bidrag til privatbanernes vedligeholdelseefterslæb

Parterne er enige om at afsætte et statslig bidrag på i alt 700 mio. kr. i 2022-2025 til regionerne til investeringer i privatbanerne. Parterne noterer sig, at muligheden for dispensation fra lånebekendtgørelsens løbetidsregler til prioritering af skinnenettet på lokalbanerne drøftes i forbindelse med regeringens forhandlinger med regionerne om regionernes økonomi for 2023.

Forlængelse af aftalen med Region Nordjylland

Parterne noterer sig, at Region Nordjylland siden 2015 har haft ansvaret for regionaltogstrafik på den statslige strækning Skørping – Frederikshavn, og at der med regionen som ansvarlig er sket en stigning i trafikomfang, passagerantal og punktlighed. Parterne er enige om at forlænge aftalen med Region Nordjylland, så den foreløbigt rækker indtil 2030.

Udrulning af batteritog

Parterne er enige om, at hele den statslige togtrafik skal være CO₂-neutral.

Parterne noterer sig, at der i løbet af de kommende år vil 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. Endvidere betyder DSB's igangværende indfasning af elektriske lokomotiver og den igangværende elektrificering mellem Roskilde og Kalundborg, at regionaltogstrafikken på Sjælland bliver CO₂-neutral frem mod 2030.

Parterne noterer sig samtidig, at den teknologiske udvikling har gjort det muligt at anvende batteritog på de regionale strækninger i Jylland og på Fyn, hvor der i dag kører dieseltog, og at elektrificering gennem batteritogsdrift er fremtidens løsning for denne type strækninger.

Parterne er enige om at afsætte 330 mio. kr. til indkøb af fire batteritog og ladeinfrastruktur til togtrafikken på strækningen Holstebro-Skjern. Indkøbet skal være en del af Midtjyske Jernbaners togindkøb til Lemvigbanen og giver mulighed for at høste de nødvendige erfaringer med batteritogsdrift forud for en udrulning af batteritogsdrift på yderligere regionale strækninger.

Parterne er endvidere enige om at afsætte en ramme på 650 mio.kr. til etablering af den nødvendige ladeinfrastruktur til batteritogsdrift på de øvrige strækninger i Midt- og Vestjylland, på Svendborgbanen og i Nordjylland således, at elektrificering af disse strækninger kan ske ved udrulning af batteritogsdrift. Det indebærer opsætning af ladestationer og enkelte korte strækninger med køreledninger i stedet for køreledninger på hele nettet. Udrulningen baseres på en detaljeret analyse af de nødvendige anlægselementer til batteritog og sammenhængen til lokalbanerne.

Parterne er desuden enige om at gennemføre en undersøgelse af mulighederne for, hvorledes batteritog kan bruges i landsdelstrafikken og dermed muliggøre en fastholdelse af en direkte togforbindelse mellem København, Herning og Struer.

Parterne er endvidere enige om at afsætte 275 mio. kr. til et statsligt tilskud til ladeinfrastruktur på privatbanerne med henblik på at fremme en grøn omstilling og en CO₂-neutral jernbanedrift.

Forbedring af sikkerhed og tilgængelighed i udvalgte perronovergange

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 150 mio. kr. til at forbedre sikkerheden og tilgængelighed i udvalgte perronovergange, herunder bydelsforbindelserne i Haslev og Bjerringbro. Banedanmark vil med puljen igangsætte

undersøgelser af de mulige løsninger for hver station med inddragelse af de berørte kommuner og på den baggrund udarbejde konkrete forslag til forligskredsen til udmøntning.

Pulje til mere trygge og attraktive stationer

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 350 mio. kr. i perioden 2022-2023 til mere trygge og attraktive stationer. Puljen kan gå til tryghedsskabende initiativer på stationer, herunder på S-togsstationer i hovedstadsområdet, til modernisering af videoovervågning samt en bedre og mere tryk indretning af stationer og tilstødende områder. Puljen kan også gå til at skabe mere aktivitet på stationerne, som giver mere tryghed, og den kan gå til at skabe grønnere stationer. Det kunne eksempelvis være istandsættelse eller ombygning af stationsbygninger, udskiftning af perronbelysning eller forbedrede gangtunneller og gangbroer.

Pulje til øget tilgængelighed

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 650 mio. kr. i perioden 2022-2035 til at øge tilgængeligheden på stationer i hele landet. Det primære formål med puljen er at gøre togstationer mere tilgængelige for alle mennesker uanset behov og dermed sikre, at rejser kan foretages spontant på tværs af landet. Tilgængelighedsprojekter kan blandt andet omfatte justering af perronhøjder, ledelinjer, niveaufri adgang og elevatorer. Udmøntningen af puljen baseres på et princip om rullende planlægning, så der hvert år beslutes nye projekter i takt med, at disse bliver undersøgt.

Pulje til grønne busser og grøn flextrafik

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 250 mio. kr. i perioden 2022-2026 til flere grønne busser og mere grøn flextrafik. Puljen skal være med til at understøtte, at regionerne kan efterleve og implementere de gældende klimasamarbejdsaftaler, som regeringen har indgået med 23 kommuner og de fem regioner.

Pulje til biodiversitet langs veje og jernbaner

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 150 mio. kr. i perioden 2022-2035 til fremme af biodiversitet langs veje og jernbaner. Puljen skal blandt andet medvirke til at mindske jernbanens barriereeffekt og øge biodiversiteten langs vejnettet.

Sommerrejsepas

Parterne er enige om at afsætte 33 mio. kr. årligt i perioden 2022-2024 til et sommerrejsepas, som gør det muligt at rejse frit rundt med kollektiv transport i hele landet i en sammenhængende periode på otte dage for et engangsbetrag på 399 kr. for voksne og halv pris for børn på 12-15 år. Børn under 12 år rejser gratis ifølge med en voksen iht. gældende rejseregler. Billetten omfatter offentlige kollektive transportformer, dvs. DSB- og Arriva-tog, busser, metro, lokalbaner og letbaner i hele landet. Billetterne sælges efter først-til-mølle-princippet.

Grøn mobilitetsmodel

Parterne er endvidere enige om at afsætte 6 mio. kr. årligt i perioden 2022 til 2035 til en grøn mobilitetsmodel. Det er afgørende for fremtidens beslutninger på transportområdet, at der både kan regnes på trafikale konsekvenser, overflytning mellem trafikformerne, samfundsøkonomi og CO₂. Det er derfor nødvendigt at videreudvikle trafikmodellerne.

Færgepulje

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 100 mio. kr. fra 2028. Puljen kan medfinansiere tekniske investeringer i lokale færgeruter som f.eks. udskiftning af motorer, større renoveringer samt udskiftning af tonnage.

Pulje til veteranog

Der afsættes en pulje på 20 mio. kr. til understøttelse af, at der også i fremtiden kan køres veteranog på statens jernbanenet.

Styrket indsats for flere cyklister

Parterne er enige om at fremme cyklismen i Danmark. Det er godt for både klimaet og folkesundheden. En velfungerende og moderne cykeltransport kræver en veludbygget cykelinfrastruktur, der både tilskynder til, at flere vælger cyklen og samtidig sikrer sikkerhed i trafikken blandt de andre trafikanter.

Med aftalen afsættes der en pulje på i alt 3 mia. kr. til at fremme cyklisme i perioden 2022-2035. Puljen kan blandt andet anvendes til bedre og mere moderne cykelinfrastruktur med sikrere cykelstier, som forbedrer mulighederne for at undgå stop og konfliktsituationer, adskillelse fra kørebanen og "grønne bølger" til forbedring af fremkommeligheden. Af puljen udmøntes nu 150 mio. kr. til en cykelbro mellem Nordre Toldbod og Refshaleøen i København, som kan understøtte en god cykelinfrastruktur til Lynetteholm. Udmøntningen sker under forudsætning af et tilsvarende bidrag fra Københavns Kommune.

Parterne er enige om at udpege 2022 som 'Cyklens år'. Året skal være med til at kick-starte et større fokus på, hvordan cyklen bliver et attraktivt alternativ i hele landet, samtidig med at Danmark i 2022 også er vært for prologen i Tour de France.

Parterne er samtidig enige om at udmønte godt 400 mio. kr. ud af den samlede cykelpulje til en række initiativer og konkrete projekter, jf. tabel 9.

Tabel 9
Initiativer

	Igangsættes	Udgift (mio. kr.)
Cyklens år		
- <i>Cykelinfrastruktur i hele landet</i>	2022	400
- <i>Informationskampagner</i>	2022	6
- <i>Et nationalt videnscenter for cykelfremme</i>	2022	4
- <i>Styrkelse af de nationale cykelruter</i>	2022	10
- <i>Opgradering af Vejdirektoratets nationale cykelkonference</i>	2022	-

Parterne er enige om, at de 400 mio. kr., der i forbindelse med 'Cyklens år' afsættes til en massiv udbygning af cykelinfrastrukturen i hele landet, overordnet fordeles med 200 mio. kr. i en pulje til medfinansiering af kommunale cykelstiprojekter og med yderligere 200 mio. kr. til beslutningsklare cykelstiprojekter langs statsvejene. Projekterne vil igangsættes i 2022 og færdiggøres over de kommende år.