

# Aftale om et sammenhængende Danmark

Investeringsplan 2030

Aftale mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance  
og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti

12. marts 2019

# Behov for en veludbygget transportinfrastruktur frem mod 2030

En moderne, veludbygget transportinfrastruktur er vigtig for velstanden og sammenhængskraften i Danmark. En infrastruktur, der understøtter effektiv transport mellem hjem, arbejdsplads og fritidsaktiviteter, udgør et centralt fundament for danskernes velfærd og virksomhedernes produktion og konkurrenceevne. Transportinfrastrukturen giver øget sammenhængskraft og et Danmark i bedre balance, hvor det bliver lettere for venner og familie at mødes, ligesom det bliver lettere at bo i én del af landet og arbejde i en anden del af landet. Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at prioritere investeringer for i alt 112,7 mia. kr. for at udbygge transportinfrastrukturen i Danmark.

Danmark har i dag en velfungerende infrastruktur, hvor mobiliteten generelt er høj til gavn for den enkelte borger og erhvervslivet. Danmark har de seneste 10 år oplevet en markant styrkelse af infrastrukturen.

Motorvejsnettet er blandt andet blevet udbygget ved Køge Bugt, syd for Vejle, mellem Aarhus og Skanderborg, på Vestfyn mellem Middelfart og Nørre Aaby og på strækningen mod Helsingør. Der er bygget en helt ny Holstebromotorvej, og der er skabt bedre vejforbindelser og trafikale sammenhæng med anlæg af omfartsveje ved blandt andet Næstved, Brande, Randers, Slagelse og Grenå. Lige nu bygges der en ny Storstrømsbro, en fjordforbindelse ved Frederikssund og motorvejen på Vestfyn udvides hele vejen til Odense.

Jernbanen forbedres blandt andet gennem anlæg af den største nye jernbanestrækning i nyere tid mellem København og Ringsted, som giver en meget betydelig forbedring af kapaciteten i både fjern- og regionaltogetrafikken. Aarhus har fået Danmarks første letbane, og senere i år færdiggøres Metrocityringen i København, ligesom en letbane i Odense og i Ring 3 i Hovedstadsområdet er på vej. Banestrækningen mellem Ringsted og Rødby opgraderes og elektrificeres som et led i Femern Bælt-forbindelsens landanlæg og den sidste strækning mellem Nykøbing Falster og Rødby vil være færdig, når den faste forbindelse over Femern Bælt åbner.

Dansk økonomi er inde i en højkonjunktur. Beskæftigelsen har været stigende siden 2013 og er på et historisk højt niveau. Alene siden midten af 2015 er der kommet 161.000 flere private job. Samtidig er ledigheden reduceret til et lavt ni-



veau. Den økonomiske vækst har været omkring 2 procent siden 2015. Det bidrager til øget velstand. Det er positivt – både for den enkelte, som er kommet i arbejde, og for samfundet som et hele. Udviklingen indebærer, at efterspørgslen på individuel og kollektiv mobilitet vil stige de kommende år.

Den danske infrastruktur skal understøtte den udvikling. Det er derfor vigtigt, at vi planlægger investeringerne i infrastrukturen frem mod 2030, så de understøtter mulighederne for vækst og tager hånd om de centrale udfordringer, som infrastrukturen står over for i de kommende år. Ellers vil trængslen stige og mobiliteten falde.

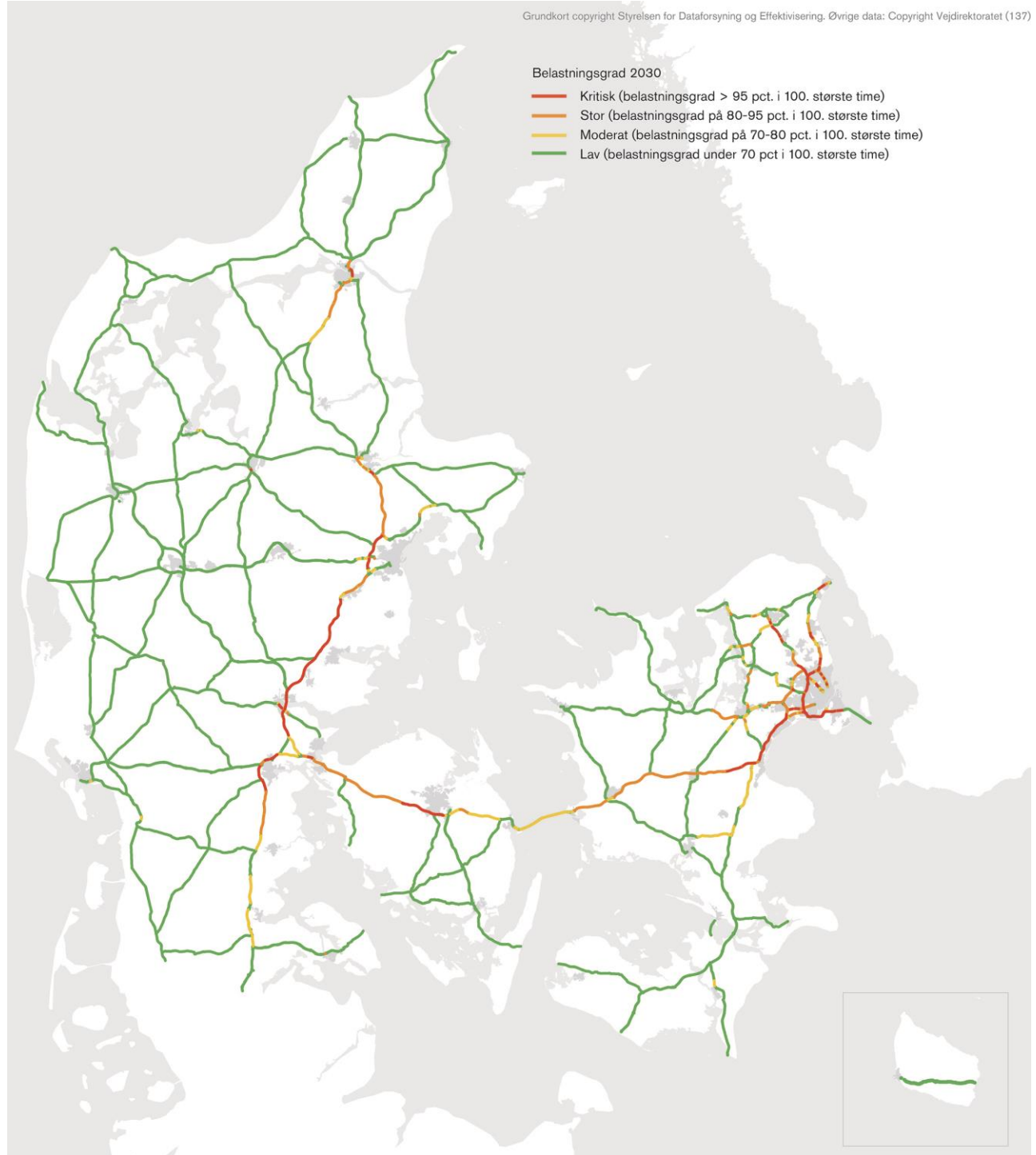
Hvis ikke der handles nu, vil den enkelte dansker i de kommende år komme til at spille langt mere tid i trafikken. Det gælder transporten til og fra arbejde for det store og stigende antal pendlere. Samtidig bliver det vanskeligere for de mange små og store virksomheder at få varetransporterne til at hænge effektivt sammen, og virksomhedernes muligheder for rekruttering af medarbejdere snævres ind.

Vejnettet løfter langt den største del af trafikken. Mere end 90 pct. af trafikken foregår på vejene, og selvom statsvejnettet alene udgør 5 pct. af det samlede danske vejnet, kører 47 pct. af trafikken i Danmark på statens veje.

Siden 2010 er trafikken på motorvejene steget med over 31 pct. Motorvejene står i dag for ca. en tredjedel af vejtrafikken i Danmark, mens de for 25 år siden kun afviklede en tiendedel af trafikken. Det er positivt, for det er på motorvejene, at trafikken afvikles mest effektivt, mest sikkert og med færrest mulige gener for omgivelserne. Trafikken er også steget på de øvrige statsveje, og den generelle stigning i trafikarbejdet på de danske veje kommer ikke mindst til udtryk i lastbiltrafikken, som løfter den altovervejende del af varetransporten - 93 pct. af indenlandsk gods transporteres med lastbil, og det kan mærkes både i den regionale og lokale trafik.

Det danske jernbanenet vil i perioden 2021-2030 gennemgå en omfattende modernisering, der vil videreudvikle og understøtte jernbanens konkurrenceevne og bidrage til en effektiv og attraktiv kollektiv trafik på tværs af landsdelene.

Figur 1 | Estimerede belastningsgrader 2030 uden nye investeringer



Den forventede trafikvækst indebærer, at man i 2030 vil opleve stor eller kritisk trængsel på ryggraden i statsvejnettet – også kaldet ”Det Store H”, som er motorvejsnettet på strækningerne fra Nordjylland til grænsen til Tyskland, mellem Helsingør og Rødby samt mellem Esbjerg og København.

Størstedelen af motorvej E45 mellem Aalborg og den dansk-tyske grænse, motorvejsforbindelserne i Trekantsområdet, over Vejle Fjord, Motorvej E20 ved Odense og mellem Slagelse og Køge, samt i ho-

vedstadsområdet, hvor Motorring 3, Amagermotorvejen, Ring 4 og de store indfaldsveje til København forventes at blive ramt af markant mere trængsel, end vi ser i dag.

Samtidig vil det også i de kommende år være vigtigt at sikre den nødvendige opkobling af hele landet til "Det Store H" og de øvrige større motorveje. Et Danmark, der trafikalt hænger sammen, kræver også investeringer i små og mellemstore statsveje sådan, at udviklingen og væksten regionalt og lokalt understøttes, og der tages de nødvendige hensyn til trafikafviklingen i bysamfundene.

Transporten på vejene er – som en række andre sektorer – udfordret af behovet for at reducere miljø- og klimapåvirkningen. Men udviklingen i bilteknologien går hurtigt og entydigt mod en grønnere bilpark, hvor flere borgere vil benytte fx el-, brint- eller hybridbiler fremfor biler, som kører på benzin eller diesel. Danskernes biltransport forventes derfor at blive mere klimavenlig, mindre støjende i byerne og giver bedre luftkvalitet i fremtiden. Med finansloven for 2019 har regeringen og Dansk Folkeparti blandt andet midlertidigt hævet skrotningspræmien for dieselmotorer. Det giver et incitament til danskere til at komme af med de gamle forurenende dieselmotorer.

Den teknologiske udvikling vil også øge automatiseringen i bilerne betydeligt de kommende år. Det øger sikkerheden og vil kunne forbedre trafikafviklingen, men det løser ikke trængselsudfordringerne. Automatiseringen af bilparken vil gøre bilkørsel endnu mere attraktiv - særligt på de lange ture og på det overordnede vejnet. Det vil gøre statsvejene endnu mere attraktive at benytte i fremtiden.

Jernbaneinfrastrukturen er prioriteret højt i disse år. Regeringen og Dansk Folkeparti har på de årlige finanslove prioriteret midler til elektrificeringen i Østjylland mellem Fredericia og Aalborg og til elektrificering af Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk/Kalundborg. Elektrificeringen er afgørende for indsættelsen af DSB's fremtidige moderne el-materiel med en tophastighed på 200 km/t, der frem mod 2030 skal erstatte det aldrende dieselmateriel. Det nye el-materiel er samtidig en forudsætning for at få fuldt udbytte af de omfattende infrastrukturforbedringer af jernbanen. Herudover gennemføres i disse år og i perioden frem mod 2030 udrulningen af det nye moderne signalsystem. De nye signaler skal medvirke til at sikre større driftssikkerhed, flere tog til tiden, og er sammen med elektrificeringen en forudsætning for forhøjelsen af tophastigheden og kortere rejsetid.

For jernbanen er de kommende år derfor præget af tre store og sammenhængende projekter:

- Udrulning af signalprogrammet
- Elektrificeringen i Østjylland mellem Fredericia og Aalborg samt elektrificering af Nordvest-banen mellem Roskilde og Holbæk/Kalundborg
- DSB's indkøb af Fremtidens Tog, der skal levere nye driftsstabile standard el-tog til de danske togpassagerer.

Det er centralt, at disse tre store projekter realiseres i det næste årti. Herudover vil der derfor for jernbaneinfrastrukturen først og fremmest være behov for målrettede initiativer, der nøje indpasses og koordineres med de mange anlægsarbejder, som allerede er besluttet og under gennemførelse.

Det er herudover vigtigt at sikre den nødvendige fornyelse og vedligeholdelse af statens veje og jernbaner.

# Investeringsplan 2030

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at gennemføre en samlet og fuldt finansieret investeringsplan for perioden 2021-2030. Aftalen forventes at resultere i, at der samlet set investeres i alt 112,7 mia. kr. på transportinfrastrukturområdet.

Investeringsplan 2030 adresserer de store udfordringer på motorvejsnettet og sikrer en stærk lokal og regional opkobling til det overordnede vejnet. Udover at styrke eksisterende hovedfærdselsårer, etableres to nye store motorvejskorridorer, som styrker rygraden af det danske transportsystem, aflaster eksisterende korridorer og skaber reel ny mobilitet på nationalt, regionalt og lokalt plan. Samtidig igangsættes en række forbedringer af banenettet, som yderligere udvikler og understøtter fremtidens moderne jernbane.

Investeringsplan 2030 omfatter for banenettet de dele af projekterne i Togfondens fase 1, som i sammenhæng med signalprogrammet, elektrificeringen af hovednettet og anskaffelsen af Fremtidens Tog skaber en fremtidssikret moderne jernbane. Derimod prioriteres de store anlægsinvesteringer fra Togfondens fase 2 i form af en ny jernbanebro over Vejle Fjord og en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager i Østjylland ikke, da de på trods af de meget betydelige udgifter forbundet med projekterne, alene vil indebære en beskedent tidsgevinst.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at der skal gennemføres en række konkrete nye vej- og baneprojekter frem mod 2030 med et samlet anlægsoverslag på 50,2 mia. kr. Parterne noterer sig, at aftalen omfatter projekter, som vil have afløb efter 2030.

Parterne er derudover enige om at etablere en række puljer på samlet 12,1 mia. kr. til en løbende, målrettet indsats inden for en række prioriterede fokusområder: opgradering af øvrige statsveje, bedre fremkommelighed, tilgængelighed for personer med handicap og trafiksikkerhed, bedre støjbekæmpelse, ny cykelinfrastruktur, hastighedsopgraderinger mv. på jernbanen samt midler til analyser, undersøgelser og planlægning af de fremtidige infrastrukturprojekter.

Aftaleparterne 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 aftaleparterne sig, at de afsatte midler til projekterne er



baseret på den nuværende viden om projekterne, som fremadrettet kvalificeres yderligere.

Det er vigtigt at sikre vedligeholdelse og fornyelse af veje og jernbaner, da det er en forudsætning for, at den nuværende infrastruktur fungerer. Der anvendes i dag 22,5 mia. kr. i perioden 2021-2030 til vedligeholdelse og fornyelse på veje og jernbaner, som betragtes som offentlige investeringer. Herudover anvendes 0,8 mia. kr. årligt, som har karakter af at være driftsmæssigt vedligehold af jernbanen, mens der er udgifter på 1 mia. kr. årligt til den generelle drift af veje og jernbaner, eftersyn af materiel mv. som ikke har karakter af egentligt vedligeholdelsesarbejde. Det er – i lyset af de store offentlige udgifter til vedligehold - væsentligt at sikre en hensigtsmæssig styring og prioritering af vedligeholdelsesindsatsen.

Med Investeringsplan 2030 afsættes yderligere 1,9 mia. kr. i perioden 2021-2030 for at sikre et totaløkonomisk kapitalbevarende vedligehold af statsvejsnettet. Herefter vurderes der i perioden frem mod 2030 som udgangspunkt ikke at være behov for flere midler til vejvedligeholdelse. Der reserveres yderligere 4,2 mia. kr. i perioden 2021-2030 til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen, herunder udgifter på 2,2 mia. kr. til vedligeholdelse af de gamle signaler som følge af signalprogrammets reviderede udrulningsplan.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Finansministeriet vil med ekstern konsulentbistand igangsætte en analyse af Banedanmark blandt andet med henblik på at etablere en bedre styring og mere effektiv drift af baneområdet. Analysen vil have fokus på at afdække fornyelses- og vedligeholdelsesbehovet i perioden samt forbedre grundlaget for styring og prioritering af vedligeholdelsesindsatsen og mulige effektiviseringer i Banedanmark. På baggrund af analysen vil der i 1. halvår 2020 blive taget stilling til Banedanmarks endelige merbevillingsbehov.

Tabel 1 | Offentlige investeringer

Mia kr. 2019-pl	Investeringsplanen	Udgifter til vej	Udgifter til bane
Igangværende projekter	21,8	2,7	19,1
Nuværende udgifter til vedligehold og fornyelse	22,5	5,5	17,0
Nye projekter	50,2	41,1	9,1
Puljer til målrettede indsatser mv.	12,1	10,0	2,1
Yderligere investering vedligehold og fornyelse	6,1	1,9	4,2
<b>Samlede investeringer</b>	<b>112,7</b>	<b>61,2</b>	<b>51,5</b>
<b>Hertil ramme til DSB's indkøb af Fremtidens tog</b>			20,0
<b>I alt inklusiv indkøb af tog</b>			71,5

Anm.: Der igangsættes projekter, som vil have afløb efter 2030. Udgifterne til igangværende og nye projekter er baseret på skøn.

Investeringsplan 2030 indeholder initiativer på vejområdet i form af nye projekter, puljer og et styrket vedligehold for samlet 53,0 mia. kr. Sammen med igangværende vejprojekter og vedligehold på 8,2 mia.kr. investeres der således i perioden 61,2 mia. kr. på vejområdet. På baneområdet indeholder Investeringsplan 2030 nye initiativer i form af projekter, puljer og styrket vedligehold for samlet 15,4 mia.kr. Sammen med igangværende initiativer på baneområdet, herunder investeringer i signalprogrammet og elektrificeringen på i alt 19,1 mia. kr. investeres ca. 51,5 mia. kr. på baneområdet. Hertil kommer DSB's indkøb af Fremtidens Tog for op mod 20 mia. kr. Samlet set betyder det, at jernbaneprojekter og indkøb af tog på op mod 71,5 mia. kr. realiseres i disse år.

Det er vigtigt for parterne, at infrastrukturpolitik planlægges inden for forsvarlige økonomiske rammer, der sikrer fortsat sunde offentlige finanser i Danmark.

Regeringen og Dansk Folkeparti er på den baggrund enige om at arbejde med en faseopdelt udmøntning af midler til de aftalte projekter. Der træffes således nu endelig beslutning om igangsættelsestidspunktet for de projekter, der har anlægsstart til og med 2024.

Senest i 2023 mødes parterne for at drøfte igangsættelse af de resterende prioriterede projekter med henblik på, at disse kan påbegyndes i perioden 2025-2030. Drøftelserne i 2023 tager afsæt i et opdateret overblik over de økonomiske rammer frem til 2030, herunder rammen til offentlige investeringer samt et opdateret grundlag for, hvad de resterende prioriterede projekter koster.

Aftalen omfatter de prioriterede projekter, puljer og vedligeholdelsesindsatser. Parterne er enige om, at de partier, der indgår i aftalen, deltager i den løbende udmøntning af puljer samt i drøftelsen om igangsættelse af de resterende prioriterede projekter forventeligt i 2023.

Aftalen omfatter igangsættelse af de prioriterede projekter frem til og med 2024. For prioriterede projekter med anlægsstart efter 2024 deltager alle partier i aftalen i drøftelserne. Der vil dog ikke være krav om enighed blandt alle partier, når prioriterede projekter efter 2024 skal igangsættes. Dette kan besluttes blandt partier i aftalen, der repræsenterer et flertal i Folketinget (simpelt flertal). Ligeledes kan puljerne i aftalen gennem hele perioden 2021-2030 udmøntes af et simpelt flertal i Folketinget blandt partierne i aftalen.

Aftaleparterne er enige om, at andre partier kan tilslutte sig aftalen under forudsætning af, at man bækker op om projekterne i både fase 1 og fase 2 i denne investeringsplan. En tilslutning til aftalen vil indebære adgang til deltagelse i den løbende udmøntning af puljer samt drøftelse i 2023 af igangsættelse af de resterende projekter.

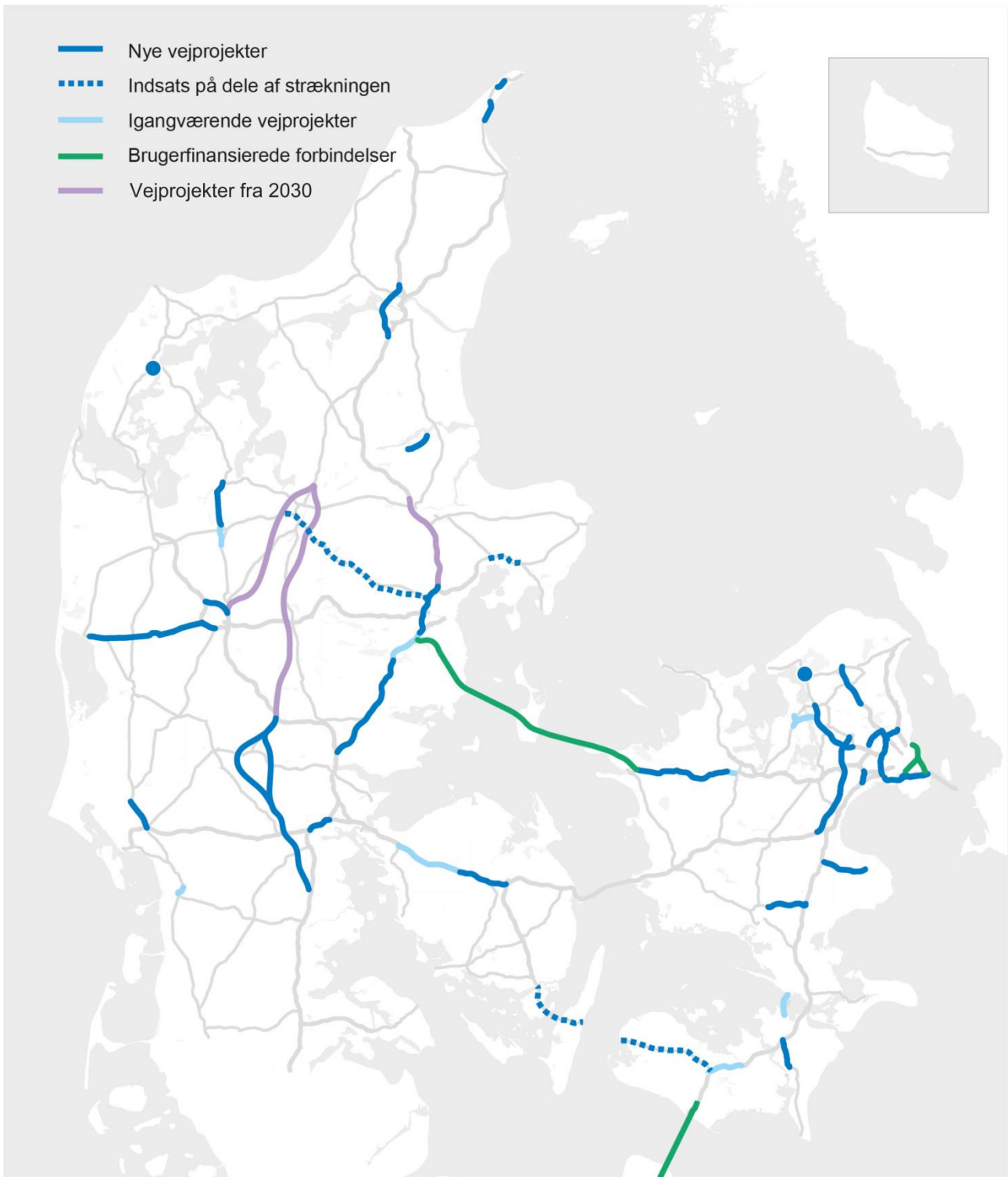
Da nærværende aftale udgør en samlet plan for alle statslige infrastrukturinvesteringer frem mod 2030, indebærer aftalen således også, at Dansk Folkeparti opsiger forliget om Togfonden DK, samt forliget om Bedre og Billigere Kollektiv Trafik ved det kommende folketingsvalg, jf. sædvanlig forligskik. De takstnedsættelser fra puljen til takstnedsættelser, som allerede er aftalt af forligskredsen bag aftale om Bedre og Billigere, vil fortsat gælde fremadrettet. Udisponerede midler i forligskredsen betragtes hermed som udmøntet. Midlerne i pulje til investeringer til forbedringer af den kollektive trafik, som også er afsat af forligskredsen bag aftale om Bedre og Billigere, er med til at sikre finansiering til en ny pulje til cykelprojekter i hele landet og vedligehold og fornyelse af jernbanen.

Andre partier, der måtte ønske at tilslutte sig aftalen, skal opsige forliget om Togfonden DK samt forliget om Bedre og Billigere Kollektiv ved det kommende folketingsvalg.

Aftaleparterne noterer sig derudover, at Infrastrukturfonden udløber med udgangen af 2020.



Figur 2 | Kort over igangværende og nye vejprojekter



Figur 3 | Kort over igangværende og nye baneprojekter



# Oversigt over projekter og indsatser under Investeringsplan 2030

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at igangsætte følgende konkrete projekter.

Tabel 2 | Oversigt over projekter og indsatser

(mia. kr. 2019-pl)	Igangsættes	Anlægsoverslag
<b>Ny infrastruktur</b>		
Tredje Limfjordsforbindelse <sup>2</sup>	Fase 1 (2024)	6,6
Kalundborgmotorvejens 3. etape	Fase 1 (2023)	1,8
Frederikssundsmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund	Fase 1 (2022)	3,4
Anlæg af motorvej, Næstved-Rønnede (Rute 54)	Fase 1 (2024)	1,5
Ny Midtjyske Motorvej, Haderslev-Give <sup>1</sup>	Fase 1 (2023)	5,8-7,5*
Ny bane over Vestfyn	Fase 1 (2024)	4,8
Sydlig Ring 5 <sup>2</sup>	Fase 2 (2025-2030)	6,5
<i>I alt ny infrastruktur</i>	-	<i>30,4-32,1</i>
<b>Udbygning af eksisterende infrastruktur</b>		
Udvidelse af E45, Aarhus S – Aarhus N	Fase 1 (2021)	1,5
Udvidelse af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	Fase 1 (2023)	3,0
Udvidelse af E20/E45, Kolding V – Motorvejskryds (MVK) Kolding	Fase 1 (2021)	0,6
Udvidelse af E20, Syd om Odense	Fase 1 (2021)	1,1
Øget kapacitet på Motorring 3	Fase 1 (2021)	0,3
Udvidelse af Hillerødmotorvejen, M3 til Ring 4 (begge retninger)	Fase 1 (2021)	0,2
Udvidelse af Ring 4 (nordlig del)	Fase 1 (2023)	0,9
Opgradering til motorvej af Hillerødmotorvejens forlængelse	Fase 1 (2023)	0,9
Opgradering til motorvej omkring Herning	Fase 1 (2023)	0,5
Hastighedsopgradering, Ringsted-Odense	Fase 1 (2021)	0,5
Københavns Lufthavn Station	Fase 1 (2022)	2,5
Ny Ellebjerg Station	Fase 1 (2022)	0,1
Udvidelse af Ring 4 (sydlig del)	Fase 2 (2025-2030)	0,5
Udvidelse af Amagermotorvejen	Fase 2 (2025-2030)	0,8
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	Fase 2 (2025-2030)	0,8
Glostrup Station	Fase 2 (2025-2030)	0,3
<i>I alt udbygning af eksisterende infrastruktur</i>	-	<i>14,5</i>
<b>God regional opkobling</b>		
Øget kapacitet på Rute 15, Herning-Ringkøbing	Fase 1(2021)	0,9
Billund-banen	Fase 1 (2023)	0,9
Kapacitetsforbedringer på Rute 26 mellem Aarhus og Viborg	Fase 1 (2022)	0,8
Kapacitetsforbedringer på Rute 34 mellem Haderup og Skive	Fase 1 (2024)	0,6
Anlæg af vejforbindelse til Stevns	Fase 1 (2024)	0,6
Udbygning af E55 mellem Sydmotorvejen og Nykøbing Falster	Fase 1 (2021)	0,5

Etablering af Mariager omfartsvej	Fase 1 (2022)	0,4
Kapacitetsforbedringer på Rute 11 fra Kors kroen til Varde	Fase 1 (2024)	0,4
Udbygning af Rute 40, Aalbæk-Skagen	Fase 1 (2021)	0,1
Kapacitetsforbedringer på Rute 9 mellem Maribo og Svendborg (Nørreballe mv.)	Fase 1 (2024)	0,1
Udbygning af Rute 15, Bale-Tåstrup	Fase 1 (2024)	0,1
<i>I alt god regional opkobling</i>	-	5,4
<i>I alt besluttede projekter i fase 1</i>	-	41,3-43,0
<i>I alt besluttede projekter i fase 2</i>	-	8,9
<b>Puljer og styrket vedligehold (vej og bane)</b>		
Pulje til øvrige statsveje	Fase 2 (2025-2030)	5,6
Pulje til bedre fremkommelighed, tilgængelighed og trafikikkerhed	2021-2030	1,5
Pulje til støjbekæmpelse	2021-2030	1,6
Pulje til bedre cykelinfrastruktur	2021-2030	1,0
Pulje til hastighedsopgraderinger mv. på jernbanen	Fase 2 (2025-2030)	2,1
Pulje til undersøgelse af udvikling af infrastrukturen	2021-2023	0,3
Totaløkonomisk vejvedligeholdelse	2021-2030	1,9
Nedbringelse af efterslæb på fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen	2021-2030	4,2
<i>I alt puljer og styrket vedligehold (vej og bane)</i>	-	18,2
<i>I alt nye prioriteringer</i>		68,4-70,1

Anm. : (1) Der pågår p.t. en VVM-undersøgelse af en midtjysk motorvej mellem Give og Haderslev, som forventes afrapporteret i 2019, hvorfor der er usikkerhed om anlægssummen for projektet. Det lave spænd i tabellen omfatter en linjeføring øst om Billund (5,8 mia. kr), mens det høje spænd omfatter en linjeføring vest om Billund (7,5 mia. kr.).

(2) En mindre del af anlægget af Tredje Limfjordsforbindelse og Sydlig Ring 5 vil ske efter 2030.

(3) De konkrete tidsprofiler for anlægsprojekter og puljer i fase 2 fastlægges i 2023.

I forbindelse med budgetteringen af vejprojekterne er der sket en justering af de afsatte reserver i projekterne. Dette skal ses i lyset af, at en lang række vejprojekter er blevet gennemført under budget. Vejprojekterne er således budgetteret med 40 pct. reserve på fase 1-niveau og 15 pct. reserve på fase 2-niveau. Undtaget herfor er dog faste forbindelser over/under vand, som fortsat budgetteres med 50 pct. hhv. 30 pct. reserve.

# Ny infrastruktur (vej og bane)

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at prioritere ny infrastruktur, som videreudvikler rygraden af det danske transportsystem, aflaster eksisterende korridorer og skaber reel ny mobilitet på nationalt, regionalt og lokalt plan.

## Tredje Limfjordsforbindelse

Især i myldretidstrafikken er der udfordringer med trængsel på de eksisterende Limfjordsforbindelser ved Aalborg i dag. Dette har en negativ afsmittende effekt på trafikafviklingen i Aalborg, Nørresundby og det nærmeste opland med tilhørende forsinkelser og trafikale problemer.

Der er i 2011 gennemført en VVM-undersøgelse, som opdateres. Dette arbejde forventes afsluttet i 2021.

Aftaleparterne tager godt imod, Aalborg Kommunes tilkendegivelse om at bidrage til finansiering af et så stort projekt som Tredje Limfjordsforbindelse.



Parterne er enige om, at en tredje Limfjordsforbindelse er et nødvendigt projekt i en aftale om de langsigtede investeringer i infrastruktur. Aalborg Kommunes tilkendegivelse har muliggjort, at aftaleparterne prioriterer igangsættelse af anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse i fase 1. Det er således en betingelse for den tidlige igangsættelse af anlægsprojektet, at Aalborg Kommune bidrager med samlet 600 mio. kr. fra Aalborg Kommunes anlægsbudget, hvoraf 400 mio. kr. skal falde inden for anlægsperioden.

Under forudsætning af dette medfinansieringsbidrag er aftaleparterne enige om at afsætte 6.580 mio.kr. (2019-pl) til anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse på ca. 20 km lang 4-sporet motorvej via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord. Projektet igangsættes i 2024. Det forventes, at en mindre del af udgiften vil falde efter 2030.



### Frederikssundsmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund

Frederikssundskorridoren er en af de mest trafikerede statsveje i landet, der ikke er udformet som motorvej. De store trafikmængder på Frederikssundsvej medfører i dag udfordringer med at afvikle trafikken i kryds med kødannelse og forsinkelser i myldretiden til følge.

Folketinget vedtog i 2009 anlægslov for projektet. VVM-undersøgelsen opdateres, hvilket forventes afsluttet ved udgangen af 2020.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 3.431 mio.kr. (2019-pl) til at etablere Frederikssundsmotorvejen. Projektet igangsættes i 2022.

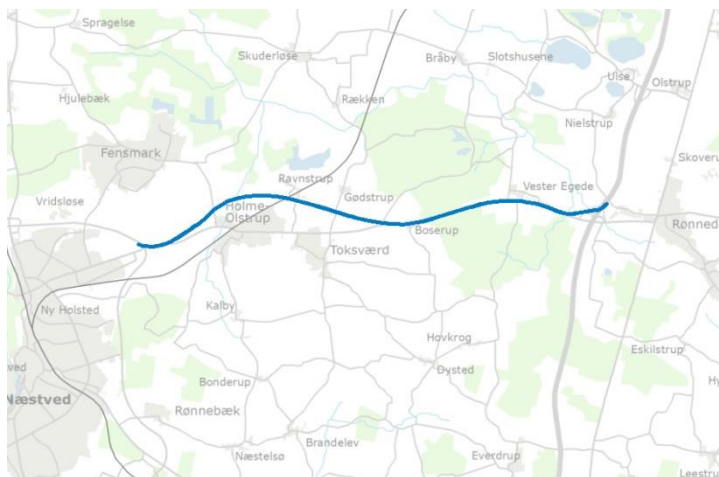


### Anlæg af motorvej, Næstved-Rønnede (Rute 54)

Der er i dag udfordringer med kødannelse i myldretiden på Rute 54 mellem Næstved og Sydmotorvejen v. Rønnede. Dette er til stor gene for de mange pendlere på strækningen samt erhvervstrafikken i det sydlige Sjælland.

Der er i 2016 gennemført en VVM-undersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 1.490 mio.kr. (2019-pl) til anlæg af en ca. 15 km lang motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen ved Rønnede. Projektet igangsættes i 2024.

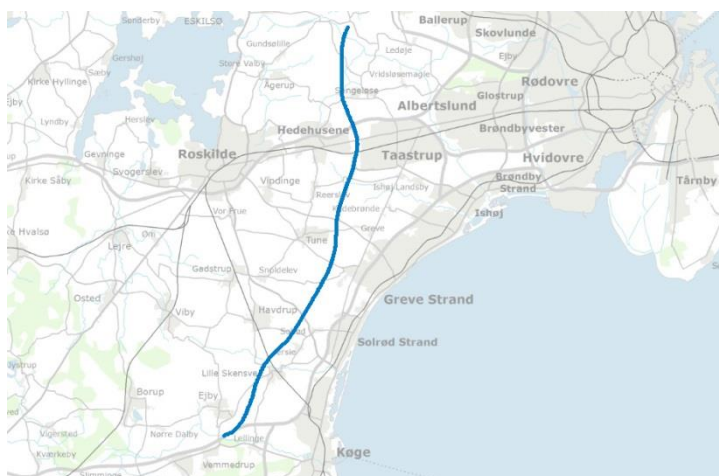


### Sydlig Ring 5 til Frederikssundsvej

Anlæg af en sydlig Ring 5 fra Køge til Frederikssundsvej vil etablere en ny korridor, som ligeledes skaber nye muligheder for mobilitet. Vejen vil aflaste de eksisterende ringforbindelser og Køge Bugt Motorvejen, som er præget af store trængselsproblemer i myldretiden.

Der er i 2013 gennemført en strategisk analyse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at prioritere 6.470 mio.kr. (2019-pl) til en ny motorvej på den ca. 35 km lange strækning fra Køge til Frederikssundsvej. Projektet igangsættes i fase 2.



Der er igangsæt en forundersøgelse af projektet, der forventes afsluttet 2021. Inden der kan igangsættes et konkret anlægsprojekt skal der desuden gennemføres en VVM-undersøgelse og vedtages anlægslov. Anlægsarbejdet vurderes derfor først at kunne påbegyndes efter 2024. Det forventes, at en mindre del af anlægget vil ske efter 2030.

## Ny bane over Vestfyn

Jernbanestrækningen på Vestfyn er en væsentlig del af den tværgående togtrafik i Danmark, og dermed spiller køretiden på denne strækning også en stor rolle i forhold til den samlede rejsetid mange togrejsende oplever. En ny højhastighedsbane på strækningen vil dels kunne forkorte rejsetiden med op til 6 minutter og dels forbedre mulighederne for regional togtrafik til stationsbyerne på den nuværende jernbanestrækning.

Der er i 2016 gennemført en VVM-undersøgelse af projektet.

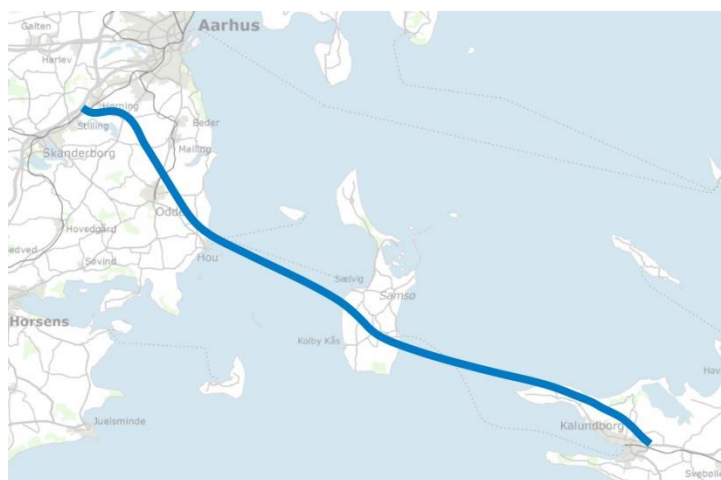


Aftaleparterne er enige om at afsætte 4.848 mio.kr. (2019-pl) til en ny højhastighedsbane mellem Odense V og Kauslunde. Projektet igangsættes i 2024.

Aftaleparterne noterer sig, at Vejdirektoratet i forlængelse af udarbejdelsen af VVM-redegørelsen for projektet vil være ansvarlig for anlæg af projektet med Banedanmark som leverandør af de banetekniske elementer.

## En fast Kattegatforbindelse

Der igangsættes i 2019 en forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse som vil være den første konkrete planlægningsundersøgelse af projektet og vil således give et billede af, hvordan en fremtidig forbindelse potentielt kan se ud. Forundersøgelsen vil bl.a. indeholde undersøgelser af forskellige tekniske løsninger for den faste forbindelse (bro- og tunnelløsninger), mulige linjeføringer, screening af miljøforhold, geotekniske vurderinger samt trafikale, samfundsøkonomiske og finansielle analyser.



Parterne er enige om, at der gennemføres en forundersøgelse for to forskellige forbindelser over Kattegat: en ren vejforbindelse og en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. Begge løsninger er med tilhørende landanlæg. Forundersøgelserne gennemføres i et samarbejde mellem Vejdirektoratet og Sund & Bælt Holding A/S. Ved forundersøgelse afslutning mødes parterne med henblik på at drøfte videre proces.



Der gennemføres i forbindelse med forundersøgelsen en vurdering af mulighederne for at genanvende den kommende tunnelementfabrik i Rødbyhavn til at fremstille elementer til dele af en fast Kattegatforbindelse.

Hvis forundersøgelsen viser, at projektet kan brugerfinansieres, vil aftaleparterne tage stilling til den videre proces.

# Udbygning af eksisterende infrastruktur (vej og bane)

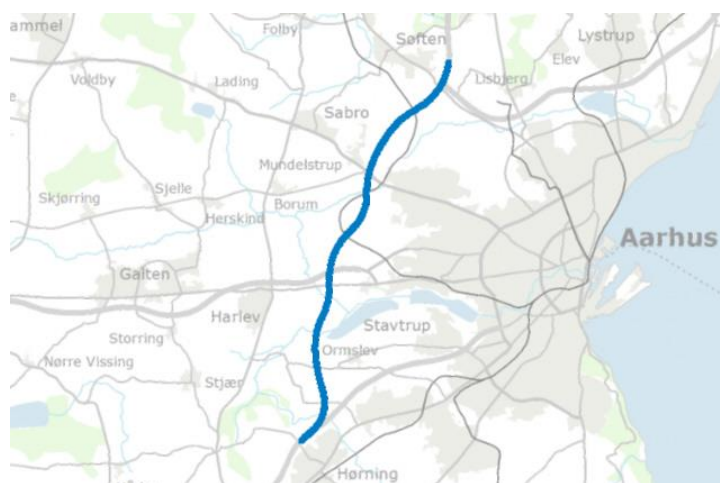
Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at adressere de væsentlige trængsels- og kapacitetsmæssige udfordringer, som de centrale motorvejsstrækninger står over for i de kommende år, ved at igangsætte en række konkrete udvidelses- og opgraderingsprojekter, som vil adressere stigende kapacitetsbegrensninger og skabe mere effektive forbindelser.

## Udvidelse af E45, Aarhus S – Aarhus N

Der opleves allerede i dag store trængselsproblemer i myldretiden på den ca. 16 km lange strækning af E45 Østjyske Motorvej mellem Aarhus S og Aarhus N som følge af manglende kapacitet. Strækningen har væsentlig betydning både for den landsdækkende trafik samt den lokale pendlertrafik ved Aarhus.

Der gennemføres en VVM-undersøgelse af projektet, som forventes afrapporteret i 2020.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 1.467 mio.kr. (2019-pl) til udvidelse af Østjyske Motorvej fra Aarhus S til Aarhus N fra fire til seks spor. Projektet igangsættes i 2021.

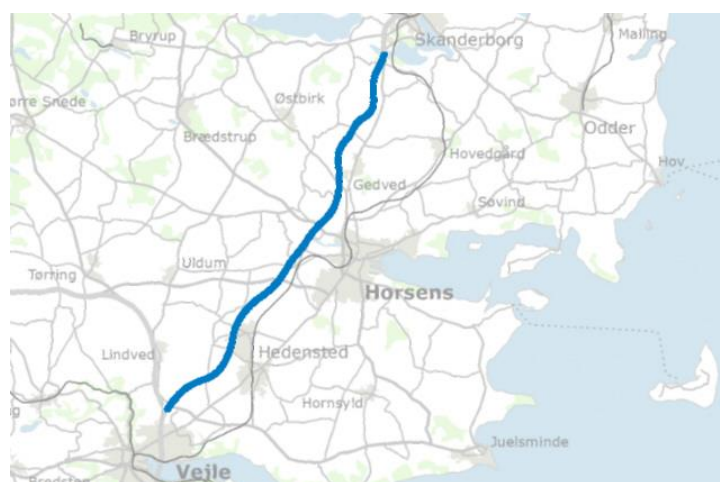


## Udvidelse af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S

Som på strækningen ved Aarhus opleves der i dag store trængselsproblemer i myldretiden på den ca. 35 km lange strækning af E45 Østjyske Motorvej mellem Hornstrup (Vejle) og Skanderborg S som følge af manglende kapacitet. Strækningen er en central del af rygraden i det overordnede motorvejsnet.

Der gennemføres en VVM-undersøgelse af projektet, som forventes afrapporteret i 2020.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 3.032 (2019-pl) mio.kr. til udvidelse af Østjyske Motorvej fra Hornstrup (Vejle) til Skanderborg S fra fire til seks spor. Projektet igangsættes i 2023.

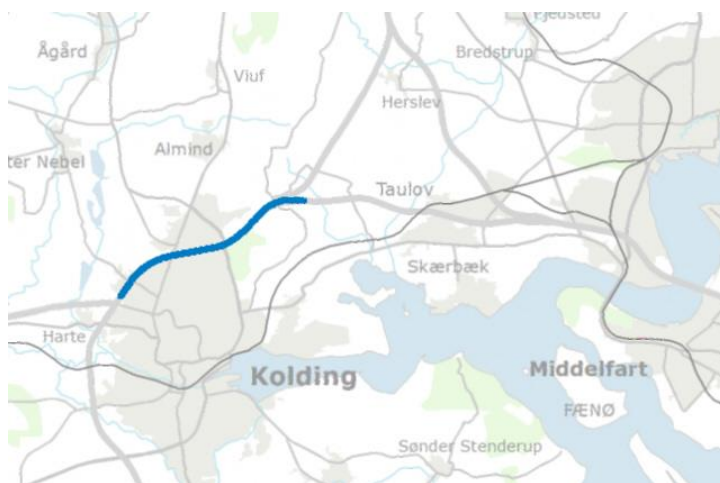


### Udvidelse af E45/E20, Kolding V – Motorvejskryds (MVK) Kolding

Den 7 km lange strækning på E45/E20 mellem Kolding V og Motorvejskryds Kolding er kendetegnet ved en stor andel af lastbiler, og der er opleves store fremkommelighedsproblemer på strækningen i myldretiden. Den udgør et centralt bindled i landsdelstrafikken og ”Det store H”, hvor de to motorvejskorridorer E20 og E45 løber sammen.

Der er i 2011 gennemført VVM-undersøgelse, der som led i Investeringsplan 2030 opdateres.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 581 mio. kr. (2019-pl) til en udvidelse af E45/E20 mellem Kolding V og motorvejskryds Kolding fra 4/6 til 6/8 spor. Projektet igangsættes i 2021.



### Udvidelse af E20, Syd om Odense

Der er i dag trængselsproblemer i myldretiden på E20 Fynske Motorvej Syd om Odense og disse forventes at blive forværret som følge af trafikvæksten. Den ca. 14 km lange strækning er vigtig for såvel den internationale som den nationale trafik.

Der er i 2011 gennemført en VVM-undersøgelse og Folketinget vedtog i 2013 en anlægslov for projektet. VVM-undersøgelsen opdateres som led i Investeringsplan 2030.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 1.088 mio. kr. (2019-pl) til udvidelse af Fynske Motorvej fra afkørsel 53, Odense V til og med ny afkørsel 50 Hjallese fra fire til seks spor. Projektet igangsættes i 2021. Med igangsættelse i 2021 vil udvidelsen ske i sammenhæng med udvidelse af motorvejen på Vestfyn.

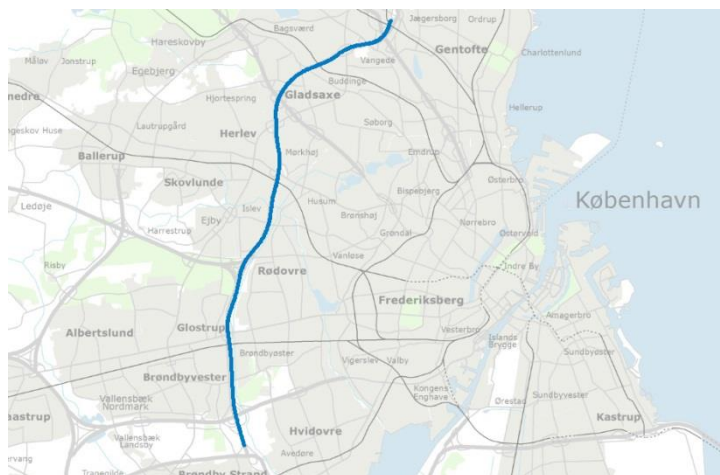


### Øget kapacitet på Motorring 3

Motorring 3 er den mest centrale ringvejsforbindelse i hovedstadsområdet og en af Danmarks mest befærdede motorveje. Der er omfattende trængselsproblemer i myldretiden på strækningen. Strækningen udgør desuden også uden for myldretiden en vigtig korridor for erhvervstrafik herunder international trafik.

Der er i 2016 gennemført en analyse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 306 mio. kr. (2019-pl) til en række kapacitetsforbedrende tiltag på den ca. 20 km lange strækning. Projektet igangsættes i 2021.



### Udvidelse af Hillerødmotorvejen, M3 til Ring 4 (begge retninger)

Der er store trængselsudfordringer især i myldretiden på den ca. 3 km lange strækning af Hillerødmotorvejen i både nordlig og sydlig retning mellem motorring 3 og Ring 4. Strækningen er af væsentlig betydning for afviklingen af især pendlertrafikken i hovedstadsområdet.

Der er i 2012 og 2017 gennemført planlægningsundersøgelser af strækningen. Der gennemføres med Investeringsplan 2030 en VVM-screening af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 115 mio. kr. (2019-pl) til udvidelse af Hillerødmotorvejen fra M3 til Ring 4 (nordgående retning) samt 68 mio.kr. (2019-pl) til udvidelse af Hillerødmotorvejen fra M3 til Ring 4 (sydgående retning). Projektet igangsættes i 2021.



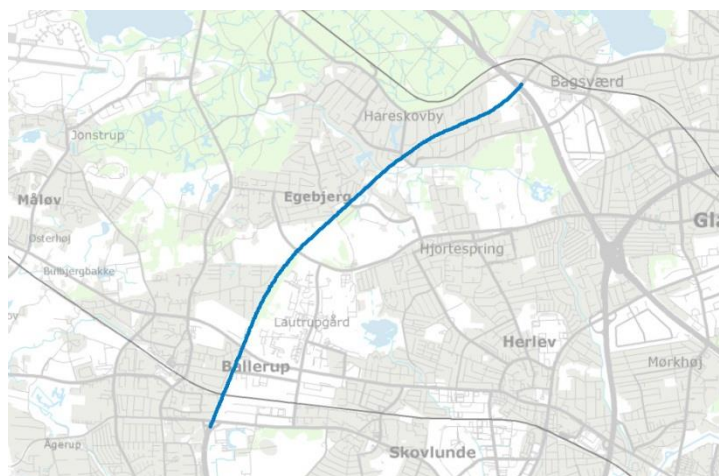
## Udvidelse af Ring 4 (nordlig og sydlig del)

### *Nordlig del*

På den ca. 6 km lange strækning af Ring 4 mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen er der allerede i dag trængselsudfordringer, især i myldretiden. Strækningen udgør en væsentlig ringvejskorridor i hovedstadsområdet både for pendlere og erhvervslivet.

Der er i 2012 gennemført en strategisk analyse. Der gennemføres med Investeringsplan 2030 en VVM-undersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 875 mio. kr. (2019-pl) til udvidelse af Ring 4 mellem Ballerup C og Hillerødmotorvejen. Projektet igangsættes i 2023.



### *Sydlig del*

Der er på den ca. 3 km lange strækning af Motorring 4 mellem motorvejskryds Ishøj og motorvejskryds Vallensbæk allerede i dag trængselsudfordringer, især i myldretiden. Motorring 4 spiller en vigtig rolle i fordelingen af trafikken til og fra Københavnsområdet, særligt i forhold til de to store indfaldskorridorer Køge Bugt-motorvejen og Holbækmotorvejen.

Der er i 2012 gennemført en strategisk analyse. Der gennemføres med Investeringsplan 2030 en VVM-undersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at prioritere 546 mio.kr. (2019-pl) til udvidelse af Ring 4 mellem motorvejskryds Ishøj og motorvejskryds Vallensbæk. Projektet igangsættes i fase 2.



## Opgradering til motorvej af Hillerødmotorvejens forlængelse

Der er i dag trængselsudfordringer på den ca. 13 km lange motortrafikvejstrækning mellem Allerød og Hillerød, som medfører kødannelser i myldretiden. Strækningen er en vigtig del af indfaldskorridoren til hovedstaden.

Der er i 2018 gennemført en VVM-undersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 855 mio.kr. (2019-pl) til at udvide den eksisterende motortrafikvej mellem Allerød og Hillerød til en 4-sporet motorvej. Projektet igangsættes i 2023.

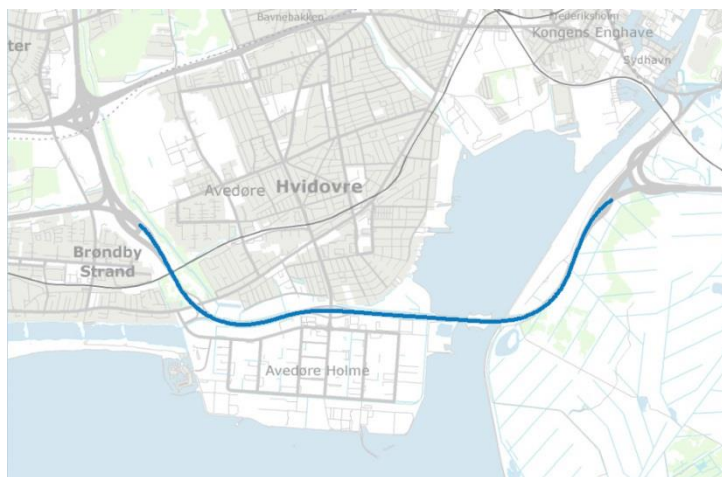


## Udvidelse af Amagermotorvejen

Amagermotorvejen er en af Danmarks mest trafikerede motorvejsstrækninger. Med finansloven for 2019 er der igangsat en forundersøgelse af en udvidelse af motorvejen, som forventes afsluttet i 2020.

Der gennemføres en forundersøgelse af projektet, som forventes af rapporteret i 2020.

Aftaleparterne er enige om at prioritere 800 mio.kr. (2019-pl) til udvidelse af Amagermotorvejen mellem motorvejskryds Avedøre og udfletningen mellem Øresundsmotorvejen og Centrumforbindelsen fra seks til otte spor. Projektet igangsættes i fase 2. Afhængigt af det besluttede anlægsstart i fase 2, kan en del af anlægget af projektet ske efter 2030.



## Udvidelse af Øresundsmotorvejen

Der er allerede i dag trængselsudfordringer på Øresundsmotorvejen, som er en af de mest trafikerede strækninger i Danmark. Strækningen har betydning for Københavns Lufthavn og trafikken til Malmø. Trængselsudfordringerne forventes at blive øget også set i lyset af de omfattende udbygningsplaner for Københavns Lufthavn.

Der gennemføres en forundersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at prioritere 800 mio.kr. (2019-pl) til en udvidelse af hele den 10 km lange strækning med et ekstra spor i hver retning. Projektet igangsættes i fase 2. Afhængigt af det besluttede anlægsstart i fase 2, kan en del af anlægget af projektet ske efter 2030.



## Opgradering til motorvej omkring Herning

Der er i dag to motortrafikvejsstrækninger ved Herning, som bliver betragtet som huller i et ellers sammenhængende motorvejsnet fra Holstebro og Herning til E45 og E20. Det drejer sig om henholdsvis 9,5 km nord om Herning og 5 km syd om Herning.

Projektet indgik i VVM-undersøgelse af Holstebromotorvejen fra 2012. Med Investeringsplan 2030 opdateres VVM-undersøgelsen.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 548 mio. kr. (2019-pl) til at opgradere de to strækninger hhv. nord og syd om Herning til motorvej. Projektet igangsættes i 2023.

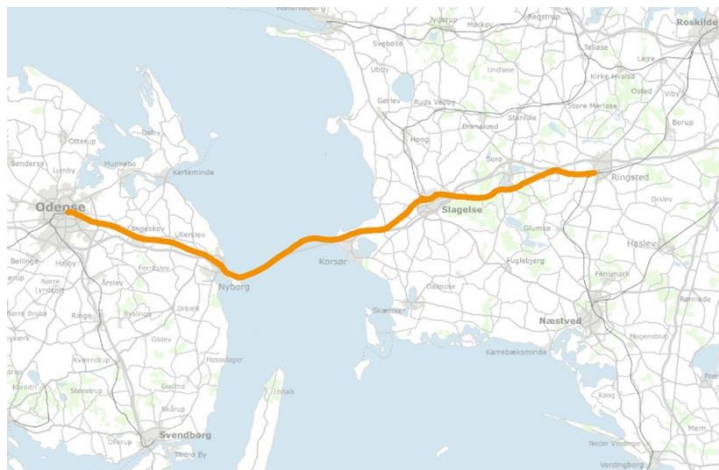


## Hastighedsopgradering Ringsted-Odense

Jernbanen mellem Ringsted og Odense er en central hovedstrækning på det danske jernbaneland. Med en opgradering af den maksimale hastighed på op til 200 km/t, kan rejsetiden for lyntogene mellem Ringsted og Odense reduceres med ca. 5 minutter til glæde for både pendlere på strækningen og rejsende på tværs af landet.

Der er udarbejdet beslutningsgrundlag for projektet i 2016.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 485 mio.kr. (2019-pl) til en hastighedsopgradering af jernbanen mellem Ringsted og Odense. Projektet igangsættes i 2021.



## Københavns Lufthavn Station

Det årlige passagertal gennem Københavns Lufthavn Station forventes at stige mærkbart over de kommende år. Passagerer udgøres dels af pendlere mellem Sverige og Danmark, dels af rejsende til og fra Københavns Lufthavn. Der er derfor behov for at udvide både perron- og sporkapaciteten på og omkring stationen. Der er i 2018 gennemført en forundersøgelse af projektet.

Aftaleparterne noterer sig, at Sund og Bælt Holding A/S som et led i projektet etablerer parkeringshuse oven på det nye stationsanlæg. Det er forudsat, at parkeringshusene sælges for mindst 1.500 mio. kr., når byggeriet står færdigt. Salget bidrager til at finansiere projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 2.500 mio. kr. (2019-pl) til udbygning af Københavns Lufthavn Station. Projektet igangsættes i 2022.

## Glostrup Station

Med etablering af en letbane i Ring 3 bliver der mulighed for at stige om til S-tog i Glostrup, som derved bliver et knudepunkt. Forbindelserne mellem Københavns vestegn og det øvrige Sjælland kan forbedres mærkbart ved også at sikre mulighed for omstigning mellem letbane og regionaltog. Det kræver etablering af nye perroner i Glostrup, så regionaltogene kan betjene stationen.

Der er i 2017 udarbejdet beslutningsgrundlag for projektet.

Parterne er enige om at prioritere 251 mio.kr. (2019-pl) til etablering af 2 perronspor på Glostrup station. Projektet igangsættes i fase 2.

## Ny Ellebjerg Station

Ny Ellebjerg Station er tiltænkt en rolle som trafikalt knudepunkt, der forbinder bus, S-tog, regional- og fjerntogstrafik via den nye bane mellem København og Ringsted og den kommende Sydhavnsmetro. Ny Ellebjerg Station bliver dermed et knudepunkt, som vil få en særlig rolle som aflastningsstation for Kø-



benhavns Hovedbanegård, som i dag er stærkt kapacitetsmæssigt belastet, og som vil være omkostningstung at udbygge.

For at styrke Ny Ellebjerg Station som knudepunkt etableres et fælles stationsanlæg, der med omstigningsfacilitet og bedre adgangsveje understøtter stationens rolle som fremtidigt knudepunkt for trafikken i hovedstadsområdet.

Projektet involverer Metroselskabet (Sydhavnsmetro), DSB (S-tog og fjerntog) og Banedanmark (nyanlæg af perroner på Øresundsbanen). Første etape af projektet vedrører DSB's og Metroselskabets del af projektet, og har et samlet budget på 262 mio. kr. hvoraf Metroselskabet (110 mio. kr.) og DSB (100 mio. kr.) bidrager med 210 mio. kr. Der udestår således finansiering for samlet set 52 mio. kr. Hertil kommer Banedanmarks nyanlæg af perroner på Øresundsbanen, som er indbudgetteret på finansloven (172,7 mio. kr. (2019-pl)).

Parterne er enige om at afsætte 52 mio. kr. (2019-pl) i 2022 som tilskud til etablering af Ny Ellebjerg Station.

# God regional opkobling

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at iværksætte konkrete projekter, som sigter på at styrke den regionale opkobling på hovedstrækningerne og dermed forbedre adgangen til de centrale hovedfærdselsårer og understøtte den regionale fremkommelighed.

Aftaleparterne noterer sig, at en række projekter på statsvejnettet vil have effekt for den lokale mobilitet og den regionale opkobling til hovednettet og dermed bidrage til et mere trafikalt sammenhængende Danmark.

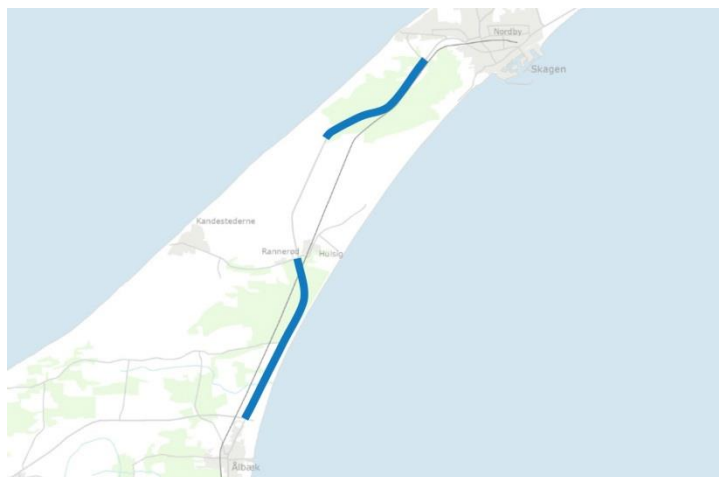
Aftaleparterne har således besluttet at igangsætte en række konkrete projekter på de øvrige statsveje i perioden 2021-2030. Der er tale om følgende projekter:

## Udbygning af Rute 40, Aalbæk-Skagen til 2+1 vej

Trafikken på den ca. 17 km lange strækning fra Aalbæk til Skagen er præget af erhvervstrafik foranlediget af havneaktiviteter i Skagen samt pendling. Derudover er der en del ferie og fritidstrafik. Ca. 5 km af strækningen er allerede i dag 2+1 vej. Dette er en vejtype, som bidrager til at øge fremkommeligheden.

Der gennemføres en VVM-undersøgelse af projektet, som forventes afleveret i 2020.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 139 mio.kr. (2019-pl) til at udbygge de resterende ca. 12 km af strækningen til 2+1 vej. Projektet igangsættes i 2021.



## Etablering af Mariager Omfartsvej

Mariager centrum er præget af, at trafikken mellem Hobro og Hadsund i dag føres gennem byen. Ved at anlægge en omfartsvej i to etaper kan der trinvist etableres en mere direkte forbindelse for den regionale trafik.

Der gennemføres en VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Mariager, som forventes afleveret i 2021.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 377 mio. kr. (2019-pl) til anlæg af en omfartsvej ved Mariager. Projektet igangsættes i 2022.



Efter projektet er gennemført overdrages strækningen til kommunen, da projektet ikke har tilknytning til statsvej.

### **Kapacitetsforbedringer på Rute 34 mellem Haderup og Skive**

På Rute 34 mellem Haderup og Skive er kørebanelen smal. Den ca. 15 km lange strækning er præget af en del tung trafik og en forhøjet ulykkesfrekvens.

Der er i 2012 gennemført en forundersøgelse for opgradering af Rute 34/26, som strækningen er en del af. Der igangsættes en VVM-undersøgelse med Investeringsplan 2030.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 609 mio.kr. (2019-pl) til en opgradering af Rute 34 mellem Haderup og Skive. Det konkrete projekt vil afvente resultaterne af en VVM-undersøgelse. Projektet igangsættes i 2024.



### **Kapacitetsforbedringer på Rute 26 mellem Aarhus og Viborg**

Der opleves i dag fremkommelighedsproblemer på den ca. 60 km lange strækning af Rute 26 mellem Aarhus og Viborg.

Der er i 2012 gennemført en VVM-undersøgelse af udbygning af delstrækninger. Der er behov for en fornyet analyse af tiltag på strækningen, som igangsættes med Investeringsplan 2030.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 800 mio.kr. (2019-pl) til kapacitetsforbedringer på Rute 26 mellem Aarhus og Viborg. Det konkrete projekt vil afvente resultaterne af analysen. Projektet igangsættes i 2022.





## Kapacitetsforbedringer på Rute 11 fra Korskroen til Varde

Den ca. 11 km lange strækning af Rute 11 fra Korskroen til Varde er en relativt smal 2-sporet landevej. Der er især om sommeren og ved arrangementer i området en markant forøget trafik på strækningen.

Der igangsættes en VVM-undersøgelse af kapacitetsforbedringer på strækningen med Investeringsplan 2030.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 400 mio.kr. (2019-pl) til kapacitetsforbedringer på Rute 11 mellem Korskroen og Varde. Det konkrete projekt afventer resultatet af VVM-undersøgelsen. Projektet igangsættes i 2024.



## Anlæg af vejforbindelse til Stevns

Strandvejen syd for Køge, samt Vordingborgvej/Ringvejen gennem Køge er begge belastet af pendlertrafik fra Stevns. Ved at etablere en ny vejforbindelse fra Sydmotorvejen til Stevns kan disse veje blive aflastet og samtidig kan forbindelserne til Stevns forbedres.

Der gennemføres en VVM-undersøgelse af projektet, som forventes afrapporteret i 2021.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 578 mio.kr. (2019-pl) til en ny vejforbindelse til Stevns. Projektet igangsættes i 2024.

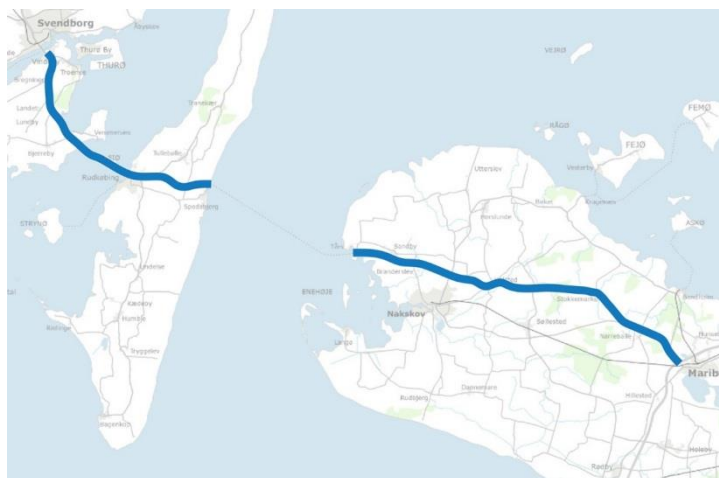


## Kapacitetsforbedringer på Rute 9 mellem Maribo og Svendborg (Nørreballe mv.)

Rute 9, som forløber fra Maribo på Lolland via Langeland og Tåsinge til Svendborg på Fyn, er en 2-sporet vej, hvor man bl.a. passerer igennem en række mindre byer.

I 2011 og 2012 blev der gennemført forundersøgelser af tiltag på Rute 9 fra Maribo til Svendborg. Der er behov for en fornyet analyse af tiltag på strækningen, som igangsættes med Investeringsplan 2030.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 125 mio.kr. (2019-pl) til kapacitetsforbedringer på Rute 9 ved Nørreballe, Lolland og yderligere 5 mio. kr. til undersøgelse af mulige fremkommelighedstiltag på resten af strækningen. Det konkrete projekt vil afvente resultaterne af analysen. Projektet igangsættes i 2024.

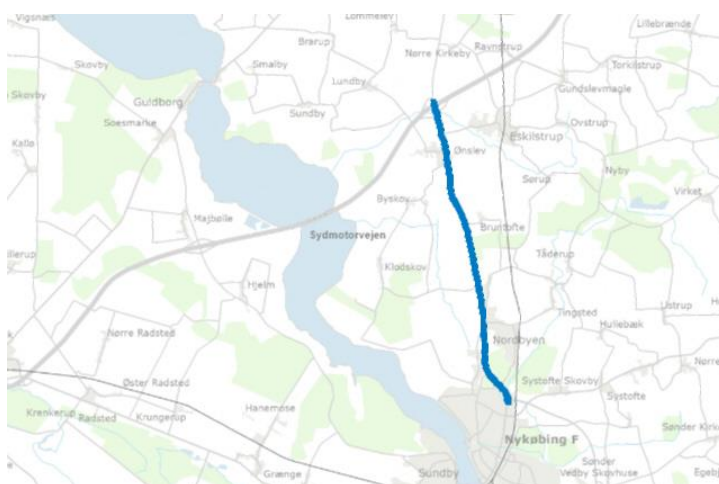


## Udbygning af E55 mellem Sydmotorvejen og Nykøbing Falster

Strækningen mellem Nykøbing Falster Omfartsvej og tilslutningsanlæg 44 ved Sydmotorvejen er knap 10 km lang. Trafikbelastningen på strækningen nærmer sig i perioder kapacitetsgrænsen og er præget af en betydelig mængde erhvervstransporter samt langsomtkørende transportere. Om sommeren belastet strækningen af en del sommerhustrafik til Marielyst.

Der gennemføres en VVM-undersøgelse af projektet, som forventes afrapporteret i 2020.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 450 mio.kr. (2019-pl) til udbygning af E55 mellem Sydmotorvejen og Nykøbing Falster til 2+2 vej. Projektet igangsættes i 2021.



## Billundbanen

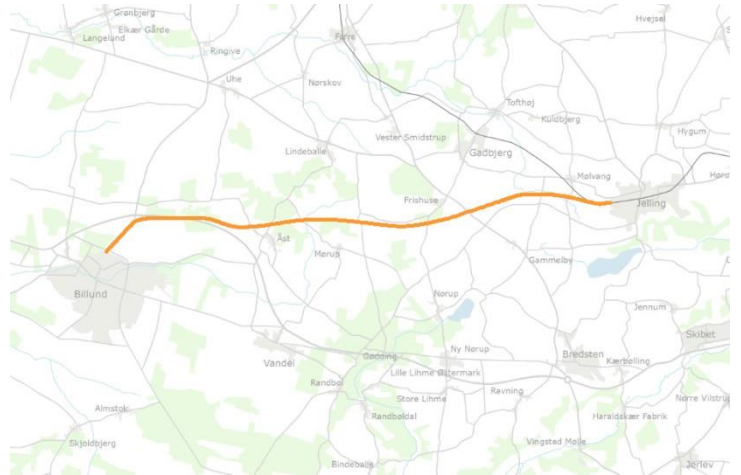
I dag er der ingen togbetjening af Billund lufthavn eller Billund by, men busbetjening fra blandt andet Vejle. Ved at anlægge en ny bane, som kobler sig til Vejle-Herning banestrækningen, kan der opnås togbetjening af Billund lufthavn og Billund by fra Vejle.

Der er i 2018 udarbejdet beslutningsgrundlag for projektet.

Aftaleparterne er enige om at prioritere 926 mio.kr. (2019-pl) til at anlægge en ny bane mellem Vejle og Billund. Parterne mødes snarest for at fastlægge linjeføringen. Projektet igangsættes i 2023.

Aftaleparterne er enige om at sikre finansiering til den efterfølgende togdrift inden banen åbner.

Parterne er desuden enige om, at den samlede fremtidige kollektive betjening af Vejle-Billund Lufthavn og økonomien heri drøftes med de lokale parter med ansvar for den kollektive bustrafik ved anlæg af projektet.



# Videre perspektiver på vej og bane

## **Udviklingen af motorvejsnettet i Jylland**

Med aftale om Aftale om et sammenhængende Danmark – Investeringsplan 2030 gennemføres der markante investeringer i udvidelse af det jyske motorvejsnet frem mod 2030. Parterne er herudover enige om, at der i en ny flerårig plan for perioden 2030 og frem i 2030 igangsættes en fortsættelse af den midtjyske motorvej fra Give op mod Viborg samt en fortsat udbygning af E45 nord for Aarhus op mod Randers. Der gennemføres aktuelt VVM-undersøgelse af E45 mellem Aarhus N og Randers N, som forventes færdig i 2020. I forlængelse heraf er parterne enige om at der ved drøftelserne i 2023 skal findes finansiering til at gennemføre VVM-undersøgelse af midtjysk motorvej fra Give op mod Viborg. Opstarten i 2030 af disse projekter finansieres af puljen til opgradering af statsveje.

## **Lillebæltsforbindelser, forbindelsen over Vejle Fjord og øvrige landsdelsforbindelser**

Forbindelserne omkring Lillebælt udgør et centralt hængsel i det danske transportsystem som samlingspunkt for den nord-sydgående akse (Jyllandskorridoren) og den øst-vestgående akse mellem Jylland, Fyn og Sjælland. Mens kapaciteten på den eksisterende Lillebæltsforbindelse generelt kan håndtere trafikken i dag forventes det, at der med de kommende års trafikvækst vil opstå et kapacitetspres på længere sigt. Der vil derfor være behov for at undersøge forskellige muligheder for udvidelse af kapaciteten nord for, syd for eller i umiddelbar tilknytning til de eksisterende forbindelser. Undersøgelserne vil skulle ses i lyset af en Kattegatforbindelse, som vil have betydning for kapacitetspreset. I den forbindelse vil det også være relevant at overveje, i hvilket omfang en fast Als-Fyn-forbindelse har potentielle til at aflaste eksisterende forbindelser og den sydlige del af E45.

Med forventningerne om øget trafik frem mod og efter 2030, vil det også være relevant at se på, hvilke øvrige strækninger i landsdelstrafikken, som vil komme under pres. I den forbindelse vil det være relevant at undersøge kapaciteten på motorvejsforbindelsen mellem Odense og Ringsted, der udgør et centralt bindeled i landsdelstrafikken.

Aftaleparterne er enige om at det – med henblik på i tide at kunne adressere eventuelle trængsels- og kapacitetsmæssige udfordringer på de centrale motorvejsforbindelser – i aftaleperioden er vigtigt at analysere det langsigtede trafikpres på de eksisterende Lillebæltsforbindelser og tilstødende motorvejsforbindelser samt øvrige centrale forbindelser for landsdelstrafikken.

Parterne er enige, om at Vejdirektoratet skal gå i dialog med Vejle Kommune om løsningsmodeller og anvendelsen af alternative ruter ved trængsel på Vejlefjordbroen.



# En sammenhængende og moderne jernbane

Regeringen og Dansk Folkeparti noterer sig, at det danske jernbanenet i perioden 2021-2030 vil gennemgå en omfattende modernisering, der vil videreudvikle og understøtte jernbanens konkurrenceevne og bidrage til en effektiv og attraktiv kollektiv trafik på tværs af landsdelene. Jernbanen udgør en væsentlig del af den danske infrastruktur, og mange pendlere er afhængige af en velfungerende jernbane for at kunne komme til og fra arbejde. Det er først og fremmest vigtigt, at det eksisterende jernbanenet moderniseres, så passagerne får tidssvarende togbetjening med moderne, punktlige tog.

De tre store og sammenhængende projekter - signalprogrammet, elektrificeringen og indkøbet af nye tog – skal realiseres i det næste årti med det formål at sikre fremtidens togdrift med moderne elektrisk togmateriel.

Med signalprogrammet investeres ca. 20 mia. kr. i udrulningen af nyt moderne signalsystem, der er ved at blive indført som standard i hele EU. Det nye signalsystem skal medvirke til at sikre større driftssikkerhed, flere tog til tiden, en forhøjelse af tophastigheden til 200 km/t og kortere rejsetid.

Elektrificeringen i Østjylland mellem Fredericia og Aalborg samt elektrificering af Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk/Kalundborg omfatter en samlet investering på op mod 7 mia. kr., heraf 3,6 mia. kr. i perioden 2021-2030. Elektrificeringen er afgørende for indkøbet af moderne el-materiel med en tophastighed på 200 km/t mod 180 km/t i dag, der frem mod 2030 skal erstatte DSB's aldrende dieselmateriel. Det nye el-materiel er samtidig en forudsætning for at få fuldt udbytte af de omfattende infrastrukturforbedringer af jernbanen. Den samlede investering på op til 20 mia. kr. i Fremtidens Tog udgør således et væsentligt bidrag til en effektiv og driftssikker togdrift med en forbedret punktlighed til gavn for passagererne. Herudover investeres 11,6 mia.kr., heraf 5,1 mia. kr. i perioden 2021-2030, i en udbygning af jernbanen fra Ringsted til den kommende Femern Bælt forbindelse, herunder med etableringen på den nye Storstrømsbro.

Aftaleparterne er enige om, at der i 2024 igangsættes anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane på Vestfyn. Anlæg af en ny bane på Vestfyn (4,8 mia. kr.) vil øge kapaciteten og bidrage til kortere rejsetider og forbedre punktligheden for de mange passagerer i landsdelstrafikken. Endvidere etableres en pulje på 2,1 mia. kr. til hastighedsopgradering af jernbanenettet, dér hvor det kommer passagerne mest til gode i form af kortere rejsetid og bedre punktlighed. Parterne noterer sig, at Togfondens fase 1 dermed er finansieret og bliver gennemført.

Endvidere noterer parterne sig, at der er igangsat en undersøgelse af perspektiverne i at indføre batteritogsdrift på Nordvestbanen mellem Holbæk og Kalundborg samt på Odsherredsbanen mellem Holbæk og Nykøbing Sjælland. Projektet forventes afleveret medio 2019. Batteritogsdrift rummer mulighed for at spare omkostningerne til elektrificering mellem Holbæk og Kalundborg samtidig med, at der bibeholdes direkte togforbindelse mellem København og Kalundborg og skabes mulighed for direkte tog mellem Nykøbing Sjælland og København. Parterne er enige om, at drøfte muligheden for at indføre batteritogsdrift på Nordvestbanen i efteråret 2019. Beslutning om en eventuel undladelse af elektrificering af strækningen Holbæk-Kalundborg afventer denne drøftelse.

Efter færdiggørelsen af elektrificeringen af hovednettet skal der tages stilling til elektrificeringen af sidebanerne, herunder i lyset af muligheder og perspektiver i batteri- og brinttogsdrift.

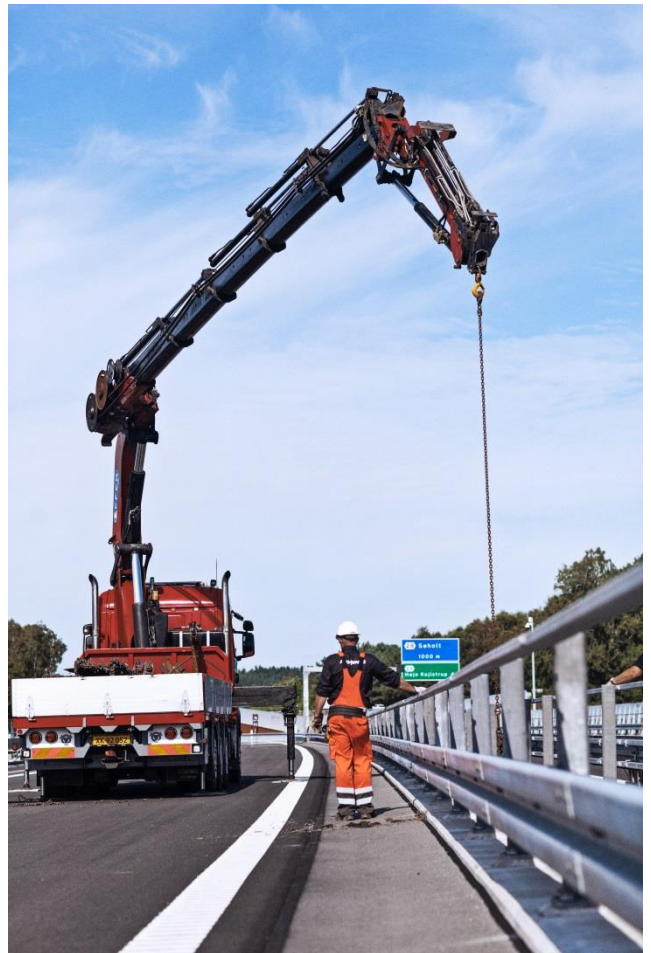
Parterne noterer sig, at der frem mod 2030 med de igangværende og nye projekter samlet investeres over 51,5 mia. kr. på jernbaneområdet. Hertil kommer DSB's indkøb af Fremtidens Tog for op mod 20 mia. kr. Samlet set betyder det, at der investeres i jernbaneprojekter og indkøb af tog for op mod 71,5 mia. kr. i de kommende år.

# Opgradering af øvrige statsveje

Der er uden for de centrale motorvejsstrækninger en række projekter på statsvejnettet, som vil have effekt for den lokale mobilitet og den regionale opkobling til hovednettet og dermed bidrage til et mere trafikalt sammenhængende Danmark. Det kan for eksempel være opgradering af eksisterende landeveje til motortrafikveje, 2+1 motortrafikveje, etablering af omfartsveje mv. Hensigten med puljen er at bidrage til en løbende prioritering af nye projekter, som har lokal og regional interesse og bidrager til et fortsat fokus på et Danmark i balance.

Aftaleparterne er enige om at etablere en pulje på i alt 5,6 mia. kr. (2019-pl) til opgradering af øvrige statsveje. Puljen kan udmøntes i fase 2.

I tillæg til puljen igangsættes med aftalen en række projekter på de øvrige statsveje der bidrager til god regional opkobling, jf. tabel 2.



# Bedre fremkommelighed, tilgængelighed og trafiksikkerhed

Ofte kan væsentlige kapacitets- og trafiksikkerhedsmæssige udfordringer imødekommes med mindre tiltag, hvor en lille indsats giver et stort afkast. Hensigten med puljen er løbende at iværksætte mindre tiltag, der har væsentlig betydning for fremkommelighed, tilgængelighed og trafiksikkerhed. Der kan fx være tale om krydsombygninger, etablering af tilkørselsanlæg (shunts), rundkørsler, tilpasninger af peronhøjde og signalanlæg samt anlæg af nye ramper. Ofte vil projekterne både rumme et fremkommeligheds- og et trafiksikkerhedselement.

Aftaleparterne er enige om, at prioritere midler til at skabe gode forhold for personer med nedsat mobilitet i den kollektive trafik. Den niveaufri adgang mellem perron og tog er for især kørestolsbrugere og gangbesværede en væsentlig faktor i forhold til at sikre lige adgang til den kollektive transport.

Aftaleparterne vil i udmøntningen lægge vægt på at øge tilgængeligheden på stationer, fx med etablering af ledelinjer, elevatorer eller ramper. Endvidere vil parterne lægge vægt på en udbygning af de digitale informationssystemer til passagerne såvel visuelt som auditivt. Det vil gøre det muligt at planlægge den tilgængelige rejse fra hjemmet, hvilket også er med til at gøre den kollektive transport mere tilgængelig for personer med et handicap.

Aftaleparterne har besluttet at udmønte samlet 100 mio. kr. fra puljen til en række konkrete projekter:

- Ombygning af kryds ved Rute 11 og 26 mod Thisted (100 mio.kr.)

Aftaleparterne er enige om at etablere en pulje på i alt 1,5 mia. kr. (2019-pl) til bedre fremkommelighed, tilgængelighed og trafiksikkerhed som udmøntes løbende.

Aftaleparterne er samtidig enige om allerede i 2019 at igangsætte projekt vedr. ombygning af rundkørsel til signalanlæg ved Kregme. Projektet er vurderet at indebære en anlægsudgift på 22,7 mio. kr. og er beregnet at have en intern rente på 80 pct. Udgifterne til projektet finansieres af regeringsreserven.

Aftaleparterne er enige om at undersøge mulighederne for bedre trafikafvikling og en ny rampe m.v. fra Helsingørmotorvejen ved Rævehøjvej, Lyngby. Aftaleparterne har besluttet at udmønte samlet 0,3 mio.kr. fra puljen til undersøgelse af projekter med henblik på udarbejdelse af beslutningsgrundlag om projektet. På baggrund af beslutningsgrundlaget vil aftaleparterne drøfte projektet.

Regeringen og Dansk Folkeparti besluttede med finanslovsaftalen for 2018 at indføre tidsbegrænset parkering for lastbiler på de statslige rastepladser på motorvejsnettet med det formål at forhindre langtidsparkering og skabe ordnede forhold samt at frigøre rastepladskapacitet til pauser og kortere hvil. Den 1. juli 2018 trådte tidsbegrænsningen på 25 timer i kraft. Der er herudover afsat ekstra midler til en styrket kontrol af parkeringen på motorvejsrastepladser, og fra 1. januar 2019 er parkeringsafgiften for ulovlig parkering for lastbiler forhøjet til 2.040 kr.

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om, at statens rastepladser ikke er beregnet til langtidsparkering, og at det ikke er statens ansvar at stille parkeringsfaciliteter til rådighed for vejtransportbranchens behov for længerevarende ophold. Aftaleparterne er enige om nøje at overvåge effekterne af parkerings tiltagene med henblik på snarest at vurdere behovet for en eventuel udvidelse af kapaciteten for lastbilsparke- ring på de statslige motorvejsrastepladser. Vurdering af behovene vil ske i dialog med vejtransportbranchen.

# Bedre støjbekæmpelse

Statsvejsnettet udgør kun fem pct. af det samlede offentlige vejnet, men godt halvdelen af al vejtrafik afvikles på statsvejene. Vejdirektoratets støjkortlægning i 2017 viste, at der er 106.000 støjplagede boliger (over 58 dB) langs statsvejnettet, og heraf er 7.000 stærkt støjplagede (over 68 dB). Hensigten med puljen er løbende at kunne iværksætte tiltag, der reducerer støjen fra de eksisterende statsveje.

Aftaleparterne er enige om at etablere en pulje på i alt 1.630 mio. kr. til bedre støjbekæmpelse som udmøntes løbende. Aftaleparterne ønsker, at mulighederne for kommunal medfinansiering indgår i det videre arbejde vedrørende udmøntning af puljen for at sikre mest mulig støjbekæmpelse for pengene og understøtte kommunal prioritering.

Aftaleparterne har besluttet at udmønte samlet 131 mio.kr. fra puljen til de projekter, som der foreligger beslutningsgrundlag for:

- Støjskærm på E45 ved Bavnevangen, Aalborg
- Støjskærm på Rute 9 ved Sundbrovej (nord), Svendborg
- Støjskærm på Rute 16 ved Meløse, Hillerød
- Støjskærm på Rute 16 ved Kregme, Halsnæs (øst og vest)
- Støjskærm på E45 ved Helsted, Randers

Efter udmøntning af midler til ovenstående initiativer resterer 1.499 mio.kr. i pulje til bedre støjbekæmpelse.

I udmøntningen af resten af støjpuljen er partierne enige om, at de fem nedenstående projekter prioriteres først og igangsættes hurtigst muligt:

- Vallensbækvej, Vallensbæk
- Hvidovre Strandvej/Mågevej, Hvidovre
- Bygaden, Brøndbyøster
- Helsingørmotorvejen, Gentofte
- Thujavej, Odense

Der prioriteres efter hvor der kan opnås de største støjreduktioner for pengene, men alle fem områder skal have gennemført betydelige støjreducerende projekter.

Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet hvert 5. år gennemfører en kortlægning af vejstøj langs statsvejnettet og udarbejder en støjhandlingsplan på baggrund af kortlægningens resultat. På den baggrund udpeges en række strækninger, som indgår i den videre planlægning af støjafskærmende tiltag langs statsvejnettet.

Aftaleparterne har besluttet at udmønte samlet 5 mio.kr. fra puljen til undersøgelse af projekter med henblik på udarbejdelse af beslutningsgrundlag for alle støjprojekter i støjhandlingsplanen 2018-2023, som er opgjort til omkring 120 projekter.

# Bedre cykelinfrastruktur

For at understøtte og videreudvikle cyklen som transportmiddel er der behov for at etablere sikker cykelinfrastruktur med tilstrækkelig kapacitet. Indsatsen kan omfatte anlæg af nye cykelstier, forbedring af eksisterende cykelstier eller andre anlægstekniske tiltag. Ligesom tidligere puljer vil der for en del af puljen kunne etableres medfinansieringsordninger, hvormed kommuner kan ansøge om tilskud til kommunale projekter.

Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet i 2019 har undersøgt en række strækninger på statsvejnettet, hvor der er "huller" i det sammenhængende cykelstinet. I den forbindelse er identificeret en række projekter, som er relevante at undersøge nærmere som led i den løbende indsats for at styrke cykelinfrastrukturen langs statsvejene.

Aftaleparterne er enige om at etablere en pulje på i alt 1,0 mia. kr. til bedre cykelinfrastruktur i hele landet som udmøntes løbende.

# Pulje til hastighedsopgraderinger mv. på jernbanen

Der er potentiale for at nedbringe rejsetiden og forbedre punktligheden på jernbanen ved at hastighedsopgradere udvalgte dele af jernbanenettet. Hastighedsopgraderingerne skal tilrettelægges efter, at der opnås den størst mulige samfundsøkonomiske gevinst, herunder i form af reduceret rejsetid eller forbedret punktlighed til gavn for passagererne.

Aftaleparterne er enige om at etablere en pulje på 2,1 mia. kr. til hastighedsopgraderinger mv. på jernbanen, som målrettes tiltag, der kommer passagerne mest til gode i form af kortere rejsetid og bedre punktlighed. Puljen kan udmøntes i fase 2.

Aftaleparterne er enige om at der med henblik på tilrettelæggelse af indsatsen skal gennemføres en screening af mulige hastighedsopgraderinger af jernbanenettet.



# Rettidig planlægning

For en række af de prioriterede projekter er det nødvendigt at gennemføre VVM-undersøgelser, planlægningsundersøgelser eller opdateret allerede gennemførte VVM-undersøgelser og vedtagne anlægslove, som ikke længere måtte være fuldt opdaterede. Derudover kan der også være behov for at gennemføre andre strategisk betonedede undersøgelser, som skaber grundlag for den videreudvikling af infrastrukturen. Hensigten med puljen er at understøtte de prioriterede projekter og udviklingen af det danske transportsystem.

Aftaleparterne er enige om at etablere en pulje på i alt 0,3 mia. kr. til undersøgelser af projekter.

Heraf udmøntes med aftalen 169,3 mio.kr. (2019-pl) til undersøgelser samt opdatering af undersøgelser af de prioriterede projekter i aftalen.

Tabel 3 | Konkrete undersøgelser

Projekt	Undersøgelles-niveau	Udgift (mio.kr., 2019-pl)
Øget kapacitet på Motorring 3	Forundersøgelse	1,5
Udvidelse af Ring 4 (nord)	VVM-undersøgelse	16,0
Udvidelse af Ring 4 (syd)	VVM-undersøgelse	15,0
Udvidelse af Amagermotorvejen	VVM-undersøgelse	25
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	VVM-undersøgelse	15,0
Trafikale løsninger (udfletningsanlæg mv.) i hovedstaden	Analyse	9,5
Sydlig Ring 5	VVM-undersøgelse	35,0
Opgradering af Rute 34 Haderup-Skive	VVM-undersøgelse	15,0
Bedre kapacitet på Rute 26, Aarhus-Viborg	Analyse	5,0
Udbygning af Rute 15, Bale-Tåstrup	VVM-undersøgelse	2,0
Kapacitetsforbedringer på Rute 11, Kors kroen-Varde	VVM-undersøgelse	10,0
Kapacitetsforbedringer på Rute 9, Svendborg-Maribo	Forundersøgelse	5,0
Opdatering af beslutningsgrundlag af flere projekter	Opdatering	2,5
Beslutningsgrundlag for støjprojekter i støjhandlingsplan 2018-2023	Beslutningsgrundlag	5,0
Rute 11, Esbjerg-Tønder	Screening	2,5
Trafikal aflastning af Helsingørmotorvejen ved Lyngby/Ny rampe ved Rævehøjvej	Beslutningsgrundlag	0,3
Undersøgelse af mulighed for bedre fremkommelighed og opdeling af trafikken i København	Undersøgelse	3,0
Screening af udbygningsmuligheder Tåstrup-Grenå	Screening	2,0

Dette betyder, at der resterer 130,7 mio.kr. i pulje til undersøgelser af projekter.

Parterne er enige om, at der ved drøftelserne i 2023 skal findes finansiering til at gennemføre VVM-undersøgelse af midtjysk motorvej fra Give-Viborg.

Parterne er enige om at afsætte et beløb på 3 mio. kr. til undersøgelser af mulighederne for forbedring af fremkommeligheden og opdelingen af trafikken i København, herunder skabelsen af flere frie og åbne

arealer i byen. Undersøgelsen skal afdække mulighederne for overdækning af banegravene ved Hovedbanegården og Vesterport station.

# Styrket vedligeholdelsesindsats på vej og bane

Det er vigtigt at sikre vedligeholdelse og fornyelse af veje og jernbaner, da det er en forudsætning for, at den nuværende infrastruktur fungerer, og der anvendes i dag, hvad der svarer til ca. 30 mia. kr. i perioden 2021-2030 til vedligeholdelse og fornyelse på veje og jernbaner, hvoraf ca. 22 mia. kr. betragtes som offentlige investeringer og ca. 8 mia. kr. har karakter af at være driftsmæssigt vedligehold af jernbanen. Hertil kommer udgifter på godt 1 mia. kr. årligt til driften af veje og jernbaner, eftersyn af materiel mv. som ikke har karakter af egentligt vedligeholdelsesarbejde

Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at prioritere en styrket vedligeholdelsesindsats på vej og bane yderligere.

Jernbanerne er cirka ti gange så dyre at vedligeholde som vejene målt i forhold til den transport, der foregår på henholdsvis bane og vej. På jernbanen koster brugen af infrastrukturen 21 øre for at transportere én person én kilometer. Den tilsvarende pris for vejtransporten er 2 øre.

Tabel 4 | Statens vedligeholdelsesudgifter pr. kilometer transportarbejde på det statslige jernbanenet og statsvejene, gennemsnit 2014-2016, 2019-pl.

	Drift, vedligehold og fornyelse, årligt, mio. kr.	Persontransportarbejde, mio. personkm.	Godstransportarbejde, mio. tonkm.	Kr. pr. personkilometer	Kr. pr. tonkm. gods-transport
<b>Det statslige jernbanenet</b>	2.601	6.231	2.557	0,21	0,51
<b>Statsvejene</b>	1.428	33.062	9.035	0,02	0,08

I omkostningerne indgår Banedanmarks og Vejdirektoratets udgifter til drift, vedligeholdelse og fornyelse af hhv. det statslige jernbanenet og statsvejene. Der indgår således ikke udgifter til nyinvesteringer eller forbedringer af den nuværende infrastruktur, ligesom der heller ikke indgår operatøromkostninger. I ovenstående er det forudsat, at omkostningerne på både vej og bane fordeles ligeligt mellem person- og godstransport. På vejområdet er det imidlertid reelt en større andel af vejsliddet, der kan tilskrives godstransporten, mens det modsatte gør sig gældende på jernbanen, hvorfor opgørelsen anslås at udgøre et forsigtigt skøn.

Aftaleparterne er enige om at styrke vedligeholdelsesindsatsen på vej således, at der gennemføres et totaløkonomisk kapitalbevarende vedligehold af statsvejsnettet, der sikrer den billigste vedligeholdelse på lang sigt.

Aftaleparterne er derfor enige om at afsætte yderligere 1,9 mia.kr. i perioden 2021-2030 til en styrket vedligeholdelsesindsats. Herefter vurderes der i perioden frem mod 2030 som udgangspunkt ikke at være behov for flere midler til vejvedligeholdelse.

Aftaleparterne er enige om at styrke vedligeholdelsesindsatsen på bane således, at efterslæb på fornyelse og vedligehold kan nedbringes. Derfor er aftaleparterne enige om at reservere yderligere 4,2 mia. kr. i

perioden 2021-2030 til fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen, herunder udgifter til fortsat vedligehold af de gamle signaler som følge af signalprogrammets reviderede udrulningsplan.

# Pendlerfradrag på Storebælt

Broafgiften, der skal betales for at passere Storebæltsforbindelsen, kan udgøre en barriere for at søge arbejde på den anden side af broen. For at styrke incitamenterne til at pendle på tværs af Danmark er aftalepartierne enige om at forhøje det særlige brofradrag for passage af Storebæltsforbindelsen i bil eller motorcykel fra de gældende 110 kr. til 130 kr.

Det vil være til gavn for arbejdstagere og virksomheder, der anvender broen, og det kan bidrage til at skabe en større balance og sammenhæng mellem landsdelene.

Ændringen af brofradraget indtræder i 2021 og indebærer et forventet mindreprovenu for staten på 4 mio. kr. årligt fra 2021. Udgifterne finansieres af regeringsreserven.

# Finansiering

Aftalen om Investeringsplan 2030 tager afsæt i de økonomiske rammer i den seneste mellemfristede opdatering frem mod 2025 i Opdateret 2025-forløb, august 2018. Infrastrukturinvesteringerne – både allerede igangværende og nye investeringer – finansieres af rammen til offentlige investeringer.

Regeringen og Dansk Folkeparti er herudover enige om at tilvejebringe yderligere finansieringsbidrag bestående af:

- Udbytter fra Storebælt ud over det i forvejen aftalte på i alt 7,9 mia. kr. i 2024-2030
- Effektiviseringer på jernbanen, herunder f.eks. ved udbud, på i alt 1,1 mia. kr. i 2025-2030
- Provenu vedr. udbytter til A/S Øresund på i alt 5,8 mia. kr. i 2021-2030.
- Indtægter på mindst 1,5 mia. kr. fra salg af parkeringshusene ved Københavns Lufthavn Station

Regeringen og Dansk Folkeparti har med aftale om finansloven 2018 besluttet at nedsætte taksterne over Storebælt med 15 pct. pr. 1. januar 2018 og med 25 pct. pr. 1. januar 2023 (i faste priser). Det lægges til grund, at taksterne på forbindelsen herefter fastholdes i perioden. Det bidrager til at sikre indtjeningsgrundlaget for den kommende faste forbindelse over Femern og er en forudsætning for etablering af en brugerbetalt fast Kattegatforbindelse.

Med de aftalte takstnedsættelser er det vurderingen, at A/S Storebælt vil kunne udbetale udbytter på 1,2 mia.kr. årligt fra 2024 og frem. Som følge af den afsluttende udbyttebetaling på 0,5 mia.kr. i 2024 til finansiering af motorvejsudvidelsen på Vestfyn vil der dermed kunne tilvejebringes et samlet finansieringsbidrag på 7,9 mia.kr. gennem udbyttebetalinger fra A/S Storebælt.

Det vurderes, at der kan indføres effektiviseringer på jernbanen gennem en række tiltag, herunder udbud, hvilket analyseres nærmere frem mod udløbet af den nuværende kontrakt med DSB i 2024. Der er derfor forudsat en effektiviseringsgevinst på i alt 1,1 mia.kr. fra 2025 og frem til 2030. Det skal bl.a. ses i lyset af, at der i forbindelse med udbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland samt Svendborgbanen er opnået betydelige besparelser.

De danske og svenske ejere af Øresundsbro Konsortiet vedtog i foråret 2018 en ændret udbyttepolitik, der bl.a. indebærer, at Øresundsbro Konsortiet begynder at betale udbytter til A/S Øresund. Dette forventes isoleret at forbedre den strukturelle saldo med i størrelsesorden 0,6 mia. kr. årligt, svarende til et forventet strukturelt provenu på samlet ca. 5,8 mia. kr. i 2021-2030

Det strukturelle provenu anvendes i aftalen under den forudsætning, at den strukturelle saldo ved den mellemfristede fremskrivning i forbindelse med Danmarks Konvergensprogram 2019 (april 2019) samlet set ikke forværres i forhold til seneste skøn for den strukturelle saldo ved den mellemfristede fremskrivning frem mod 2025 i forbindelse med Opdateret 2025-forløb, august 2018. Hvis der konstateres en svækkelse af den strukturelle saldo i forhold til seneste skøn er parterne enige om, at der frem mod 2021 skal justeres i den tidsmæssige udrulning af aftalens projekter og puljer – dog maksimalt et beløb svarende til udbyttebetalingen til A/S Øresund i de selvsamme år.

Den danske økonomi ændrer sig løbende bl.a. med en stor påvirkning fra verdensøkonomien. Der er i forlængelse heraf usikkerhed om udviklingen i de offentlige finanser. Usikkerheden øges ud i årene. Der tages således aftalemæssigt forbehold for, at det kan blive nødvendigt at tilpasse de offentlige investeringer fremadrettet, herunder investeringerne i denne aftales projekter og puljer for at sikre en ansvarlig udvikling i dansk økonomi, herunder de offentlige finanser.

Tilsvarende tages der aftalemæssigt forbehold for, at det kan blive nødvendigt at tilpasse den tidsmæssige placering af denne aftales projekter og puljer, hvis der forekommer væsentlige fordyrelser eller øvrige ændringer af projekternes anlægsskøn.

Sund og Bælt Holding A/S etablerer to parkeringshuse som led i udvidelse af Københavns Lufthavn Station. Det er forudsat, at parkeringshusene sælges for mindst 1.500 mio. kr., når byggeriet står færdigt. Indtægten bidrager til at finansiere aftale om Fremtidens Veje og Baner.

