

Top/Bund

Mindre udvidelser af banekapaciteten mellem København og Roskilde

Kolofon

Titel: Grundlag for vejinvesteringsplan 2000 - 2015

Forfatter: Trafikministeriet

Anden bidrager: Vejdirektoratet

Ansvarlig institution: Trafikministeriet

Copyright: Trafikministeriet

Copyright: Kortmateriale: Kort & Matrikelstyrelsen

Emneord: statsvejnet, investeringsplan, samfundsøkonomi, miljø

Resumé: Vejinvesteringsplanen beskriver de vigtigste anlægsprojekter samt karakteristika, planer og perspektiver for løsninger i statsvejnettets korridorer. Endvidere indeholder planen en oversigt over igangværende og mulige, nye projekter samt rådighedspuljer.

Oplysningerne om investeringsomfang er anført i medio 2001-priser.

Sprog: dansk

Version: 1.0

Versionsdato: November 2000

Kategori: Veje, køretøjer og trafiksikkerhed. Miljø og trafikplanlægning. Ministeren/ Departementet

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000 - 2015

November 2000

Indholdsfortegnelse

Forord

Sammenfatning

1. Overordnede hensyn og perspektiver

- 1.1 Statsvejnettet
- 1.2 Det internationale perspektiv
- 1.3 Det nationale perspektiv
- 1.4 Hensynet til miljøet
- 1.5 Hensynet til trafiksikkerhed

2. De vigtigste nye projekter

- 2.1 Udbygning af Motorring
- 2.2 Udbygning af Køge Bugt Motorvejen
- 2.3 Udbygning af Holbækmotorvejen
- 2.4 Udbygning af Hillerødmotorvejen
- 2.5 Forbedring af de trafikale forhold i Frederikssundkorridoren
- 2.6 Anlæg af motorvejen fra Odense til Svendborg (Rute 9)
- 2.7 Anlæg af motortrafikvej øst om Herning til Brande og syd om Herning (rute 18 og rute 15)
- 2.8 Anlæg af motorvej/motortrafikvej fra Holbæk til Vig (rute 21)
- 2.9 Anlæg af motorvej fra Bording til Låsby (rute 15)
- 2.10 Netforbedringer og mindre anlæg mv.
- 2.11 Samfundsøkonomisk vurdering af vejprojekter

3. Statsvejnettets udfordringer

- 3.1 Statsvejnettets korridorer
- 3.2 Overordnet beskrivelse af de enkelte korridorer

Bilag

- Bilag 1 Bevillinger i henhold til Finanslovsforslag 2001 til store vejprojekter under anlæg
- Bilag 2 Oversigt over forslag til store vejprojekter i planperioden
- Bilag 3 Mindre anlæg

Bilagsbind

[Tilbage til forside](#)

Forord

Grundlag for vejinvesteringsplan består af to dele: Et hovednotat og et bilagsbind.

I hovednotatet beskrives de vigtigste anlægsprojekter samt karakteristika, planer og perspektiver for løsninger i statsvejnettets korridorer. Endvidere indeholder hovednotatet tre bilag med oversigt over igangværende og mulige, nye projekter samt rådighedspuljer.

Bilagsbindet indeholder stamblade med en uddybende beskrivelse af de enkelte planer og projekter.

Oplysningerne om investeringsomfang i hovednotatet og bilagsbindet er anført i medio 2001-priser.

Sammenfatning

Hovedrapporten

Statsvejnettet i Danmark er som overordnet vejnet en vigtig forudsætning for en effektiv integration mellem Skandinavien og det øvrige Europa. For godstransport og logistik spiller det overordnede transportsystem en stadig vigtigere rolle i takt med udviklingen af bl.a. den internationale samhandel.

Statsvejnettet betjener 3 internationale akser: Norge-kontinentet via Jylland, Sverige-kontinentet via øerne og Sverige-England via København-Esbjerg. Nationalt binder statsvejnettet landsdelene og regionerne sammen. I de enkelte regioner suppleres statsvejnettet af amtsveje og kommuneveje, som amter og kommuner hver især har ansvaret for at drive og evt. udbygge.

Hensynet til trafiksikkerhed og miljø bliver stadig mere afgørende i relation til transportsektorens udvikling. Statsvejnettet skal fungere som et højklasset og trafiksikkert vejsystem, der er med til at opfylde Regeringens målsætninger for trafiksikkerhed og miljø.

Biltrafikken i Danmark er steget betydeligt i de seneste år. På statsvejnettet har stigningen været særlig kraftig, og meget tyder på, at denne tendens fortsætter. Den kraftige vækst i biltrafikken har medført en generelt forringet fremkommelighed på statsvejene. Resultatet er, at trafikken afvikles langsomt på flere og flere strækninger, specielt i myldretiden. Den forringede fremkommelighed påvirker ikke alene rejsetiden, men også miljøet og trafiksikkerheden både på statsvejene og på det øvrige vejnet bl.a. som følge af sivetrafik. Med de gældende forventninger til trafikvækst, vil der løbende ske betydelig forværring i trafiksituationen.

For i et vist omfang at modvirke disse problemer må der investeres i udbygning af statsvejene i de kommende år. Foretages disse investeringer ikke, vil man få stadigt voksende problemer med fremkommelighed, miljø og trafiksikkerhed.

Udover de allerede igangværende projekter, har Vejdirektoratet udpeget følgende nye udbygnings- og nybygningsprojekter som de vigtigste i de kommende år:

- Udbygning af Motorring 3
- Udbygning af Køge Bugt Motorvejen
- Udbygning af Holbækmotorvejen
- Udbygning af Hillerødmotorvejen
- Forbedring af de trafikale forhold i Frederikssundkorridoren
- Anlæg af motorvej Odense - Svendborg (rute 9)
- Anlæg af motortrafikvej øst om Herning til Brande og syd om Herning (rute 18 og 15)
- Anlæg af motorvej/motortrafikvej Holbæk - Vig (rute 21)
- Anlæg af motorvej Bording - Låsby (rute 15)

Herudover er der en lang række projekter, som i fremtiden kan blive nødvendige for at bevare et effektivt, overordnet transportsystem, såvel nationalt som internationalt.

Det drejer sig bl.a. om udbygning af Sydmotorvejen, strækningen Ønslev – Sakskøbing til 4-sporet motorvej og flere delprojekter på rute 26, Århus - Hansholm herunder en omfartsvej ved Nors.

Udover de store anlægsprojekter skal peges på behovet for en række vigtige netforbedringer og mindre anlæg:

- Intermodale anlæg (Parkér og Rejs pladser, samkørselspladser, kollektive trafik terminaler mv.)
- Trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger ("sortpletarbejde", hastighedszoner mv.)
- Trafikledelse (trafikinformationssystemer, trafikstyringssystemer mv.)
- Støjbekæmpende foranstaltninger (støjskærme, facadeisolering, støjsvage

- belægninger mv.)
- Miljøforbedringer i byer (trafiksanering, forbedret bymiljø, citylogistik mv.)
 - Andre miljøtiltag (faunapassager, vejæstetik mv.)
 - Cykelstier
 - Forbindelses- og tilslutningsanlæg

Bilagene til hovedrapporten

Bilag 1 indeholder en oversigt over igangværende store anlæg og de bevillinger, der er afsat hertil på FFL 2001.

Bilag 2 indeholder en oversigt over store projekter, som kan overvejes gennemført i planperioden. Oversigten medtager ikke projekter, som ikke berører det nuværende statsvejnet, men hvortil der kan knytte sig særlige spørgsmål om udformning og finansiering. Som eksempler herpå kan nævnes en eventuel Havnetunnel i København eller en eventuel 3. Limfjordsforbindelse.

Gennemførelsen af større vejanlæg forudsætter en ikke ubetydelig planlægning inden anlægsarbejdet kan sættes i gang i marken. Planlægningen omfatter bl.a. gennemførelse af miljøkonsekvensvurderinger med tilhørende offentlighedsfase samt forprojektering. Hertil kommer eventuelt udarbejdelse og vedtagelse af anlægslov, skitseprojektering samt jordfordeling og ekspropriation.

Den formelle beslutning om et anlægs gennemførelse træffes normalt enten gennem vedtagelse af en anlægslov, eller - hvor sådan ikke er nødvendig eller allerede foreligger – i forbindelse med de årlige finanslove og eventuelt gennem indgåelse af politiske aftaler.

Mens udgifter til planlægning afholdes over Vejdirektoratets driftsbevilling, forudsætter skitseprojektering, ekspropriation samt anlæg i marken, at der foreligger en særlig anlægsbevilling. Dette indebærer, at der afhængigt af anlæggets karakter kan være et tidsmæssigt spænd på flere år fra det tidspunkt, hvor et anlæg efter beslutning om gennemførelse optages første gang på finansloven, til det går i gang i marken. Tilsvarende vil muligheden for at anvende penge på et anlæg på et givent tidspunkt bero på dets aktuelle planlægningsstade.

Bilag 2 indeholder for hvert anlæg en angivelse af det tidligst mulige igangsætningstidspunkt. Ved ”tidligst mulige igangsætningstidspunkt” forstås i denne sammenhæng det tidspunkt, hvor der ud fra en teknisk/faglig vurdering tidligst skønnes at kunne anvendes økonomiske midler fra en anlægsbevilling til projektet. Angivelsen bygger på en forudsætning om, at der inden udgangen af 2000 træffes beslutning om at fremme det pågældende anlæg. I bilaget er endvidere for hvert anlæg skitseret en faglig hensigtsmæssig udgiftsfordeling på år, hvorved der vil kunne opnås en hensigtsmæssig anlægstakt.

For en række af de anlæg, der indgår i oversigten, gælder, at en gennemførelse tidsmæssigt bør ses i sammenhæng med gennemførelsen af andre anlæg. Det gælder eksempelvis nogle af de foreslåede nye motorvejtillutninger. For andre anlæg gælder, at en eventuel beslutning om gennemførelse bør vurderes i lyset af trafikudviklingen i de kommende år. Der henvises til projektstambladene i bilagsbindet.

Bilag 3 indeholder en angivelse af størrelsesordenen af rådighedspuljer til mindre anlæg.

1. Overordnede hensyn og perspektiver

1.1 Statsvejnettet

Statsvejnettet udgør ca. 2% af det samlede vejnet i Danmark, men afvikler ca. 27% af den samlede vejtrafik. En stadig større del af trafikken afvikles på motorvejene, hvilket dels skyldes, at motorvejsnettet er blevet udbygget, dels at vejtrafikken generelt vokser stærkest på de overordnede veje. Der er således alt andet lige sket en overflytning af trafik til statsvejnettet med deraf følgende aflastning af det øvrige vejnet. I de sidste 10 år er vejtrafikken på landsplan steget med 29%, mens den på motorvejene er steget med 111%. Fra 1998 til 1999 steg vejtrafikken på landsbasis med 3,6% og på motorvejene med 9%. Samtidig er bilparken steget fra 1998 til 1999 med 26.000 køretøjer således, at der vi nu har ca. 347 køretøjer pr 1000 indbyggere i Danmark.

Meget tyder på, at vejtrafikken vil fortsætte med at stige. Hvis fremkommeligheden ikke skal forringes, og hvis konsekvenserne for miljø og trafikikkerhed ikke skal forværres, må der investeres i udbygning af det overordnede vejnet.

1.2 Det internationale perspektiv

Etableringen af det indre marked, WTO-aftalerne, udvidelsen af EU og det øgede samarbejde med de østeuropæiske lande har skabt et tættere økonomisk, handelsmæssigt og socialt samarbejde på tværs af landegrænserne mellem såvel borgere som erhvervsliv. Dette har medført en øget transport mellem landene af såvel personer som varer.

Danmark er placeret i skæringspunktet mellem Skandinavien og kontinentet og mellem Nordsøen og Østersøen og er i særlig grad påvirket af det stigende økonomiske, politiske og kulturelle samkvem i Europa. Den internationale trafik igennem Danmark og mellem Danmark og udlandet er i høj grad forårsaget af den øgede integration mellem de enkelte lande i EU og en øget globalisering af handel og samkvem. Den trafikale infrastruktur i Danmark har dermed ikke alene betydning for os selv, men i lige så høj grad for vores omverden. Det er bl.a. derfor, vi ser de kraftigste trafikstigninger på de helt overordnede veje.

Samarbejde mellem regioner og byer hen over landegrænser er i kraftig vækst. Det intensiverede samarbejde i Øresundsregionen er blot et enkelt eksempel herpå. Formålet med at byer eller regioner indgår i denne type samarbejder er i fællesskab at opnå internationale konkurrencefordele gennem en aftalt fælles strategi for indretningen af det samlede område. Uden samarbejde er alternativet ofte indbyrdes konkurrence med mindre sandsynlighed for, at nogle af parterne opnår succes.

For godstransport og logistik spiller det overordnede transportsystem en stadig vigtigere rolle i takt med en stadig mere globaliseret samhandel. Konkurrencen øges, og virksomhederne specialiserer sig i stigende grad. De geografiske markeder for produktion og distribution udvides. Samtidig bliver produktionen i stadig større grad ordrestyret, hvorved lagrene reduceres. Derfor er det vigtigt, at varerne kommer frem i rigtig mængde til rette tid.

For at fremme udviklingen og integrationen har EU fra midten af 1980'erne arbejdet med etablering og udvikling af det Transeuropæiske Net (TEN), som omfatter alle transportformer og kombinationer heraf. Det transeuropæiske vejnet består af vejstrækninger af særlig betydning for udviklingen af et integreret Europa. Af betydning for Danmark udgør den eventuelle faste forbindelse over Femer Bælt det største enkeltprojekt i TEN-sammenhæng efter færdiggørelsen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Statsvejnettet i Danmark er som overordnet vejnet en vigtig forudsætning for en effektiv integration mellem Skandinavien og det øvrige Europa. Statsvejnettet betjener 3 internationale akser: Norge-kontinentet via Jylland, Sverige-kontinentet via øerne og Sverige-England via København-Esbjerg.

Det er vigtigt, at statsvejnettet til stadighed kan afvikle den voksende trafik, som er en konsekvens af den tættere integration mellem de europæiske lande. Ikke mindst er det vigtigt, at de trængselsproblemer, som i dag findes i de centrale dele af Europa, bliver undgået i Danmark. Bestræbelserne på at overflytte gods fra vej til bane går langsomt og kan næppe forventes for alvor at dæmpe væksten i vejgodstransporten, fordi vejtransport under de nuværende vilkår som hovedregel er både billigere og hurtigere end banetransport.

1.3 Det nationale perspektiv

En væsentlig funktion for statsvejnettet er at binde landet sammen fra nord til syd og fra vest til øst. Velfungerende regionale transportsystemer er samtidig et nødvendigt grundlag for, at fordelene ved de internationale trafikakser kommer hele landet til gode.

Statsvejnettet medvirker sammen med amts- og kommunevejene til at sikre en høj tilgængelighed mellem større byer og landsdelscentre - og mellem trafikale knudepunkter og terminaler. Hermed sikres god adgang til de overordnede byfunktioner, hvilket også er et vigtigt formål med færdiggørelse af de planlagte udbygninger af statsvejnettet. Et effektivt og velfungerende statsvejnet er med til både at lette udvekslingen af varer og til at udvide virksomhedernes arbejdsmarkedsoplande.

Regionalt og lokalt indgår statsvejene i betjeningen af en stigende bolig-arbejdssteds-trafik og fritids- og erhvervstrafik omkring de større byer. Den stigende biltrafik betyder voksende problemer med fremkommelighed med kødannelse og deraf følgende forøgede og uforudsigelige rejsetider. Fremkommelighedsproblemerne er i de senere år blevet forværret, især i Hovedstadsområdet, og åbningen af den faste forbindelse over Øresund må forventes at betyde yderligere belastning af motorvejssystemet i hovedstadsområdet.

Problemerne er imidlertid ikke kun koncentreret hertil eller til vejene omkring de større byer, men breder sig til stadigt større dele af statsvejnettet. Med udsigt til en stigende biltrafik de kommende år vil denne tendens fortsætte. Jo større fremkommelighedsproblemer, der opstår på det overordnede vejssystem, jo vanskeligere bliver det at sikre såvel den nationale som den internationale tilgængelighed.

De stigende fremkommelighedsproblemer på statsvejnettet sætter ikke alene fokus på behov for udbygning, men også på løsninger, som sikrer et bedre samspil mellem transportmidlerne f.eks. etablering af intermodale anlæg, fremme af kollektiv trafik og samkørsel.

1.4 Hensynet til miljøet

Den stigende biltrafik giver fortsat miljøproblemer. Selv om indførelse af katalysatorer på biler og forbedret brændstofkvalitet har betydet reduktioner i luftforureningsbidraget fra vejtransporten, modvirker den stigende vejtransport de miljømæssige forbedringer.

Hensynet til miljøet bliver en stadig mere afgørende betingelse for transportsektorens udviklings- og handlingsmuligheder. Bl.a. indgår bæredygtig udvikling som et grundlæggende mål i Amsterdam-traktaten, og miljøhensyn skal integreres i udformningen og gennemførelsen af politikker og programmer. Tilsvarende forhold findes også herhjemme med miljøkonsekvensvurdering af lovforslag, programmer og politikker samt VVM af anlægsprojekter. Forventningen er, at vej- og transportsektoren bidrager aktivt til at forebygge og løse miljøproblemerne.

Blandt de miljøproblemer, som fortsat er stigende, er CO₂-udslip og trafikstøj. Siden slutningen af 1980'erne er CO₂-udledningen steget med ca. 20% stort set svarende til væksten i trafikken. Det nationale mål har hidtil været en stabilisering af transportsektorens CO₂-udledning på 1988-niveau.

Støj udgør et tilsvarende miljøproblem. Der er gennemført en række foranstaltninger til reduktion af støjbelastningen ved støjisolering af boliger og opsætning af støjskærme. Langs statsvejnettet er ca. 8000 boliger belastet med udendørs støjniveauer over 65 dB(A). Det er Regeringens målsætning at reducere antallet af således støjbelastede boliger til 1/3 frem til 2010.

Den øgede trafik medfører øget trængsel på de overordnede veje. Efterhånden som der opstår trafikafviklingsproblemer, søger trafikanterne over på alternative ruter. Resultatet er uønsket sivetrafik gennem byområder med mere miljøfølsomme veje. Den øgede sivetrafik medfører stigende luftforurening og støjproblemer i lokalområder. Herved reduceres effekten af de tiltag, som er gennemført for reduktion af miljøbelastningen langs det overordnede vejnet.

Ud over de direkte miljøpåvirkninger fra trafikken i form af luftforurening og støj påvirker trafikken også miljøet i bred forstand. Det drejer sig f.eks. om naturmiljøet langs vejene, det æstetiske miljø i byerne og i det åbne land.

1.5 Hensynet til trafiksikkerhed

Siden begyndelsen af 1990'erne har antallet af dræbte og tilskadekomne på statsvejnettet været stigende. Hvor det samlede vejnet har haft et fald på 30%, har statens veje haft en stigning på 22%. Denne udvikling er bl.a. en følge af den stigende biltrafik på statens veje, og at stadig flere overskrider hastighedsgrænserne.

Hensigten er, at statsvejnettet skal fungere som et højklasset og trafiksikkert vejsystem. Men fortsætter udviklingen vil spændet mellem dette perspektiv og Færdselssikkerhedskommissionens målsætning omregnet for statsvejnettet blive stadig større.

Færdselssikkerhedskommissionens målsætning er, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne inden udgangen af 2012 skal være reduceret med mindst 40% i forhold til 1998. Tidligere omfattede kommissionens målsætning trafikdræbte og alle tilskadekomne, men nu gælder den alene trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne. Baggrunden for denne ændring er ønsket om at prioritere og målrette indsatsen. Målsætningen skal nå uafhængigt af væksten i trafikarbejdet.

Ulykestallet på statens veje forventes fortsat at stige i de kommende år som følge af både stigende trafik og øgede gennemsnitshastigheder. Skal udviklingen med et stigende antal ulykker vendes og Færdselssikkerhedskommissionens målsætning opfyldes, skal den systematiske ulykkesbekæmpelse og ulykkesforebyggelse styrkes væsentligt.

2. De vigtigste nye projekter

Ud fra en overordnet målsætning om at fremme hensynet til den internationale og nationale trafik, herunder især fremkommeligheds-, miljø- og trafiksikkerhedsmæssige hensyn, er opstillet en række vigtige anlægsprojekter, som efter Vejdirektoratets opfattelse bør gennemføres snarest. For at undgå negative "stop-go" effekter, f.eks. overophedning af anlægssektoren ved igangsættelse af for mange anlægsprojekter på en gang, er det vigtigt at de store anlægsprojekter gennemføres i et hensigtsmæssigt tempo.

2.1 Udbygning af Motorring 3

Projektforslag

Ved en udvidelse af Motorring 3 fra 4 til 6 spor på strækningen fra Jægersborg til Holbækmotorvejen kan problemerne med den store overbelastning i myldretiderne afhjælpes effektivt.

Begrundelse

Trafikafviklingsproblemerne på strækningen er stigende, og udbygningen har længe været påkrævet. Ud over de stigende fremkommelighedsproblemer på strækningen medfører trafikken stigende miljøgener, primært støjbelastning. Reduktion af støjbelastningen er i alle tilfælde nødvendig. Støjreduktion vil blive gennemført som en integreret del af udvidelsesprojektet.

Evt. anlæg af et kollektivt trafiktracé (sporvogn eller højklasset busforbindelse) på Ring III forudsætter en gennemført udvidelse af Motorring 3 hvis man skal undgå at trafikken i hele Ring-III-korridoren (Ring III og Motorring 3) bryder sammen i anlægsfasen.

Anlægsoverslag

Strækningen foreslås udbygget til 6-spolet standardprofil med gennemgående nødspor. Anlægsomkostningerne er beregnet til 1,01 mia. kr. Hertil kommer udgifter til trafikledelse på den udbyggede strækning.

2.2 Udbygning af Køge Bugt Motorvejen

Projektforslag

Projektet omfatter:

- Udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Vallensbæk Torvevej
- Udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra 6 til 8 spor fra Motorring 4 ved Hundige til Greve Syd incl. anlæg af sydvendte ramper ved Greve C.

Med henblik på at forbedre mulighederne for kombinationsrejser kan projektet overvejes suppleret med et stort Parker & Rejs-anlæg ved Ølsemagle og ny S-station.

Begrundelse

Køge Bugt Motorvejen er i dag en vigtig international korridor, som afvikler trafik fra Skandinavien mod syd til kontinentet via Rødby og mod vest til England og Tyskland via Storebæltsforbindelsen. Samtidig er korridoren vigtig for den nationale trafik mellem Hovedstadsområdet og resten af landet. Efter Storebæltsforbindelsens åbning er trafikken steget kraftigt på strækningen, og yderligere stigninger kan forventes.

Køge Bugt Motorvejen er herudover en vigtig indfaldsvej for pendlerne i Hovedstadsområdet og den øvrige del af det sydlige Sjælland.

Strækningen har i dag kapacitetsproblemer i myldretiderne med flaskehalse flere steder mellem Køge og København, og problemerne med kødannelse og sivetrafik må forudses at blive væsentligt forøget i de kommende år, hvis ikke den samlede transportkapacitet forbedres.

Anlægsoverslag

Anlægsomkostningerne til udbygning af Køge Bugt Motorvejen er på ca. 340 mio. kr. Hertil kommer udgifter til trafikledelse på de udbyggede strækninger samt omkostninger til intermodale anlæg.

2.3 Udbygning af Holbækmotorvejen

Projektforslag

Projektet omfatter en udbygning af strækningen fra Fløng til Roskilde Vest fra 4 til 6 spor, herunder etablering af østvendte ramper ved Vesterled i Fløng, anlæg af vestvendte ramper ved Hedelandsvej vest for Fløng og anlæg af østvendte ramper ved Roskilde Vest.

Begrundelse

Strækningen er en del af det nationale vejnet, som forbinder Hovedstadsområdet med Jylland via færgeforbindelser over Kattegat. Herudover betjener strækningen pendlere fra Midt- og Vestsjælland til Hovedstadsområdet. I morgenmyldretiden er der kapacitetsproblemer på strækningen fra Roskilde til Fløng, og i eftermiddagsmyldretiden er der kødannelse øst for Fløng, hvor Holbæk-motorvejen indsnævres fra 6 til 4 spor .

Anlægsoverslag

Projektforslaget er opgjort til ca. 640 mio. kr. Hertil kommer udgifter til trafikledelse på den udbyggede strækning.

2.4 Udbygning af Hillerødmotorvejen

Projektforslag

Projektet omfatter en udbygning af Hillerødmotorvejen fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Værløse.

Begrundelse

På Hillerødmotorvejen konstateres dagligt fremkommelighedsproblemer i morgenmyldretiden i retning mod København. Problemerne skyldes dels en meget stor trafikbelastning, dels den meget korte afstand mellem tilkørselsrampen fra Frederiksborgvej og frakørselsrampen til Ring 4, som vanskeliggør ind- og udfletning af henholdsvis tilkørende trafik mod syd fra Frederiksborgvej og frakørende motorvejstrafik fra nord til Ring 4.

Kapacitetsproblemerne kan mindskes væsentligt ved at udbygge motorvejen til 6 spor fra Værløse til Motorring 3, mens løsning af fletteproblemerne, der skyldes den meget korte afstand mellem tilkørselsrampen fra Frederiksborgvej og frakørselsrampen til Ring 4, kræver særlige foranstaltninger. Fletteproblemerne vil kunne afhjælpes ved anlæg af parallelbaner langs Hillerødmotorvejen fra Frederiksborgvej til Vadstrupvej syd for Ring 4, således at udveksling mellem motorvejen og tilslutningerne til Frederiksborgvej, Ring 4 og Vadstrupvej kan ske på parallelbanerne.

Anlægsoverslag

En udbygning til 6 spor inkl. parallelbaner med nordvendte ramper til Vadstrupvej er beregnet til ca. 592 mill. kr. Hertil kommer udgifter til trafikledelse på den udbyggede strækning.

2.5 Forbedring af de trafikale forhold i Frederikssundkorridoren

Projektforslag

Projektet omfatter anlæg af en mulig 1. etape af Frederikssundmotorvejens forlængelse fra Motorring 4 til den planlagte Tværvej vest for Smørumnedre.

Begrundelse

Den eksisterende Frederikssundsvej er i dag kraftigt belastet. I myldretiden er der fremkommelighedsproblemer på strækningen gennem Ballerup som følge af trafikafviklingsproblemer i krydsene – især ved Ring 4 - og betydeligt sivetrafik på de mindre veje gennem Ballerup.

Den endelige løsning afhænger af resultatet af den VVM-undersøgelse for etablering af en ny højklasset vej i Frederikssund-fingeren som Vejdirektoratet gennemfører i øjeblikket.

Anlægsoverslag

Anlæg af Frederikssundmotorvejen forlængelse fra Motorring 4 til Tværvej med forbindelsesvej til eksisterende viadukt under S-banen øst for Veksø er opgjort til 434 mio. kr. (heraf 39 mio. kr. til amtsveje).

2.6 Anlæg af motorvejen fra Odense til Svendborg (Rute 9)

Projektforslag

Projektet omfatter en forbedring af de trafikale forbindelser mellem Odense og Svendborg ved anlæg af en ny motorvej fra Odense til Svendborg.

Projektet kan suppleres med anlæg af parkér og rejs-pladser i Svendborg Vest på Odense-Svendborg banen og ved Odense SØ med henblik på at skabe forbedrede muligheder for kombinationsrejser.

Begrundelse

Den eksisterende hovedlandevej fra Odense til Svendborg er stærkt trafikeret med tæt randbebyggelse langs dele af strækningen og passerer gennem flere byer. Det giver fremkommelighedsproblemer for trafikken, miljøgener og trafikuheld. En gennemførelse af projektet forventes at medføre en væsentlig trafiksikkerhedsmæssig forbedring og en høj fremkommelighed.

Som led i den politiske aftale (1986) om den faste forbindelse over Store Bælt indgik aftale om høj prioritering af udbygningen af gode vejforbindelser til de tilbageværende færgeforbindelser mellem Øst og Vest-Danmark. Anlægslov for motorvejen Odense - Svendborg blev vedtaget i Folketinget i 1999.

Anlægsoverslag

Det samlede projekt beløber sig til ca. 1.056 mio. kr. Heraf mangler en bevilling på ca. 989 mio. kr. Der er bevilget penge til skitseprojektering og forlods ekspropriation. Åbningsår er ikke fastsat.

2.7 Anlæg af motortrafikvej øst om Herning til Brande og syd om Herning (rute 18 og rute 15)

Projektforslag

Projektet består af anlæg af motortrafikvejene Herning Nord – Brande og Herning – Snejbjerg til erstatning af de nuværende strækninger af hhv. rute 18 og 15.

Begrundelse

Der er vedtaget en anlægslov i 1999. Omkring Herning og Brande er der fremkommelighedsproblemer, som forventes at brede sig til en større del af ruten i de kommende år.

Anlægsoverslag

Projektet er beregnet til ca. 1.476 mio. kr. Heraf mangler bevilling på 1.414 mio. kr. Der er bevilget penge til skitseprojektering og forlods ekspropriation. Åbningsår er ikke fastsat.

2.8 Anlæg af motorvej/motortrafikvej fra Holbæk til Vig (rute 21)

Projektforslag

Projektet omhandler en forlængelse af Holbækmotorvejen som 4-sporet motorvej fra motorvejens nuværende afslutning til Tuse og som en 2-sporet motortrafikvej fra Tuse til Vig.

Begrundelse

Den eksisterende Rute 21 forløber i dag gennem en række mindre bysamfund i Odsherred, som belastes af trafikken fra Nykøbing Sjælland og færgeforbindelserne til Jylland via Sjællands Odde.

Herudover betjener strækningen pendlertrafik og fritidstrafik til sommerhusområderne i Odsherred.

Trafikken medfører i dag en betydelig barriereeffekt for bysamfundene langs den eksisterende rute 21. Hertil kommer gener fra støj, luftforurening og uheld. En gennemførelse af projektet forventes at medføre en væsentligt reduktion af personskadeuheld og miljøbelastning.

Som led i den politiske aftale (1986) om den faste forbindelse over Store Bælt indgik aftale om høj prioritering af udbygningen af gode vejforbindelser til de tilbageværende færgeforbindelser mellem Øst og Vest-Danmark. Anlægslov for motorvej/motortrafikvej Holbæk - Vig blev vedtaget i Folketinget i 1999.

Anlægsoverslag

Projektet er vurderet til en anlægsinvestering på 779 mio. kr. Heraf mangler bevilling på 710 mio. kr. Der er bevilget penge til skitseprojektering og forlods ekspropriation. Åbningsår er ikke fastsat.

2.9 Anlæg af motorvej fra Bording til Låsby (rute 15)

Projektforslag

Projektet omfatter anlæg af motorvejsstrækningen Bording-Låsby ved Silkeborg. Der er igangsat VVM-undersøgelse for to alternative løsninger hhv. en motorvej i Ringvejslinien gennem Silkeborg og en linie nord om Silkeborg i en korridor mellem Nebellinien og Resendallinien/Linålinien, begge i kombination med Funder Midt-linien.

Begrundelse

Motorvejsstrækningen vil forbinde motorvejsstrækningerne Herning-Bording og Låsby-Århus, som begge er under anlæg og forventes åbnet for trafikken i henholdsvis 2002 og 2003. Efter åbning af disse strækninger vil man få et øget pres på den eksisterende hovedlandevej gennem Silkeborg.

Anlægsoverslag

Anlægsomkostningerne er meget foreløbigt anslået til 2,8 mia. kr. for en motorvej i Ringvejslinien og 1,9 mia. kr. for en motorvej i en linie nord om Silkeborg. Omkostningerne vil blive mere præcist vurderet i forbindelse med den igangværende VVM-undersøgelse.

2.10 Netforbedringer og mindre anlæg mv.

Projektforslag

Der er tale om en række vigtige anlægsprojekter, der vedrører netforbedringer og mindre anlæg til fremme af trafiksikkerhed og miljø indenfor følgende projekttyper:

- a. Etablering af intermodale anlæg m.v. (Parker- og Rejspladser, samkørselspladser, forbedring af kollektive trafikterminaler mv.)
- b. Trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger ("sortpletarbejde", hastighedszoner mv.)
- c. Trafikledelse (trafikinformationssystemer, trafikstyringsystemer mv.)
- d. Støjbekæmpende foranstaltninger (støjskærme, facadeisolering, støjsvage belægnings mv.)
- e. Miljøforbedringer i byer (trafiksanering, forbedret bymiljø mv.)
- f. Andre miljøtiltag (faunapassager, vejæstetik, transportoptimering mv.)
- g. Cykelstier
- h. Forbindelses- og tilslutningsanlæg

Begrundelse

Ovenstående projekttyper omfatter både store og små anlæg, og der er ofte tale om projekter, som vedrører både statsvejnettet og det (amts)kommunale vejnet. Store projekter omfatter etablering af nye eller forbedring af eksisterende intermodale anlæg (Parker- og Rejs) og trafikledelse.

En del projekter har en størrelse, der ikke kræver anlægslove, som med motorveje og større omfartsveje mv., og som heller ikke falder ind under den løbende drift, men som har et vigtigt indhold f.eks. sikkerhed, miljø eller som afprøver nye områder som f.eks. fremme af samspillet mellem individuel og kollektiv trafik. En stor del af disse projekter administreres under rådighedspuljerne.

Med henblik på, at rådighedspuljerne medvirker til at realisere regeringens trafikpolitik, foreslås puljerne fremover at dække følgende 5 temaer:

- vejtrafikkens CO2-udslip (cykeltrafik, intermodale anlæg mm.)
- vejtrafikkens ulykker (sorte pletter og hastighedszoner mm.)
- vejtrafik i byer (trafiksanering og øvrige miljø- og sikkerhedsmæssige forbedringer mm.)
- vejtrafikkens omgivelser (trafikstøj, faunapassager og visuelt miljø mm.)
- vejtrafikkens kvalitet

Anlægsoverslag

I Grundlag for vejinvesteringsplan er afsat et beløb på 5 mio. kr. årligt stigende til 100 mio. kr. årligt til netforbedringer, som omfatter anlæg af store intermodale anlæg og trafikledelsesprojekter mv. Endvidere er der afsat 150 mio. kr. årligt til mindre anlægsinvesteringer under rådighedspuljerne, der som nævnt dækker både indsatsen på statsveje og indsatsen på det øvrige vejnet. Hertil kommer udgifter til forbindelses- og tilslutningsanlæg.

2.11 Samfundsøkonomisk vurdering af vejprojekter

Vejprojekter i Hovedstadsområdet

De samfundsøkonomiske vurderinger i Hovedstadsområdet tager udgangspunkt i projekter, der er beskrevet i ”Grundlag for trafik- og miljøplan for Hovedstadsområdet”, Trafikministeriet 2000. Vejdirektoratet har på den baggrund efterfølgende gennemført en overordnet trafik og samfundsøkonomisk analyse for en række af projekterne. Hovedkonklusionerne fra dette arbejde, som Vejdirektoratet er i færd med at afslutte, foreligger imidlertid og er derfor medtaget.

I de samfundsøkonomiske vurderinger indgår effekter for trafikanternes tidsforbrug, kørsel, trafikuheld, støjforhold og luftforurening jvf. Vejdirektoratets metodegrundlag. I beregningerne er der taget hensyn til, at projekterne medfører nygenereret trafik og ændring i transportmiddelvalg (f.eks. fra kollektiv til biltrafik) og turfordeling (f.eks. til fjernere mål). Effekterne sammenholdes med omkostningerne i form af anlægsudgifter og øgede driftsudgifter, og der beregnes en intern rente for hvert af projekterne. Den interne rente beregnes som den rente, der vil give projektet en nutidsværdi (= summen af projektets tilbagediskonterede omkostninger og effekter) på 0.

De samfundsøkonomiske beregninger er foretaget således, at en udvidelse af Motorring 3 til 6 spor er vurderet først og under forudsætning af, at der ikke gennemføres større vejinvesteringer i øvrigt i Hovedstadsområdet. De øvrige projekter er herefter vurderet således, at de forudsætter, at en udbygning af Motorring 3 til 6 spor er gennemført. De øvrige projekter er vurderet ét for ét, og der kan således forekomme kombinationer af projekter, som ikke er beregnet.

Projekt	Anlægsoverslag	Intern rente
Udvidelse af Motorring 3	1.010 mio. kr.	20%
Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen: fra Motorring 3 til Vallensbæk Torvevej og fra Motorring 4 ved Hundige til Greve Syd	340 mio. kr.	18 %
Udvidelse af Holbæk Motorvejen fra Fløng til Roskilde V	640 mio. kr.	15%
Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Tværvej	434 mio. kr.	14%
Udvidelse af Hillerød Motorvejen fra Motorringvejen til Værløse	592 mio. kr.	2%

Projekter med vedtaget anlægslov (rute 9, 18, 21)

I forbindelse med VVM-vurderingerne forud for anlægslovene blev der for rute 9, 18 og 21 beregnet

samfundsøkonomiske førsteårs forrentninger for projekterne. Førsteårs forrentningen beregnes, i modsætning til den interne rente, som nettofordelene i det første år efter åbningen divideret med alle omkostningerne til anlægsinvesteringer.

Det skal bemærkes, at de gennemførte førsteårsforrentninger ikke umiddelbart kan sammenlignes med de beregninger, der er gennemført for projekterne i Hovedstadsområdet, da der til beregningerne for projekterne i Hovedstadsområdet bl.a. har været data (fra TRIM-systemet mv.), der har muliggjort en mere avanceret og præcis beregningsmetode. Der er således i beregningerne af førsteårsforrentningerne ikke taget hensyn til trafikvækst efter åbningsåret, ligesom fordele for nye trafikanter ikke er medtaget, og der er ikke lavet særskilte myldretidsberegninger.

Projekt	Anlægsoverslag	Første års forrentning
Odense – Svendborg (rute 9)	1.056 mio. kr.	7%
Herning – Brande (rute 18)	1.476 mio. kr.	2%
Holbæk – Vig (rute 21)	779 mio. kr.	4%

En samfundsøkonomisk beregning er et af flere vigtige kriterier til brug for projektvurdering og -prioritering. I en samfundsmæssig vurdering må også inddrages andre forhold, som den samfundsøkonomiske beregning ikke (eller ikke i tilstrækkelig grad) kan tage højde for, f.eks. betydning for internationalt samarbejde, erhvervslivets udvikling, sammenhæng i trafiksystemet, regionale udviklingsmuligheder mv.

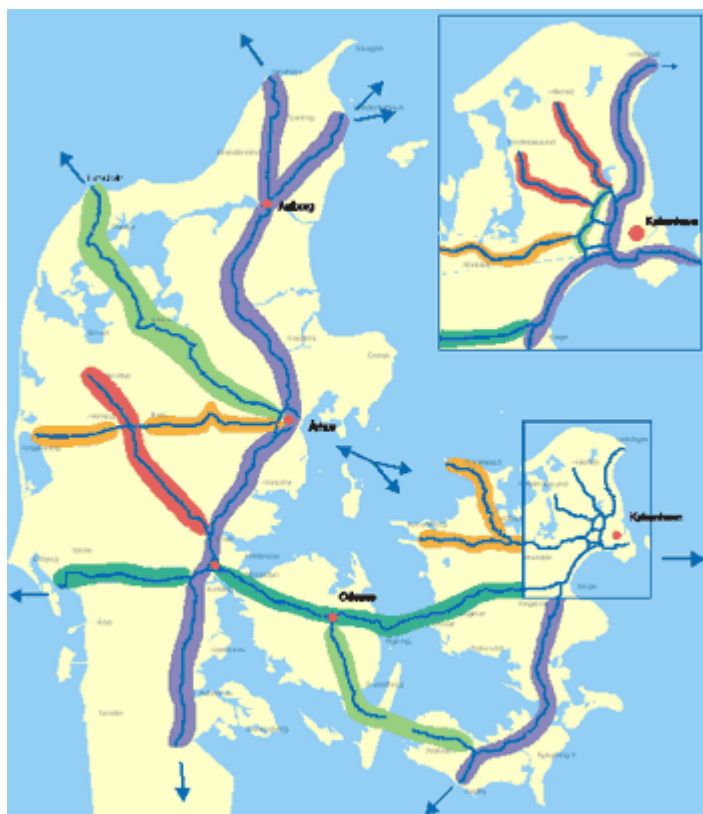


Figur 2.1: De vigtigste nye, store anlægsprojekter

3. Statsvejnettets udfordringer

3.1 Statsvejnettets korridorer

Statsvejnettet er i forbindelse med Vejdirektoratets planlægning opdelt i en række korridorer med tilhørende delstrækninger og byområder, som fremgår af figur 3.1



Figur 3.1 Korridorer i Vejdirektoratets planlægning



Figur 3.2 Årsdøgnetrafik i 1999 og trafikvækst i perioden 1989-99 på udvalgte steder i korridorerne

I det følgende gives for hver af korridorerne en overordnet beskrivelse af den trafikale udvikling og karakteristika, hovedproblemer og planer for løsninger. Der lægges vægt på den rolle, som korridorerne spiller internationalt og nationalt.

3.2 Overordnet beskrivelse af de enkelte korridorer

E45 (Padborg – Aalborg)

Beskrivelse:

Klassificeret som en Europavej (E-vej). Indgår som en central del af det transeuropæiske vejnet TERN (Trans European Road Network).

Forbinder internationalt Jylland/Fyn med resten af Europa og fungerer som en vigtig transitroute for trafik mellem Norge og Sverige og Centraleuropa. Nationalt indgår strækningen som det venstre ben i ”det store motorvejs H”. Strækningen blev fuldt udbygget som motorvej i 1994.

Betjener tre store byområder: Aalborg, Århus og Trekantområdet, der sammen med Padborg også udgør vigtige godsknudepunkter.

Årsdøgntrafikken

Varierer fra ca. 9.000 køretøjer omkring Frøslev til ca. 49.000 køretøjer over Vejlefjordsbroen. Andelen af lastbiler er generelt høj med den største andel fra Trekantsområdet til grænsen. Derudover er korridoren præget af fritids- og ferietrafik og pendlertrafik omkring de større byer med heraf følgende store variationer i trafikken over året, ugen og døgnet.

Trafikudvikling

Stigning i trafikken på 60-140% i de sidste ti år, bl.a. som følge af færdiggørelsen som motorvej og åbningen af Storebæltsbroen i 1998. Stigningerne er størst omkring de større byer med mere end en fordobling af trafikken visse steder.

Problemer

Trafikbelastningen (trafikmængden set i forhold til vejens kapacitet) er generelt høj i store dele af korridoren. Specielt syd for Aalborg og Århus, omkring Vejlefjordsbroen og i Trekantsområdet er trafikbelastningen høj, og der må i de kommende år forudses problemer med fremkommeligheden i spidsbelastningsperioder.

Planer

I Grundlag for vejinvesteringsplan indgår en udbygning af motorvejen fra 4 til 6 spor fra Herslev til Hornstrup (øst om Vejle) og fra Hørning til Søften (vest om Århus).

E45/E39 (Vendsyssel)

Beskrivelse

Korridoren består af to delstrækninger: Aalborg – Frederikshavn og Aalborg - Hirtshals. Den førstnævnte delstrækning indgår som en del af TERN-nettet, mens begge strækninger er klassificeret som E-veje.

Årsdøgntrafik

Varierer generelt fra 4 – 25.000 køretøjer. I selve Limfjordstunnellen er årsdøgntrafikken 49.000 biler. Andelen af lastbiler er forholdsvis høj.

Trafikudvikling

Trafikken på strækningen Aalborg – Hirtshals er steget med 25-50% i de sidste ti år, mens væksten på strækningen Aalborg - Frederikshavn har været 30-40%.

Problemer

På strækningen omkring Limfjordstunnelen på E45 er der i dag lejlighedsvis køproblemer. En forventet trafikvækst på 40% frem til 2015 vil endvidere betyde, at tunnelens kapacitet i spidsbelastningsperioder vil være fuldt udnyttet, hvilket vil medføre fremkommelighedsproblemer og kødannelser.

Der er enkelte støjbelastede strækninger i korridoren i dag, men de fleste problemer vil blive løst ved den planlagte udbygning til motorvej.

Igangværende projekt

Strækningen til Frederikshavn færdiggøres som motorvej i år, og strækningen til Hirtshals vil i henhold til finanslovsforslaget for 2001 være fuldt udbygget som motorveje i 2005.

Planer

En aflastning af Limfjordstunnelen og vejstrækningen mellem tunnelen og den kommende sammenfletning af E39 og E45 udgør herefter de væsentligste udfordringer i denne korridor.

E20 (Køge-Odense-Esbjerg)

Beskrivelse

Internationalt fungerer korridoren som en vigtig forbindelse mellem Sverige og Centraleuropa især efter Storebæltsbroens åbning og mellem Danmark og England via havnen i Esbjerg. Indgår i TERN-vejnettet og er klassificeret som E-vej.

Korridoren forbinder hovedstadsområdet, Odense, Trekantområdet og Esbjerg, der samtidig er vigtige godsknudepunkter. Korridoren er fuldt udbygget som motorvej, bortset fra 4 km ind til Esbjerg havn.

Årsdøgntrafikken

Varierer fra ca. 17.000 til knap 49.000 køretøjer med den største belastning nord for Kolding. Korridoren er præget af fritids- og ferietrafik med stor variation i trafikken over året og ugen. Omkring Odense og Trekantsområdet er der også en del pendlertrafik.

Trafikudvikling

Udviklingen er stærkt præget af åbningen af Storebæltsbroen i 1998. På delstrækningen over Fyn mellem Lillebælt og Storebælt er trafikken steget med 75-155% i de sidste 10 år. med den største vækst omkring Odense. Ligesom i E45-korridoren forventes trafikken fortsat at vokse kraftigere end landsgennemsnittet på grund af korridorens centrale betydning for den internationale og nationale trafik.

Problemer

Trafikbelastningen er særlig stor på strækningen Odense – Middelfart og i Trekantsområdet nord for Kolding. Miljø- og trafiksikkerhedsmæssigt er der ikke særlige problemer i korridoren.

Planer

I Grundlag for vejinvesteringplan indgår en udbygning fra 4 til 6 spor af motorvejen syd om Odense fra rute 9 til Odense Vest, samt en udbygning af indføringen til Esbjerg Havn.

Sydmotorvejen E47 (Køge – Rødby)

Beskrivelse

Internationalt fungerer korridoren sammen med E20 over Storebælt som en vigtig forbindelse mellem Norge, Sverige og Østdanmark og Central- og Østeuropa. Korridoren indgår i TERN-vejnettet og er klassificeret som E-vej.

Nationalt forbinder korridoren Hovedstadsområdet med Lolland, Falster og Møn. Korridoren er fuldt udbygget som motorvej, bortset fra strækningen omkring Guldborgsund, som er to-sporet motortrafikvej.

Korridoren betjener Næstved, Vordingborg og Nykøbing og godsknudepunkterne i Rødby og Gedser.

Årsdøgntrafikken

Varierer fra ca. 39.000 køretøjer omkring Køge til ca. 5.000 køretøjer mellem Maribo og Rødby. Lastbilprocenten er specielt stor mellem Tappernøje og Maribo. Korridoren er i den nordlige del præget af pendlingstrafik fra det sydlige Sjælland og Lolland-Falster til Hovedstadsområdet.

Trafikal udvikling

Væksten har de sidste ti år været meget ulige fordelt med en vækst på ca. 50% på den nordlige del omkring Køge og kun ca. 5% på den sydlige del fra Maribo til Rødby.

Problemer

Trafikbelastningen er i visse perioder stor på motortrafikvejen ved Guldborgsund (Ønslev-Sakskøbing). Enkelte steder omkring Vordingborg og Maribo er udpeget som særligt uheldsbelastede, ligesom der miljømæssigt er enkelte strækninger mellem Maribo og Guldborgsund med støjbelastede boliger.

Planer

I Grundlag for vejinvesteringsplan indgår en udbygning af motortrafikvejen ved Guldborgsund fra Ønslev til Sakskøbing til 4-sporet motorvej.

Rute 26 (Århus – Hanstholm)

Beskrivelse

Korridoren mellem Århus og Hanstholm er en af de Jyske Tværveje, som i følge projekteringslov fra 1990 skal udbygges til motortrafikvej. Der er anlagt omfartsveje ved Mundelstrup, Rødkærbro, Viborg, Skive og Thisted.

Korridoren betjener via Hanstholm Havn færgeruten til Vestnorge og udgør en vigtig del af West-Link-samarbejdet, som består af regionerne i Vestnorge og Nordvestjylland.

Rute 26 udgør en vigtig forbindelse mellem de større byer i Viborg Amt (Thisted, Skive, Viborg) og motorvejen E45 samt Århus Havn, som er et vigtigt godsknudepunkt.

Årsdøgntrafik

Varierer fra 3.000 køretøjer ved Hanstholm til 13.000 køretøjer ved Sabro. Tendens til stigende pendlingstrafik omkring de større byer.

Trafikal udvikling

Trafikvæksten i de sidste ti år er 30-50%. Specielt har væksten i godstrafikken ligget over landsgennemsnittet på ruten.

Problem

Trafikbelastningen i korridoren er moderat bortset fra enkelte delstrækninger specielt omkring Århus og Viborg. Ved Århus forløber vejen gennem Sabro, Lading, Fajstrup, Voldby, Arnbæk og Svenstrup og i Viborg Amt gennem Nors. Åbningen af omfartsvej Viborg Syd og Vestre Ringvej har afhjulpet belastningen i Viborg. Der er fortsat en del boliger, der er støjbelastede langs ruten, og enkelte steder hvor der forekommer mange trafikuheld.

Igangværende projekt

Trafiksanering ved Svenstrup, Lading og Sabroe.

Planer

Grundlag for vejinvesteringsplan indeholder udbygningsplaner for en række delstrækningerne mellem Århus og Hanstholm. Trafikministeren har stillet Folketingets Trafikudvalg, Århus Amt og beboerne i udsigt, at der skal igangsættes VVM-undersøgelse for Århus-Svenstrup i 2001. Der er en VVM-undersøgelse i gang for Thisted-Hanstholm, som afsluttes i år 2000. Trafikministeren har aftalt med Viborg Amt, at en række mindre tiltag skal undersøges nærmere i år 2000.

Rute 21 (Holbæk – Sjællands Odde) og rute 23 (Holbæk – Kalundborg)

Beskrivelse

Korridorerne mellem Holbæk og Sjællands Odde og Kalundborg er en del af statsvejnettet, som ikke er motorvej. Der er dog motortrafikvej på en stor del af strækningen til Kalundborg og på en mindre del af strækningen til Sjællands Odde. Korridorerne forbinder Sjælland og Jylland via færgeforbindelserne fra Sjællands Odde og Kalundborg.

Korridorerne betjener byerne Holbæk, Nykøbing Sjælland og Kalundborg og er præget af færgetrafik og ferietrafik til sommerhusområder med store variationer i trafikken over ugen og året.

I Store Bæltsforliget indgår, at gode vejforbindelser prioriteres højt til den eller de færgeruter, som efter en tilpasningsperiode vurderes at kunne opretholdes på længere sigt.

Årsdøgntrafik

Varierer på strækningen Holbæk-Kalundborg fra 7-10.000 køretøjer og på strækningen Holbæk-Sjællands Odde fra 22.000 køretøjer (Holbæk V) til 5.000 køretøjer på Odden. Mængden af lastbiler afhænger i høj grad af færgetrafikken til/fra henholdsvis Kalundborg og Odden.

Trafikal udvikling

På strækningen Holbæk – Kalundborg har væksten varieret fra ca. 15% til ca. 40% i ti års perioden. På strækningen Holbæk – Sjællands Odde har trafikvæksten i samme periode været forholdsvis beskeden. En stor del af trafikken på strækningen er trafik til Nykøbing Sjælland og til sommerhusområderne. Nord for Holbæk er trafikken steget med ca. 35%. Flytningen af hurtigfærgeforbindelsen fra Kalundborg til Sjællands Odde i foråret 1999 har betydet en ændring i trafikmønstret, hvor færgetrafikken er flyttet over på vejen mellem Holbæk og Sjællands Odde.

Problemer

Trafikbelastningen er høj på strækningen fra Holbæk til Vig. På denne delstrækning er der problemer med fremkommeligheden i weekender og omkring højtider og ferier med kødannelser til følge. Der er støjbelastede boliger langs store dele af strækningen fra Holbæk til Vig og i mindre grad på de øvrige delstrækninger. Der er også høj uheldsrisiko, specielt på strækningen Holbæk – Vig.

Igangværende projekt

På rute 21 åbnes omfartsvejen ved Havnebyen (Overby – Yderby) i år.

Planer

Der er i 1999 vedtaget anlægslov for en motorvej / motortrafikvej fra Holbæk til Vig. Etape 1 fra Holbækmotorvejens nuværende afslutning til Tuse anlægges som 4-sporet motorvej, mens strækningen Tuse – Vig anlægges som motortrafikvej. På finansloven er der afsat midler til skitseprojektering og forlods ekspropriation. Åbningsår er ikke fastsat.

I Grundlag for vejinvesteringsplan indgår udbygning af rute 21 fra Holbæk til Vig til motorvej og motortrafikvej.

Rute 18 (Vejle – Holstebro)

Beskrivelse

Korridoren er en af de 3 Jyske Tværveje og indgår som hovedrute mellem Midt- og Vestjylland, med et godsknudepunkt omkring Herning-Ikast. Rute 18 understøtter erhvervslivet i området og fremmer den internationale integration mellem Midt- og Vestjylland og det øvrige Europa.

Rute 18 betjener bl.a. fjerntrafikken fra Holstebro-Struer og fra Herning-Ikast-området til områderne øst for Lillebælt og den østlige del af Sønderjylland og kontinentet. Ca. 77% af trafikken har mål mod sydøst og 23% mod syd.

Bortset fra en enkelt delstrækning nord for Herning, er vejen ikke udbygget som motorvej/motortrafikvej.

Årsdøgntrafikken

Varierer fra ca. 3.000 køretøjer til ca. 14.000 køretøjer nord for Herning. Lastbilprocenten er høj omkring Brande.

Trafikal udvikling

Væksten i trafikken i korridoren har i de sidste 10 år været mellem ca. 40% og 75%.

Problemer

Trafikbelastningen i korridoren er moderat, dog forekommer der problemer med fremkommeligheden omkring Herning og Brande. Især ved store messearrangementer i Herning er der lange bilkøer. Der er en del støjbelastede boliger og registreret enkelte strækninger med mange trafikuheld. Problemer med fremkommeligheden vil dog brede sig til større dele af vejnettet i de kommende år med den forventede vækst i trafikken.

Igangværende projekt

På rute 18 åbnes i år 2000 en omfartsvej ved Brande. Desuden anlægges en motortrafikvej på diagonalvejsstrækningen Ris – Ølholm, som åbner i 2004.

Planer

Der er i 1996 vedtaget projekteringslov for udbygning af Rute 18 til motorvej/motortrafikvej i den såkaldte A-linie fra et punkt nord for Vejle via Ølholm, Give, Brande, øst om Herning til Holstebro.

Der er i 1999 vedtaget en anlægslov om en vejudbygning syd og øst om Herning. På finansloven er der afsat midler til skitseprojektering og forlods ekspropriation. Åbningsår er ikke fastsat.

I Grundlag for vejinvesteringsplan indgår udbygning af hele rute 18 fra Vejle til Holstebro til motortrafikvej.

Rute 15 (Århus – Herning – Ringkøbing)

Beskrivelse

Korridoren er en af de 3 Jyske Tværveje og betjener en række større byer med Herning, Silkeborg og Århus som de største. Rute 15 forbinder de erhvervsintensive områder i Midt- og Vestjylland med motorvejsnettet ved Århus og med Århus Havn, som er en vigtig udskibningshavn for containertrafik.

Årsdøgntrafik

Trafikken er størst omkring Århus, Silkeborg og Herning med 8-23.000 køretøjer og lavest mellem Videbæk og Ringkøbing med ca. 4.000 køretøjer. Lastbilprocenten er generelt lav i korridoren, bortset fra enkelte strækninger omkring Silkeborg. Den høje årsdøgntrafik omkring de større byer er

præget af pendlingen.

Trafikal udvikling

Væksten i trafikken har i de sidste 10 år været størst i den østlige del af korridoren med en stigning på mere 60% omkring Silkeborg.

Problemer

Ved Herning, Silkeborg og Århus er der problemer med fremkommeligheden med en lav gennemsnitshastighed og kødannelser til følge. På strækningen omkring Silkeborg er der mange stærkt trafikerede kryds, og efter 2003 ligger denne strækning mellem 2 motorveje. Indtil en udbygning af strækningen omkring Silkeborg må der forventes stadig stigende trafikafviklingsproblemer her. Endvidere må der i de kommende år påregnes en særlig stærk trafik i Herning-området, hvor flere, større veje mødes, og hvor f.eks. større messe-arrangementer periodevist kan medføre særlig stor trafikbelastning. Langs en stor del af korridoren, specielt i de større byer, er der støjbelastede boliger. Der er desuden udpeget en række steder med mange trafikuheld omkring byerne.

Igangværende projekt

På baggrund af anlægslov fra 1993 er der igangsat anlæg af motorvejsetaperne Herning-Bording, som åbner i 2002, og Låsby-Århus, som åbner i 2003. Strækningen ved Silkeborg, (Bording-Låsby) indgår p.t. i en VVM-undersøgelse, der forventes afsluttet i 2002.

Planer

Anlægsloven for Rute 18 øst om Herning indeholder en strækning af Rute 15 syd om Herning til Snebjerg. Der er afsat midler på finansloven til skitseprojektering og forlods ekspropriation, men ikke til anlægsarbejder og åbningsår er ikke fastlagt.

I Grundlag for vejinvesteringsplan indgår på rute 15 anlæg af en motortrafikvej syd om Herning og anlæg af en motorvej fra Bording til Låsby.

Rute 9 Odense – Maribo

Beskrivelse

Rute 9 mellem Odense og Maribo, der forløber via Svendborg og færgeruten Spodsbjerg – Tårs, betjener byerne Odense, Svendborg, Rudkøbing, Nakskov og Maribo. Odense er et stort godsknudepunkt. På Fyn forbinder ruten Svendborg med Odense og E20.

Hvis Femer Bælt forbindelsen realiseres, kan rute 9-korridoren få en international betydning. Nationalt indgår korridoren som forbindelsesvej mellem Lolland/Falster og Fyn/Jylland. I Store Bæltsforliget indgår, at gode vejforbindelser skal prioriteres højt til den eller de færgeruter, som efter en tilpasningsperiode vurderes at kunne opretholdes på længere sigt.

Trafikal udvikling

Trafikken på den vestlige delstrækning Odense – Svendborg – Rudkøbing er vokset med 30-50% i tiårs perioden. Stigningen har været størst syd for Ringe. På delstrækningen på Lolland har trafikken været uændret de sidste ti år.

Årsdøgntrafikken

Er størst syd for Odense med ca. 15.000 køretøjer faldende til ca. 7.000 køretøjer omkring Rudkøbing. På Lolland er årsdøgntrafikken ca. 3.000 køretøjer. Lastbilprocenten er lav i korridoren, bortset fra en mindre strækning omkring Maribo. Trafikken på Fyn er præget af pendling fra Sydfyn til Odense og af ferietrafik.

Problem

Trafikbelastningen er lav på Lolland, men forholdsvis høj på Fyn mellem Odense og Svendborg, hvor der er problemer med fremkommeligheden specielt omkring Årslev og umiddelbart nord for Svendborg. Disse problemer forventes at stige. Korridoren er præget af mange bygennemfarer og skærende veje i niveau.

Planer

Der er vedtaget en anlægslov i 1999 for anlæg af en motorvej Odense -Svendborg. Der er på finansloven afsat midler til forlodsekspropriation og detailbesigtigelse men ikke til anlæg, og et åbningsår er ikke fastlagt.

I Grundlag for vejinvesteringsplan indgår anlæg af motorvejen Odense –Svendborg. Udbygning af de resterende dele af rute 9 skønnes tidligst relevant i forbindelse med evt. anlæg af en fast forbindelse over Femer Bælt.

Køge Bugt korridoren

Beskrivelse

Korridoren har stor international betydning specielt efter Øresundsforbindelsens åbning, idet den forbinder Den Skandinaviske Halvø med kontinentet. Køge Bugt Motorvejen er en del af TERN-vejnettet og er klassificeret som E-vej.

Køge Bugt korridoren består af Køge Bugt Motorvejen, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen. Nationalt forbinder Køge Bugt korridoren Hovedstadsområdet med den øvrige del af Danmark og Sverige via Øresundsbroen. Samtidig betjener korridoren også selve Hovedstadsområdet. En stor del af trafikken er lokal og regional pendler- og erhvervstrafik.

Trafik

Køge Bugt Motorvejen har oplevet en kraftig vækst i 10 års perioden med den største vækst på den sydlige del. Udviklingen har været påvirket af åbningen af Øresundsmotorvejen i 1997 og af Storebæltsbroen i 1998. Årsdøgntrafikken ligger på ca. 50-87.000 køretøjer med den største omkring Hundige og Greve.

Øresundsmotorvejen har en årsdøgntrafik på ca. 35.000 køretøjer.

Problemer

Der er i forbindelse med pendlingstrafik daglige fremkommelighedsproblemer på strækningen og kødannelser giver stigende problemer med sivetrafik på parallelle, lokale veje.

Luftforureningen er stor, og trods en stor indsats med opsætning af støjskærme er der fortsat mange strækninger med støjbelastede boliger.

Planer

I Grundlag for vejinvesteringsplan indgår udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Vallensbæk Torvevej og fra 6 til 8 spor fra Motorring 4 ved Hundige til Greve Syd.

Udbygningen af Ørestaden, herunder Ørestadsselskabets planer om at placere et stort indkøbscenter med tilslutning til Øresundsmotorvejen, forventes af Ørestadsselskabet at medføre så store trafikmængder til centeret, at det vil blive nødvendigt at udvide Amagermotorvejen, hvis kapacitetsproblemer skal undgås.

Brøndby – Helsingør (M3 og M14)

Beskrivelse

Motorring 3 og Helsingørmotorvejen har betydning for trafikken mellem Skandinavien og

Centraleuropa via færgeforbindelsen i Helsingør. Motorvejene indgår i TERN-vejnettet og er klassificeret som E-veje.

Helsingørmotorvejen ender ca. 5 km syd for Helsingør, hvorfra trafikken ledes til færgehavnen på en almindelig 2-sporet hovedlandevej med blandet trafik.

Motoring 3 og Helsingørmotorvejen betjener desuden selve Hovedstadsområdet og en stor del af trafikken er derfor lokal og regional pendler- og erhvervstrafik.

Trafik

Motoring 3 har haft en vækst i trafikken på 55% i 10 års perioden. Årsdøgntrafikken er på 63 – 70.000 køretøjer. Lastbilprocenten er forholdsvis lav.

Trafikken på *Helsingørmotorvejen* er steget med 30% i 10 års perioden. Udviklingen har været præget af, at strækningen fra Gammel Holte til Lyngby blev udvidet fra 4 til 6 spor i slutningen af 1997, hvilket har ført til en trafikstigning på 10-15%. Årsdøgntrafikken varierer fra ca. 20.000 køretøjer på den nordlige del til ca. 80.000 køretøjer ved Lyngby.

Problemer

På Motoring 3 og Helsingørmotorvejen (Øverød – Isterød) er der i forbindelse med pendlingstrafikken store problemer med fremkommeligheden, og kødannelser i myldretiderne giver anledning til sivetrafik på lokale veje.

Luftforureningen er stor, og der er en del støjbelastede boliger.

Planer

I Grundlag for vejinvesteringsplan indgår udbygning af Motoring 3 fra 4 til 6 spor fra Jægersborg til Holbækmotorvejen og udbygning af Helsingørmotorvejen fra 4 til 6 spor fra Øverød til Isterød.

Rute 21 København – Holbæk (M11)

Beskrivelse

Holbækmotorvejen er med sit forløb fra Københavns Centrum via Tåstrup og Roskilde til Holbæk en af hovedstadens vigtige radialer. Motorvejen forbinder København med Jylland via færgerne på Kattegat, men har især betydning for den regionale trafik mellem København, Roskilde og Holbæk.

Trafik

Holbækmotorvejen har gennem hele 10 års perioden oplevet en kraftig trafikvækst. Væksten har været størst vest for Roskilde med knap 70% mod ca. 30% længere inde mod København. Årsdøgntrafikken varierer fra ca. 24.000 køretøjer vest for Roskilde til ca. 68.000 køretøjer ved Vallensbæk.

Problemer

Holbækmotorvejen er på strækningen fra Fløng til vest for Roskilde overbelastet i myldretiderne med deraf følgende kødannelser på hverdage både morgen og aften.

Planer

I Grundlag for vejinvesteringsplan indgår udbygning af Holbækmotorvejen fra 4 til 6 spor fra Fløng til Roskilde Vest.

Frederikssundkorridoren

Beskrivelse

Korridoren forbinder København og Frederikssund og er den eneste af Hovedstadsrådets radiale

korridorer, som ikke er udbygget med motorvej. Korridoren har betydning som adgang fra Hornsherred og Frederikssund til København og til de internationale forbindelser.

Trafik

På *Frederikssundsvejen* er trafikken steget med 15-20% i 10-årsperioden. Væksten har været stagnerende de seneste år. Årsdøgntrafikken er på 10-31.000 køretøjer.

Problemer

Trafikbelastningen i myldretiden er generel meget høj især i den indre del af korridoren Måløv-Ballerup, og der er en række stærkt belastede kryds på denne strækning. I myldretiden er der problemer med fremkommelighed, kødannelser og sivetrafik. Herudover har korridoren problemer med støj langs Frederikssundsvej og ulykker.

Planer

Der er igangsat en VVM-undersøgelse af en højklasset vej i Frederikssund-fingeren fra Motorring 3 til Frederikssund. Grundlag for vejinvesteringsplan indeholder en mulig 1. etape af Frederikssundmotorvejens forlængelse fra Motorring 4 til den planlagte Tværvej vest for Smørumnedre.

København – Hillerød (M13)

Beskrivelse

Korridoren forbinder København og Nordsjælland.

Trafik

Hillerødmotorvejen har haft en vækst i trafikken på 20-100% i 10 års perioden med den største stigning på den nordligste del. Udviklingen har været præget af forlængelsen af Hillerødmotortrafikvejen til Helsingør og udbygningen af Helsingørmotorvejen. Årsdøgntrafikken varierer fra ca. 11.000 køretøjer på den nordlige til godt 56.000 køretøjer omkring Bagsværd.

Problemer

Trafikbelastningen er stor, og flere steder er kapacitetsgrænsen nået i myldretiden på hverdage, bl.a. mellem Værløse og Bagsværd med kødannelser i myldretiden.

Planer

Grundlag for vejinvesteringsplan indeholder en udbygning af Hillerødmotorvejen fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Værløse.

Ishøj – Bagsværd (O4)

Beskrivelse

Korridoren udgør en forbindelse mellem byfingrene i Hovedstadsområdet og de dertil hørende internationale og nationale korridorer.

Trafik

Ring 4 og Motorring 4 har haft en vækst på 30-35% i 10-års perioden. Årsdøgntrafikken er på ca. 20.000 køretøjer på Ring 4 og 31-54000 køretøjer på Motorring 4.

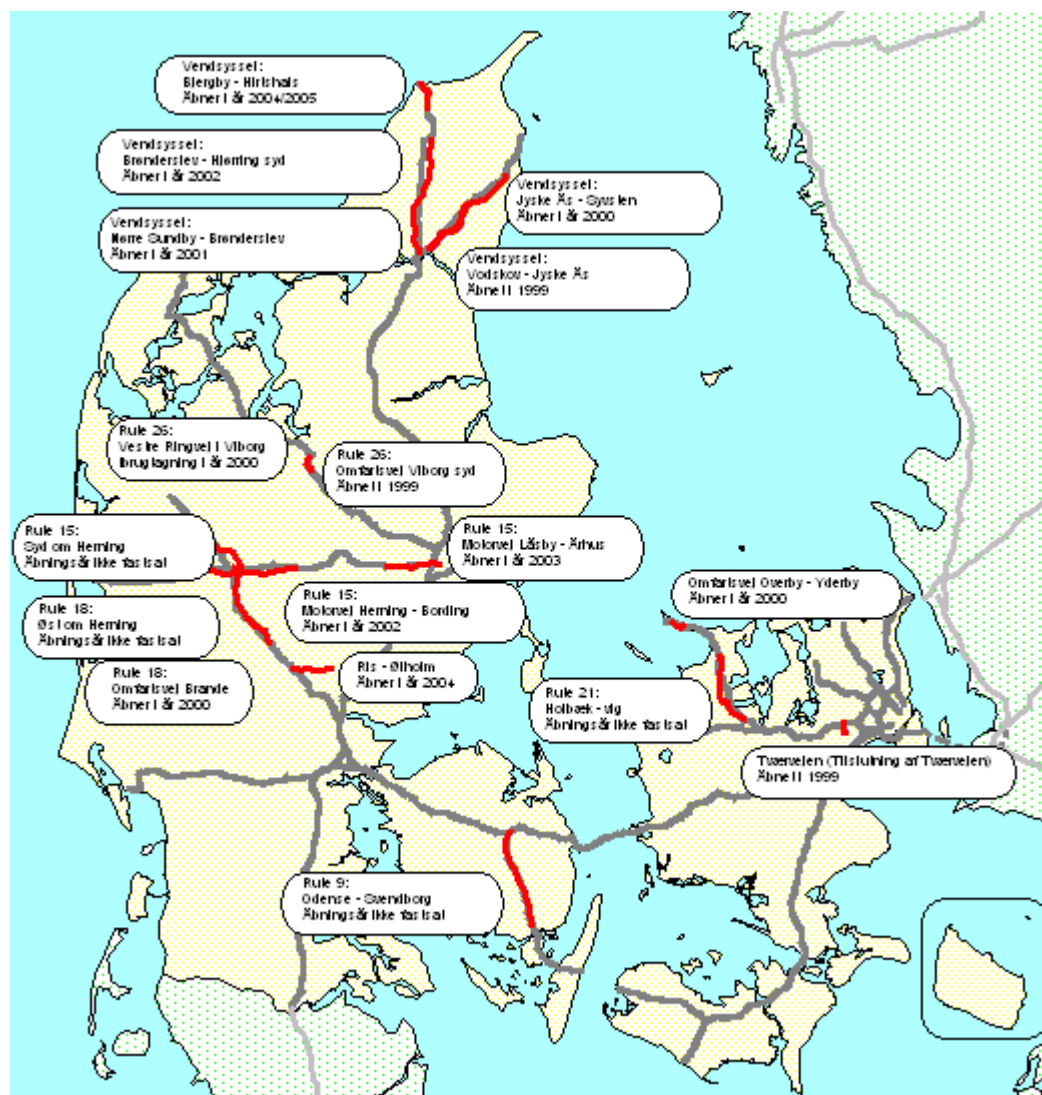
Problemer

Trafikbelastningen er generelt meget høj, og flere steder er kapacitetsgrænsen nået. Der er flere stærkt belastede kryds i niveau på den nordlige del af O4.

Det betyder - som for det øvrige overordnede vejnet i Hovedstadsområdet - stigende problemer med fremkommelighed, kødannelser og øget sivetrafik.

Planer

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000 – 2015 indeholder udbygning af Motorring 4 fra 4 til 6 spor fra Holbækmotorvejen til Frederikssundmotorvejen.



Figur 3.3 Vejudbygninger på statsvejnettet i henhold til Finanslov 2000

Bilag 1

Bevillinger i henhold til Finanslovsforslag 2001 til store vejprojekter under anlæg (motorveje, motortrafikveje og øvrige statsveje)

Rute	Vej-stand- dard ⁴⁾	Anlægs- over- slag ¹⁾	Budget- sikker- hed [%]	Af- holdes 2001 - 2015 ³⁾	Åb- nings- år	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vendsyssel	E39/E45MV/MTV	2840	87	578	2004	259	141	128	50											
Herning- Bording	15	MV	517	99	208	2002	120	86	2											
Låsby-Århus	15	MV	541	57	436	2003	142	170	122	2										
Omfartsvej Brande	18	MTV	165	70	10	2000	8	1	0											
Ris-Ølholm	18	MV	280	38	266	2004	42	73	103	47										
Odense- Svendborg rute 9)	9	MV	1056	50	46		15	15	15											
Herning N-																				

Brande, Herning Ø- Snebjerg (rute 18/15)	15/18	MTV	1476	50	46	15	15	15
Holbæk-Vig (rute 21)	21	MV/MTV	779	50	46	15	15	15
Forbrug af videreførte midler					-72	-43	-25	-5
Færdiggørelses- arbejder ²⁾			128		20	19	1	
I alt (mio kr)			7782		1583	593	494	396 100

1) Alle priser er i forventet prisniveau 1. juli 2001 (skønnet prisindeks 128,00 for byggeomkostninger for motorvejs- og hovedlandeveysarbejder, Danmarks Statistik)

2) Mindre bevillinger efter åbningsår og bevilling til Fredericiavej/Damhaven, Fåborg Omfartsvej, Omfartsvej Overby-Yderby og Miljøprioriteret gennemfart i Slagelse

3) Kolonnen indeholder afrundede beløb og kan afvige fra den årlige, afrundede fordeling

4) Ordforklaring

MV = Motorvej

MTV = Motortrafikvej

MVT = Motorvejstilst

HLV = Hovedlandevej

Bilag 2

Oversigt over forslag til store vejprojekter i planperioden

(motorveje, motortrafikveje og øvrige statsveje)¹⁾

	Stam- blad	Vej- stan- dard ⁷⁾	An- lægs- over- slag ²⁾	Budget- sikker- hed [%]	Tidligst igang- sættel- sesår ³⁾	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	År 10	År 11	År 12	År 13	År 14	År 15
<u>Motorring 3</u>																				
Jægersborg-Holbækmotorvejen, udbygning fra 4 til 6 spor	O1M3	MV	1010	50/50	2003	81	285	285	359											
<u>Morrring 4</u>																				
Holbækmotorvejrn- Frederikssundmotorvejen, udbygning fra 4 til 6 spor	O2M4	MV	80	50/50	2004	2	3	16	34	25										
<u>Køge bugt motorvejen</u>																				
Motorring 3-Vallensbæk torvevej, udbygning fra 4 til 6 spor	O3M10	MV	75	50/50	2001	5	35	35												
Hundige-Greve S, udbygning fra 6 til 8 spor og sydvendte ramper ved Greve C	O4M10	MV	262	Skøn	2004	21	66	55	65	55										
<u>Holbækmotorvejen</u>																				
Fløng-Roskilde Øst, udbygning fra 4 til 6 spor⁴⁾	O5M11	MV	250	50/50	2004	13	25	38	55	65	54									
Roskilde Øst-Roskilde Vest, udbygning fra 4 til 6 spor	O5M11	MV	390	50/50	2004	35	85	90	95	85										
<u>Frederikssundsvejen</u>																				
Motorring 4 - tværsvej ⁵⁾	O6M12	MV	434	Skøn	2003	9	13	43	65	95	113	96								
Tilslutningsanlæg ved Ring 3	48M12	MVT	42	Skøn	2003	22	20													
Ring 3 - Motorring 3 (Jyllingevej)	O6M12	MV	105	Skøn	2004	2	4	21	44	34										
<u>Hillerød motorvejen</u>																				
Værløse-Motorring 3, udbygning fra 4 til 6 spor	O7M13	MV	592	50/50	2004	12	24	118	249	189										
<u>Helsingørmotorvejen</u>																				
Øverød-Isterød, udbygning fra 4 til 6 spor	O8M14	MV	105	Skøn	2004	2	4	21	44	34										
Forbindelsesanlæg mellem M3 og M14, syd	42M3	MVT	280	50/50	2003	14	82	95	89											
<u>Sydmotorvejen</u>																				
Ønslev-Sakskøbing, fra 2 til 4 spor	10M30	MV	130	Skøn	2003	3	5	26	55	41										
<u>Vestmotorvejen</u>																				
Slagelse Vest, tilslutningsanlæg	53M20	MVT	26	Skøn	2002	11	15													
<u>Den Fynske motorvej</u>																				
Odense V-Odense SØ, udbygning fra 4 til 6 spor	11M40	MV	420	Skøn	2004	8	13	100	150	149										
<u>Esbjerg-Kolding motorvejen</u>																				
Indføring til Esbjerg havn	12M52	MTV	49	Skøn	2001	5	22	22												
<u>Den Midtjyske motorvej</u>																				
Herslev-Hornstrup, udbygning fra 4 til 6 spor	13M60	MV	350	Skøn	2004	7	11	84	140	108										
Hørning-Søften, udbygning fra 4 til 6 spor	14M60	MV	420	Skøn	2004	8	13	100	150	149										

Skanderborg motorvejen

Ravnsbjergvej, tilslutningsanlæg	60M61	MVT	22	Skøn	2002	15	7													
Rute 9																				
Odense-Svendborg	16RUTE09	MV	1056	50/50	2001	32	74	163	231	231	152	89	16							
Syd om Stokkemærke	22RUTE09	MTV	115	Skøn	2004	2	5	23	48	37										
Syd om Halsted	20RUTE09	MTV	95	Skøn	2004	2	4	19	40	30										
Rute 15																				
Bording-Låsby (Silkeborg) ⁶⁾	25RUTE15	MV	2840	Skøn	2004	57	85	270	325	300	435	300	380	335	353					
Videbæk	26RUTE15	HLV	16	Skøn	2002	8	8													
Rute 18																				
Herning N-Brande, Herning Ø-Snejbjerg	28RUTE18&15	MV/MTV	1476	50/50	2001	56	117	219	322	316	199	130	42	10	3					
Vejle-Ølholm	30RUTE18	MV	410	Skøn	2005	8	12	41	62	90	107	90								
Brande-Ris	29RUTE18	MTV	260	Skøn	2003	5	8	26	39	57	68	57								
Holstebro-Herning N.	27RUTE18	MTV	340	Skøn	2005	7	10	34	51	75	88	75								
Rute 21																				
Holbæk-Vig	31RUTE21	MV/MTV	779	50/50	2001	10	44	101	165	188	132	55	11	4						
Rute 26																				
Rødkærsbro N-Viborg S	36RUTE26	MTV	16	Skøn	2004	16														
Nors omfartsvej	41aRUTE26	MTV	100	Skøn	2002	17	22	33	28											
Thisted-Nors	41RUTE26	MTV	50	Skøn	2002	8	11	17	14											
Århus-Svenstrup	34RUTE26	MTV	380	Skøn	2005	8	11	38	57	84	99	83								
Svenstrup-Rødkærsbro	35RUTE26	MTV	450	Skøn	2005	9	14	45	68	99	117	98								
Oddense-Sallingsund	39RUTE26	MTV	165	Skøn	2004	3	5	17	25	36	43	36								

Netforbedringer

Trafikledelse, intermodale anlæg mv. 980 Skøn 5 10 30 30 35 35 35 100 100 100 100 100 100 100

I alt (mio kr)**14570**

- 1) Overslagene er excl. bevilling til planlægning
- 2) Alle priser er i forventet prisniveau 1. juli 2001 (skønnet prisindeks 128,00 for byggeomkostninger for motorvejs- og hovedlandevejsarbejder, Danmarks Statistik)
- 3) Tidligst igangsættelsesår angiver det år, hvor der tidligst kan bruges anlægsmidler på projektet forudsat, at der træffes beslutning om at fremme anlægget inden udgangen af år 2000.
- 4) Incl. østvendte ramper ved Vesterled i Fløng og østvendte ramper ved Hedelandsvej vest for Fløng
- 5) Heraf indgår amtsveje med 39 mio kr
- 6) Det anførte anlægsoverslag er for en motorvej i Ringvejslinien. For en motorvej nord om Silkeborg haves et anlægsoverslag på ca. 1,9 mia. kr.

7) Ordforklaring
 MV = Motorvej
 MTV = Motortrafikvej
 MVT =
 Motorvejtillslutning
 HLV = Hovedlandevej

Bilag 3**Mindre anlæg²⁾
(rådighedspuljer)**

Anlægs- over- slag ¹⁾	Budget- sikkerhed [%]	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År	År
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Vejtrafikkens co2-udslip	420	Skøn	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Vejtrafikkens ulykker	615	Skøn	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41
Vejtrafik i byer	375	Skøn	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Vejtrafikkens omgivelser	600	Skøn	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Vejtrafikkens kvalitet	240	Skøn	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
I alt (mio kr)	2250		150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150

1) Alle priser er i forventet prisniveau 1. juli 2001 (skønnet prisindeks 128,00 for byggeomkostninger for motorvejs- og hovedlandevejsarbejder, Danmarks Statistik)

2) Oversigt over forslag til omfang og fordeling af anlægsmidler til mindre anlæg inden for trafikpolitisk prioriterede temaer.

Introduktion til projekt-stambladene

I nærværende bilag til "Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015" præsenteres på stambladsform Vejdirektoratets planer og projekter for hovedlandevejsnettet opdelt på

- store anlæg
- forbindelses- og tilslutningsanlæg
- "netforbedringer"
- mindre anlæg

De store anlæg omfatter anlæg af nye veje og og udbygning af eksisterende.

De store anlæg gennemføres i de fleste tilfælde på baggrund af projekterings- og anlægslove med tilhørende VVM- procedurer. Anlæggene finansieres af projektbevillinger på finansloven.

Nye forbindelses- og tilslutningsanlæg på det eksisterende motorvejsnet gennemføres typisk på baggrund af lokale ønsker og finansieres ligeledes af projektbevillinger på finansloven.

Ved "netforbedringer" skal forstås trafikledelse, trafikinformation og intermodale anlæg ("Parkér & Rejs"-pladser), som også finansieres af projektbevillinger på finansloven.

De mindre anlæg finansieres af de såkaldte rådighedspuljer på finansloven.

Investeringsoversigten indeholder et stamblad for hvert projekt eller grupper af projekter.

Af det enkelte stamblad fremgår en række nøgleoplysninger, herunder stedfæstelse og en kort beskrivelse af projektet og evt. sammenhæng med andre projekter, projektets planlægningsmæssige og politiske status, trafikale forhold, projektets konsekvenser og tidsmæssige gennemførelse.

De store anlæg og forbindelses- og tilslutningsanlæggene er sorteret efter motorvejsnummer og rute nummer.

Anlæg, der allerede er bevilget på finansloven, er ikke medtaget i denne oversigt.

Oversigt over projektstambladene til Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

Store anlæg

Nr.	Vejnavn	Projekt
01 M3	Motorring 3	Udbygning fra 4 til 6 spor fra Jægersborg til Holbækmotorvejen
02 M4	Motorring 4	Udbygning fra 4 til 6 spor fra Holbækmotorvejen til Frederikssundmotorvejen
03 M10	Køge Bugt Motorvejen	Udbygning fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Vallensbæk Torvevej
04 M10	Køge Bugt Motorvejen	Udbygning fra 6 til 8 spor fra Hundige til Greve Syd
05 M11	Holbæk-motorvejen	Udbygning fra 4 til 6 spor fra Fløng til Roskilde Vest
06 M12	Frederikssund-motorvejen	Ny højklasset vej i Frederikssundfingeren
07 M13	Hillerød-motorvejen	Udbygning fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Værløse
08 M14	Helsingør-motorvejen	Udbygning fra 4 til 6 spor fra Øverød til Isterød
09	Kongevejen syd for Helsingør	Udbygning fra 2 til 4 spor fra Helsingørmotorvejen til Provstensvej
10 M30	Sydmotorvejen	Udbygning fra 2 til 4 spor fra Ønslev til Saksøvej
11 M40	Den Fynske Motorvej	Udbygning fra 4 til 6 spor fra Odense SØ til Odense V
12 M52	Esbjerg-Kolding Motorvejen	Esbjerg-Kolding Motorvejens indføring til Esbjerg Havn
13 M60	Den Midtjyske Motorvej	Udbygning fra 4 til 6 spor fra Herslev til Hornstrup
14 M60	Den Midtjyske Motorvej	Udbygning fra 4 til 6 spor fra Hørning til Søften
15 M90	Den Nordjyske Motorvej	Den Nordjyske Motorvejs indføring til Hirtshals Havn
16 Rute 9	Odense-Svendborg	Anlæg af motorvej fra Odense til Svendborg
17 Rute 9	Svendborg-Maribo	Anlæg af motortrafikvej fra Svendborg til Lundby
18 Rute 9	Svendborg-Maribo	Anlæg af motortrafikvej fra Rudkøbing til Simmerbølle
19 Rute 9	Svendborg-Maribo	Trafiksanering af kryds på motortrafikvejen Tårs-Halsted

20	Rute 9	Svendborg-Maribo	Anlæg af motortrafikvej syd om Halsted
21	Rute 9	Svendborg-Maribo	Anlæg af motortrafikvej fra Halsted til Stokkemarke
22	Rute 9	Svendborg-Maribo	Anlæg af motortrafikvej syd om Stokkemarke
23	Rute 9	Svendborg-Maribo	Anlæg af motortrafikvej nord om Nørreballe
24	Rute 9	Svendborg-Maribo	Anlæg af motortrafikvej fra Nørreballe til Maribo
25	Rute 15	Århus-Herning	Anlæg af motorvej fra Bording til Låsby
26	Rute 15	Herning-Søndervig	Anlæg af Videbæk omfartsvej
27	Rute 18	Holstebro-Vejle	Anlæg af motortrafikvej fra Holstebro til Herning
28	Rute 18 og 15	Holstebro-Vejle Herning-Søndervig	Anlæg af motortrafikvej fra Herning til Brande og fra Herning til Snejbjerg
29	Rute 18	Holstebro-Vejle	Anlæg af motortrafikvej fra Brande til Ris
30	Rute 18	Holstebro-Vejle	Anlæg af motorvej fra Ølholm til Vejle
31	Rute 21	København-Sjællands Odde	Anlæg af motorvej/motortrafikvej fra Holbæk til Vig
32	Rute 23	Roskilde-Kalundborg	Udbygning til højklasset vej fra Holbækmotorvejen til Svebølle
33	Rute 23	Roskilde-Kalundborg	Udbygning fra 2 til 4 spor fra Svebølle til Tømmerup
34	Rute 26	Århus-Hanstholm	Anlæg af motortrafikvej fra Århus til Svenstrup
35	Rute 26	Århus-Hanstholm	Anlæg af motortrafikvej fra Svenstrup til Rødkærsbro
36	Rute 26	Århus-Hanstholm	Anlæg af motortrafikvej fra Rødkærsbro til Viborg
37	Rute 26	Århus-Hanstholm	Anlæg af motortrafikvej syd om Viborg
38	Rute 26	Århus-Hanstholm	Anlæg af motortrafikvej fra Viborg til Skive
39	Rute 26	Århus-Hanstholm	Udbygning til motortrafikvej fra Oddense til Sallingsund
40	Rute 26	Århus-Hanstholm	Udbygning til motortrafikvej fra Øster Jølby til Thisted
41	Rute 26	Århus-Hanstholm	Anlæg af motortrafikvej fra Thisted til Hanstholm
41a	Rute 26	Århus-Hanstholm	Anlæg af omfartsvej ved Nors

Forbindelses anlæg og tilslutnings anlæg

Nr.	Vejnavn	Projekt
42	M3 Motorring 3	Forbindelses anlæg til og fra Helsingørmotorvejen Syd
43	M10 Køge Bugt Motorvejen	Anlæg af sydvendte ramper ved Ishøj Stationsvej
44	M10 Køge Bugt Motorvejen	Anlæg af sydvendte ramper ved Greve Centervej
45	M11 Holbæk-motorvejen	Anlæg af østvendte ramper ved Fløng
46	M11 Holbæk-motorvejen	Anlæg af vestvendte ramper ved Hedelandsvej vest for Fløng
47	M11 Holbæk-motorvejen	Anlæg af østvendte ramper ved Roskilde V
48	M12 Frederikssund-motorvejen	Anlæg af tilslutnings anlæg ved Ring 3 til erstatning af det nuværende signalregulerede niveauekryds
49	M13 Hillerød motorvejen	Anlæg af nordvendte ramper ved Vadstrupvej
50	M14 Helsingør-motorvejen	Anlæg af nordvendte ramper ved tilslutnings anlægget ved Nivå
51	M14 Helsingør-motorvejen	Anlæg af tilslutnings anlæg med sydvendte ramper for Ådalsvejs forlængelse i Hørsholm
52	M20 Vestmotorvejen	Anlæg af østvendte ramper ved tilslutnings anlægget ved Yderholm (Vemmedrup)
53	M20 Vestmotorvejen	Anlæg af nyt tilslutnings anlæg ved planlagt omfartsvej vest om Slagelse
54	M20 Vestmotorvejen	Anlæg af østvendte ramper ved tilslutnings anlægget Korsør Øst (Bildsøvej)
55	M30 Sydmotorvejen	Anlæg af tilslutnings anlæg ved Herfølge
56	M40 Den Fynske Motorvej	Anlæg af nyt tilslutnings anlæg for et nyt erhvervsområde øst for Odense
57	M50 Den Sydjyske Motorvej	Anlæg af nordvendte ramper ved Vonsild
58	M60 Den Midtjyske Motorvej	Tilslutning af "Borgmestervejen" ved Skærup
59	M60 Den Midtjyske Motorvej	Anlæg af sydvendte ramper ved tilslutnings anlægget ved Vrold
60	M61 Den Midtjyske Motorvej	Anlæg af tilslutnings anlæg ved Ravnsbjergvej

Netforbedringer

Projekt

Trafikinformationssystemer

Trafikstyringssystemer

Intermodale anlæg

Mindre anlæg

Projekt

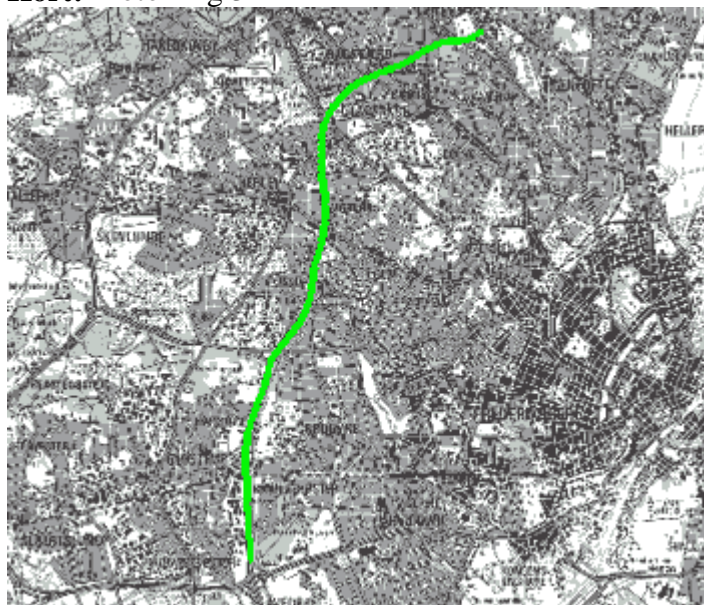
- Mindre anlæg - sikkerhed og miljø (rådighedspuljerne)
 - Mindre anlæg - cykelstier
 - Mindre anlæg - forbedringer i byer
 - Mindre anlæg - trafiksanering i Jelling
 - Mindre anlæg - trafiksanering i Helsingør
 - Mindre anlæg - indsatsen mod ulykker
 - Mindre anlæg - indsatsen mod støj
 - Mindre anlæg - samkørselspladser
 - Mindre anlæg - sanering af Frederikssundsvej
-

Store anlæg



Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Motorring 3, udbygning fra 4 til 6 spor fra Jægersborg til Holbækmotorvejen**Kort: Motorring 3****Kort beskrivelse af projektet**

Motorring 3 er stærkt overbelastet i myldretiden, hvilket kan afhjælpes ved at udbygge strækningen fra Jægersborg til Holbækmotorvejen fra 4 til 6 spor.

Udbygningen har længe været påkrævet, og i 1993 udarbejdede Vejdirektoratet et skitseprojekt hertil foranlediget af et forslag fremsat af Københavns Amt om samfinansiering mellem amtet og staten om gennemførelse af 4 store stærkt tiltrængte hovedlandevejsprojekter i amtet.

De øvrige projekter var udbygning af Helsingørmotorvejen til 6 spor fra Jægersborg til Øverødvej, anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejens forlængelse til frem Smørum Parkvej og anlæg af 1. etape af Tværvej i Høje Taastrup Kommune fra Sydvej til Holbækmotorvejen. Da Københavns Amt efterfølgende ikke ønskede at deltage i en samfinansiering, valgte staten at gennemføre 2 af de 4 projekter: udbygning af Helsingørmotorvejen og anlæg af Tværvej.

Siden har der været en stadig stigende trafikbelastning på Motorring 3, og behovet for udbygning omfatter nu også strækningen syd for Jyllingevej.

På denne baggrund har Vejdirektoratet revurderet og ajourført skitseprojektet fra 1993 og desuden gennemført skitseprojekt for strækningen syd for Jyllingevej frem til Holbækmotorvejen.

Projektnr.	Projekt navn		
01-M3	Motorring 3 – udbygning fra 4 til 6 spor fra Jægersborg til Holbækmotorvejen		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
M3	6-sporet motorvej	15 km	PLA
Korridor	Rute		
Hovedstadsområdet	E 47 / E 55		

Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår
2003	2006
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
For udbygning af strækningen Jægersborg-Jyllingevej blev i 1993 udarbejdet skitseprojekt med anlægsoverslag samt gennemført VVM-undersøgelse. I 1999-2000 er foretaget en revision og opdatering af anlægsoverslagene.	Anbefalet med henblik på yderligere undersøgelser i Skitse til trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet.
For strækningen Jyllingevej-Holbækmotorvejen (5 km) er i 1999-2000 udarbejdet skitseprojekt med tilhørende anlægsoverslag.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
1998: 59-68.000 (stigning 1988-98: 58%)	Forventet stigning 1998-2010: 38%
Trafiktype/kategori	
International samt bolig-arbejdsstedstrafik	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Standardprofil med gennemgående nødspor: (50/50): 1010 mio. kr., (10/90): 1140 mio. kr. (Smalt profil nord for Herlev Ringvej og standardprofil syd for med nødspor afbrudt ved visse bygværker: (50/50): 840 mio. kr., (10/90): 960 mio. kr.	For udbygning til 6 sporet standardprofil er beregnet en intern rente på 20 %
Fordele og ulemper	
De nuværende dagligt tilbagevendende trafikafviklingsproblemer, der indebærer meget store forsinkelser for trafikanterne, vil kunne reduceres/elimineres ved udbygning til 6 spor. Endvidere vil etablering af en tilstrækkelig kapacitet betyde mindre eller ingen sivetrafik ad parallelle lokale ruter.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

**Projekt navn: Motorring 4,
udbygning fra 4 til 6 spor fra Holbækmotorvejen til Frederikssundmotorvejen**

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Motorring 4 havde i 1999 en hverdagsdøgntrafik på 63.000 biler på strækningen mellem Holbækmotorvejen og Frederikssundmotorvejen, og der er betydelige trafikafviklingsproblemer i myldretiden både om morgenen og om eftermiddagen.

Problemerne vil kunne afhjælpes ved udbygning af den ca. 4 km lange strækning til 6 spor. Strækningen forløber gennem Vestskoven og er anlagt med en ekstra bred midterrabat, der er tilplantet med skov for at mildne indgrebet i det store naturområde. Endvidere er motorvejen afgrænset af delvis tilplantede jordvolde langs siderabatterne.

Motorvejens to 2-sporede kørebaner kan udbygges til 3 spor ved at inddrage 3,5 m af den ca. 20 m brede midterrabat i begge sider af denne. En sådan løsning vil være mindre omkostningskrævende end en udbygning i motorvejens siderabatter.

De trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af at udbygge Motorring 4 er undersøgt under forudsætning af, at Motorring 3 allerede er udbygget til 6 spor, og tilsvarende undersøgelser er gennemført for udbygning af Køge Bugt Motorvejen, Holbækmotorvejen, Frederikssundmotorvejen og Hillerødmotorvejen samt for selve Motorring 3,

Udbygning af Motorring 3 giver de største samlede tidsbesparelser, og det vil derfor være hensigtsmæssigt først at gennemføre denne. Udbygningen af Motorring 3 vil give en mindre aflastning af Motorring 4, og det er Vejdirektoratets vurdering, at udbygningen af Køge Bugt Motorvejen, Holbækmotorvejen, Frederikssundmotorvejen og Hillerødmotorvejen er de projekter, der bør gennemføres som de første efter udbygningen af Motorring 3.

Projektnr.	Projekt navn		
02-M4	Motorring 4, udbygning fra 4 til 6 spor fra Holbækmotorvejen til Frederikssundmotorvejen		
Hovedlandejevsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
4	6-sporet motorvej	4 km	PLA
Korridor	Rute		
Ring 4	O 4		
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår		
2004	2008		
Hjemmelmæssig status	Andre forhold		

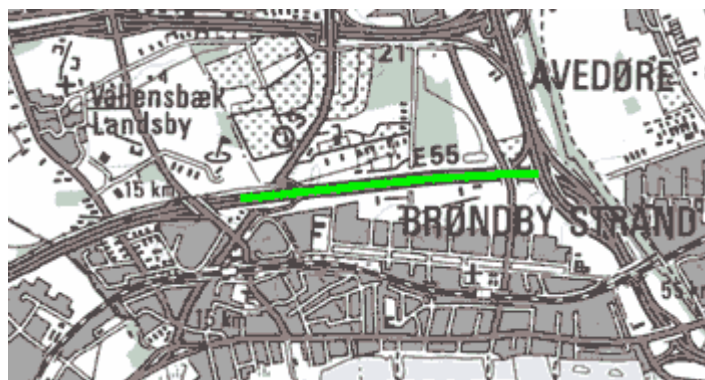
Der er ikke gennemført VVM.	Anbefalet med henblik på yderligere undersøgelser i Skitse til trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet.
Trafikudvikling i korridor/på strækning ÅDT 1998: 54.000 (vækst 1988-98: 35 pct.)	Trafikprognose 1998-2010 forventes vækst på 30-40 pct. Såfremt kapaciteten ikke øges, bliver væksten mindre, hvilket vil indebære øget sivetrafik.
Trafiktype/kategori National-, regional og lokaltrafik.	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001) (50/50) 80 mio. kr. (Forudsat udbygning i midterrabat)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning Under forudsætning af at Motorring 3 er udbygget til 6 spor, er beregnet en intern rente på 37 % (Forudsat udbygning i midterrabat)
Fordele og ulemper Trafikafviklingsproblemerne i morgen- og eftermiddagsmyldretiden vil blive mærkbart reduceret, og der vil blive tidsbesparelser for trafikanterne, da der bliver mindre køkørsel. Dette vil indbære et forbedret kørselsmønster med begrænsning af køretøjernes emissioner og større trafiksikkerhed, bl. a. i form af færre bagendekollisioner.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn:

Køge Bugt Motorvejen, udbygning fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Vallensbæk Torvevej



Kort beskrivelse af projektet

Den 4-sporede strækning af Køge Bugt Motorvejen fra Motorring 3 til Vallensbæk Torvevej udgør en flaskehals i morgenmyldretiden, og fremkommelighedsproblemerne må forudses at blive væsentligt forøget de kommende år.

Køge Bugt Motorvejen er i øvrigt 6-sporet fra Vallensbæk Torvevej og videre mod syd, og det er et problem, at trafikken på den 4-sporede strækning er større end på den tilstødende 6-sporede.

Vejdirektoratet har i 1999 udarbejdet skitseprojekt og anlægsoverslag for udbygning til 6 spor.

Udbygningen vil kunne påvirke trafikanternes valg af rute fra Køge Bugt Motorvejen til Motorring 3 således, at flere vil fortsætte ad Køge Bugt Motorvejen helt frem til Motorring 3 i stedet for at benytte Motorring 4-Holbækmotorvejen. Dette vil kunne medvirke til aflastning af den del af Holbækmotorvejen, som ligger mellem Motorring 4 og Motorringvejen, og som også i fremtiden må forventes at have en trafik meget tæt på kapacitetsgrænsen.

Projektnr.	Projekt navn		
03-M10	Køge Bugt Motorvejen, udbygning fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Vallensbæk Torvevej		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
10	6-sporet motorvej	2,5 km	PLA
Korridor		Rute	
København-Køge		E20, E47, E55	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2001		2003	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Køge Bugt Motorvejsstrækningen Motorring 3 Vallensbæk Torvevej er delvist forberedt for udbygning til 6 spor. I bemærkningerne til forslaget til anlægslov (Lov nr. 321 af 10. juni 1976) var således forudsat, at hele Køge Bugt Motorvejen skulle kunne udbygges til 6 spor.		Anbefalet med henblik på yderligere undersøgelser i Skitse til trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT 1988: 28.600 ÅDT 1998: 51.000 Trafikken er 1988-98 steget med ca. 80% som følge af først åbningen af Kalvebodbroen-Amagermotorvejen, senere Centrumsforbindelsen og senest Øresundsmotorvejen.		Trafikken forventes frem til 2010 at stige med 30-50%, bl.a. som følge af åbningen af Øresundsforbindelsen og etableringen af Ørestaden.	
Trafiktype/kategori			
International trafik som del af E20, E47 og E55, der fører til Helsingør og til Øresundsforbindelsen. I øvrigt domineres vejen af bolig-arbejdsstedstrafik og regional- og fjerntrafik mellem Sjælland/Danmark og Hovedstaden, herunder trafik til og fra Lufthavnen.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
(50/50)		Under forudsætning af at Motorring 3 er	

75 mio. kr.

udbygget til 6 spor, er beregnet en intern rente på 30 %

Fordele og ulemper

Konsekvenserne af udbygningen til 6 spor forventes primært at blive en tidsbesparelse svarende til den nuværende forsinkelse. Herudover forventes en udvidelse af give en mere jævn trafikafvikling til fordel for emissionsniveauet, ligesom der forventes en sikkerhedseffekt som følge af sparede bagendekollisioner ved køophobning.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Køge Bugt Motorvejen, udbygning fra 6 til 8 spor fra Hundige til Greve S**Kort****Kort beskrivelse af projektet**

På den nuværende 6-sporede strækning af Køge Bugt Motorvejen er der fremkommelighedsproblemer syd for Motorring 4 både i retning mod København og i retning mod Køge i henholdsvis morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Trafikken nord for Greve C udgjorde i 1999 ca. 93.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Frem til 2010 er den potentielle trafikvækst ca. 45%, men den forventede realiserbare vækst betydeligt lavere - ca. 25%. Det indebærer betydelige problemer ikke kun på selve motorvejen, men i hele trafikkorridoren.

I morgenmyldretiden er der en flaskehals ved tilkørslen fra Greve C i retning mod København, som giver anledning til lange køer på motorvejen syd for Greve C. Flaskehalsen var hovedårsag til en samlet forsinkelse på ca. 140.000 timer i 1999 på Køge Bugt Motorvejen i nordlig retning.

I eftermiddagsmyldretiden er der flaskehalsproblemer i retning mod Køge ved sammenfletningen af trafikken fra Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen. Årsagen er manglende kapacitet, hvor kørebanen for sydgående trafik indsnævres fra 4 til 3 kørespor syd for Motorring 4.

Problemerne vil kunne afhjælpes ved udbygning af motorvejen fra 6 til 8 spor fra Motorring 4 og videre mod syd til Greve Syd.

Anlægsoverslaget på hosstående side er beregnet under forudsætning af, at der anlægges nødspor langs begge sider af de to 4-sporede kørebaner, og at tilslutningsanlægget ved Greve C udbygges med sydvendte ramper. Jf. side 100-101.

Projektnr.	Projekt navn		
04-M10	Køge Bugt Motorvejen, udbygning fra 6 til 8 spor fra Hundige til Greve S		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
10	8-sporet motorvej	4 km	PLA
Korridor		Rute	
København-Køge		E20/E47/E55	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2004		2008	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Der er ikke gennemført VVM		Anbefalet med henblik på yderligere undersøgelser i Skitse til trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT 1998: 74-85.000		1998-2010 forventes vækst på 25-45%.	
Vækst 1988-98: 37% (Mærkbar vækst efter åbning af den faste forbindelse over Storebælt).		Såfremt kapaciteten ikke øges, bliver væksten mindre, hvilket vil indebære øget sivetrafik.	
Trafiktype/kategori			
Betydelig international trafik Esbjerg-Sverige samt Rødby/Gedser-Sverige, som må forventes at stige, efter Øresundsbroens åbning.			
Den daglige trafik domineres dog af bolig-arbejdsstedstrafik og af regional- og fjerntrafik mellem Sjælland/Danmark og Hovedstaden.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
(50/50) 250 mio. kr.		Under forudsætning af at Motorring 3 er udbygget til 6 spor, er for samtidig udbygning af Køge Bugt Motorvejsstrækningerne Motorring 3-Vallensbæk Torvevej (til 6 spor), jf. side 14-15, og Hundige-Greve S (til 8 spor) beregnet en intern rente på 18 %.	
Fordele og ulemper			
Trafikafviklingsproblemerne i morgen- og eftermiddagsmyldretiden vil blive mærkbart reduceret, og der vil blive tidsbesparelser for trafikanterne, da der bliver mindre køkørsel. Dette vil indbære et forbedret kørselsmønster med begrænsning af køretøjernes emissioner og større trafikikkerhed, bl. a. i form af færre bagendekollisioner. Endvidere reduceres sivetrafikken ad Gl. Køge Landevej og Køge-Taastrup Landevej med lokale miljøforbedringer til følge.			
Det skal påpeges, at der p.t. ikke findes 8-sporede motorveje i Danmark. Udbygning til 8 spor må derfor i givet fald baseres på en nærmere undersøgelse af den trafiktekniske løsning.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Holbækmotorvejen - udbygning fra 4 til 6 spor fra Fløng til Roskilde V

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Der er dagligt fremkommelighedsproblemer i spidstimerne på den 4-sporede Holbækmotorvej mellem Fløng og Roskilde V. En udbygning til 6 spor vil forbedre de trafikale forhold væsentligt. Flere tilslutningsanlæg vil med fordel kunne ændres/suppleres i forbindelse med udbygningen i overensstemmelse med lokale ønsker.

Anlægsoverslaget på hosstående side er således beregnet under forudsætning af, at de på side 102-107 beskrevne ændringer og nye ramper gennemføres.

Udbygningen kan gennemføres i etaper, f. eks. Fløng-Roskilde Ø og Roskilde Ø-Roskilde V.

Projekt nr.	Projekt navn		
05-M11	Holbækmotorvejen - udbygning fra 4 til 6 spor fra Fløng til Roskilde V		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
11	4 spor	11 km	PLA
Korridor	Rute		
København-Roskilde-Holbæk	Rute 21		
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår		
2004	2009		
Hjemmelmæssig status	Andre forhold		
Der er ikke gennemført VVM	Anbefalet med henblik på yderligere undersøgelser i Skitse til trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet.		
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose		
Fløng: 35.000 (1988), 51.800 (1998)	1998-2010 forventes vækst på 20-30%.		

Roskilde: 30.800 (1988), 44.000 (1998)	Såfremt kapaciteten ikke øges, bliver væksten mindre, hvilket vil indebære øget sivetrafik.
Trafiktype/kategori	
Nationaltrafik samt moderat ferietrafik.	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
(50/50) Fløng-Roskilde Ø: 250 mio. kr. Roskilde Ø-Roskilde V: 390 mio. kr.	Under forudsætning af at Motorring 3 er udbygget til 6 spor, er for udbygning af strækningen Fløng-Roskilde Ø beregnet en intern rente på 14 ½ %, og for udbygning af den samlede strækning Fløng-Roskilde V en intern rente på 15 %.
Fordele og ulemper	
Trafikafviklingsproblemerne i spidstimerne vil blive mærkbart reduceret med tidsbesparelser for trafikanterne, som følge af mindre køkørsel. Dette vil indbære et forbedret kørselsmønster med begrænsning af køretøjernes emissioner og større trafiksikkerhed, bl. a. i form af færre bagendekollisioner.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Ny højklasset vej i Frederikssundfingern

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Vejdirektoratet gennemfører p.t. en VVM-undersøgelse for en ny højklasset vej i Frederikssundfingern. I undersøgelsen indgår en vurdering af tidligere fremsatte linieføringsforslag og eventuelle nye muligheder for en ny højklasset vej i forlængelse af Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 frem til forbindelse med den nuværende Frederikssundsvej vest for Ølstykke. Herfra og frem til rundkørslen ved rute 53/207 øst for Frederikssund omfatter undersøgelsen kun mulige udbygninger af den eksisterende vej.

VVM-undersøgelsen omfatter i øvrigt hele statsvejsstrækningen fra Motorring 3 ad Jyllingevej-Frederikssundmotorvejen-Motorring 4-Ring 4-Ballerup Byvej-Måløv Byvej-Frederikssundsvej, og ud over motorvejsforlængelsen undersøges også mulighederne for at forbedre den nuværende Ballerup Byvej-Måløv Byvej-Frederikssundsvej.

Øst for Frederikssundmotorvejen ved Jyllingevej vil det blive vurderet, om strækningen fra Ring 3 til Motorringvejen eventuelt skal udføres med motorvejsstandard.

En mulig 1. etape af en eventuel forlængelse af Frederikssundmotorvejen, som vil aflaste Ballerup, kunne være en forlængelse 4 km mod vest frem til forbindelse med Smørum Parkvej, således at trafikanterne kan fortsætte ad denne øst om Smørumnedre til den nuværende Frederikssundsvej (Måløv Byvej). Københavns Amt har i 1994 udarbejdet regionplantillæg med VVM-redegørelse for en sådan løsning, hvor Frederikssundmotorvejens forlængelse er forudsat udført som 2-sporet motortrafikvej.

Alternativt kunne en 1. etape omfatte en forlængelse af Frederikssundmotorvejen frem til forbindelse med en eventuelt kommende Tværvej vest om Smørumnedre og øst eller vest om Smørumovre. Hvis Tværvej anlægges i sydlig forlængelse af Knardrupvej (som planlagt af Kbh's Amt), og videre mod syd med et forløb vest om Smørumovre (som ønsket af Ledøje-Smørum Kommune), vil der være behov for at forbinde motorvejsforlængelsen med Frederikssundsvej vest for Knardrupvej, idet ruten ad Tværvej vil indebære stor omvejskørsel. Derfor er der mhp. en foreløbig samfundsøkonomisk vurdering undersøgt en 1. etape med forbindelsesvej til Frederikssundsvej via den eksisterende vej tunnel under S-banen øst for Veksø.

Projektnr.	Projekt navn		
06-M12	Ny højklasset vej i Frederikssundfingern		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
112-12-4-503-522	Motorvej og/eller mtv.	34 km	PLA
Korridor		Rute	
Frederikssundfingern		211	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2003		1. etape: 2009	
Hjemmelmessig status		Andre forhold	
I forbindelse med finanslovforliget 1999 har Folketinget besluttet at iværksætte en VVM-undersøgelse af en højklasset vej (motorvej, motortrafikvej, en kombination heraf eller en udbygning af den eksisterende vej) i Frederikssundfingern fra Motorringvejen M3 til Frederikssund.		-	
Trafikudvikling på strækning		Trafikprognose	
ÅDT på Frederikssundsvej vest for Ring 4: 1998: 37.000 1988: 34.000		1998-2010 forventes for den nuværende Frederikssundsvej en vækst på 12-30% ved Veksø. Såfremt kapaciteten ikke øges, bliver væksten mindre, hvilket vil indebære øget sivetrafik.	
Trafiktype/kategori			
Regional- og pendlertrafik.			

Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
<p>(50/50)</p> <p>1. etape fra Motorring 4 til Tværvej med forbindelsesvej til Veksø Ø 434 mio. kr. (heraf 39 mio. kr. til Tværvej og Smørum Parkvej)</p> <p>Tværvej - Ølstykke V (Lille Rørbæk) 530 mio. kr.</p> <p>Tilslutningsanlæg ved Ring 3 42 mio. kr.</p> <p>Ring 3 - Motorring 3 (Jyllingevej) 105 mio. kr.</p>	<p>Under forudsætning af at Motorring 3 er udbygget til 6 spor, er for den i rubrikken ”Anlægsoverslag” beskrevne 1. etape beregnet en intern rente på 14 %.</p>
<p>Fordele og ulemper</p> <p>Anlæg af en første etape af en højklasset vej syd om Ballerup vil kunne aflaste såvel den nuværende hovedlandevej Ballerup Byvej, hvor der er store trafikafviklingsproblemer i myldretiden, som det øvrige vejnet gennem Ballerup og området vest herfor.</p> <p>Det åbne land syd og vest for Smørumnedre med landsbyerne Ledøje, Smørumovre, Hove og Østrup samt herregården Edelgave og Værebros Ådal vil blive gennemskåret af nye store vejanlæg.</p>	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Hillerødmotorvejen, udbygning fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Værløse

Kort



Kort beskrivelse af projektet

På Hillerødmotorvejen konstateres dagligt fremkommelighedsproblemer i morgenmyldretiden i retning mod København. Problemerne skyldes dels en meget stor trafikbelastning, dels den meget korte afstand mellem tilkørselsrampen fra Frederiksborgvej og frakørselsrampen til Ring 4, som vanskeliggør ind- og udfletning af henholdsvis tilkørende trafik mod syd fra Frederiksborgvej og frakørende motorvejstrafik fra nord til Ring 4.

Fletteproblemerne vil kunne afhjælpes ved anlæg af parallelbaner langs Hillerødmotorvejen fra

Frederiksborgvej til Vadstrupvej syd for Ring 4, således at udveksling mellem motorvejen og tilslutningerne til Frederiksborgvej, Ring 4 og Vadstrupvej kan ske på parallelbanerne.

Parallelbanerne vil endvidere give mulighed for at imødekomme Gladsaxe Kommunes ønske om anlæg af nordvendte ramper til Vadstrupvej, hvor der idag kun er sydvendte ramper til motorvejen. Anlæg af nordvendte ramper vil aflaste Bagsværd Hovedgade for motorvejstrafik fra nord til erhvervsområdet ved Vadstrupvej og boligområdet Værebroparken, idet denne trafik idag må benytte frakørslen til Ring 4 og køre ad Bagsværd Hovedgade til Vadstrupvej.

Der er tidligere skitseret en løsning med smalle parallelbaner fra og med Frederiksborgvej til og med Vadstrupvej inklusive nordvendte ramper til Vadstrupvej. Med denne løsning, der kan gennemføres uden udskiftning af broerne over motorvejen, fjernes fletteproblemerne fra selve motorvejen, hvorimod der kun opnås en lille forbedring af motorvejens kapacitet. Endvidere vil høje køretøjer, der idag ikke kan passere under de eksisterende broer under motorvejen, kunne henvises til de smalle parallelbaner, idet disse kan anlægges med fuld frihøjde under de eksisterende broers sidefag.

En effektiv forbedring af kapaciteten opnås ved at udbygge motorvejen til 6 spor fra Værløse til Motorring 3. Herefter vil der ikke længere være behov for, at Frederiksborgvej skal aflaste motorvejen syd for Kollekollevej, hvorfor Frederiksborgvejs tilslutning til motorvejen kan afbrydes, således at de nuværende fletteproblemer, som skyldes den korte afstand mellem Frederiksborgvejs sydvendte ramper og de nordvendte ramper ved Ring 4, elimineres.

Udbygningen til 6 spor kan eventuelt suppleres med parallelbaner mellem Ring 4 og Vadstrupvej, således at der kan etableres nordvendte ramper til Vadstrupvej.

Projektnr.	Projekt navn		
07-M13	Hillerødmotorvejen, udbygning fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Værløse		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
13	.6-sporet motorvej	5 km	PLA
Korridor	Rute		
København-Hillerød	Rute 16		
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår		
2004	2008		
Hjemmelmæssig status	Andre forhold		
Der er ikke gennemført VVM.	Anbefalet med henblik på yderligere undersøgelser i Skitse til trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet.		
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose		
ÅDT 1988: 27-42.000 ÅDT 1998: 45-57.000	1998-2010 forventes en vækst på 18 pct., hvis kapaciteten ikke øges og på 38 pct., hvis motorvejen udbygges.		
Trafiktype/kategori			
National- og pendlertrafik			

<p>Anlægsoverslag (prisniveau 2001)</p> <p>(50/50)</p> <p>Smalle parallelbaner og nordvendte ramper ved Vadstrupvej: 62 mio. kr.</p> <p>Udbygning til 6 spor 351 mio. kr.</p> <p>Udbygning til 6 spor med parallelbaner og nordvendte ramper ved Vadstrupvej: 592 mio.kr.</p>	<p>Samfundsøkonomisk nytte/forrentning</p> <p>Under forudsætning af at Motorring 3 er udbygget til 6 spor, er for anlæg af smalle parallelbaner og nordvendte ramper ved Vadstrupvej beregnet en intern rente på 1 ½ %, for udbygning til 6 spor en intern rente på 5 % og for udbygning til 6 spor med parallelbaner og nordvendte ramper ved Vadstrupvej en intern rente på 2 %.</p>
<p>Fordele og ulemper</p> <p>Trafikafviklingsproblemerne i morgen- og eftermiddagsmyldretiden vil blive mærkbart reduceret, og der vil blive tidsbesparelser for trafikanterne, da der bliver mindre køkørsel. Dette vil indbære et forbedret kørselsmønster med begrænsning af køretøjernes emissioner og større trafiksikkerhed, bl. a. i form af færre bagendekollisioner.</p>	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Helsingørmotorvejen, udbygning fra 4 til 6 spor fra Øverød til Isterød

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Udbygningen af Helsingørmotorvejen til 6 spor fra Jægersborg til Øverød har resulteret i en markant forbedring af de trafikale forhold på strækningen.

Men på den 4-sporede strækning nord for Øverød konstateres fortsat dagligt fremkommelighedsproblemer i morgenmyldretiden i retning mod København.

Disse problemer vil kunne afhjælpes ved at fortsætte udbygningen til 6 spor fra Øverød til Isterød (Hørsholm C), hvor Isterødvejen - motortrafikvej rute 19 - afgrenes til Hillerød.

Strækningen er en af Danmarks ældste motorveje og som sådan anlagt uden nødspor. I forbindelse med en eventuel udbygning vil der med fordel kunne etableres nødspor ligesom det blev gjort ved udbygningen af strækningen Jægersborg-Øverød.

Projektnr.	Projekt navn		
08-M14	Helsingørmotorvejen, udbygning fra 4 til 6 spor fra Øverød til Isterød		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
14	6-sporet motorvej	5,6 km	PLA
Korridor		Rute	
København-Helsingør		19 og E47/E55	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2004		2008	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Der er ikke gennemført VVM.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT 1988: ca 35.000		1998-2010 forventes en vækst på 25 pct., hvis kapaciteten ikke øges og på 45 pct., hvis motorvejen udbygges.	
ÅDT 1998: ca. 50.000			
Trafiktype/kategori			
International trafik og pendlertrafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 105 mio. kr.		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			
Trafikafviklingsproblemerne i morgen- og eftermiddagsmyldretiden vil blive mærkbart reduceret, og der vil blive tidsbesparelser for trafikanterne, da der bliver mindre køkørsel. Dette vil indbære et forbedret kørselsmønster med begrænsning af køretøjernes emissioner og større trafiksikkerhed, bl. a. i form af færre bagendekollisioner.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Udbygning fra 2 til 4 spor fra Helsingørmotorvejen til Prøvestensvej

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Den 2-sporede hovedlandevej, Kongevejen syd for Helsingør, er stærkt overbelastet, hvorfor der er behov for en udbygning af vejen til 4 spor.

I midten af 1990'erne vurderedes en række alternativer for en ny færgevejsforbindelse til havnen i Helsingør. Disse forlægninger af den nuværende hovedlandevej er i mellemtiden opgivet, hvorfor trafikken fortsat skal køre ad den nuværende hovedlandevej, Kongevejen, til færgehavnen.

Helsingørmotorvejen afsluttes i et signalreguleret kryds syd for Helsingør, hvor landevejen Hillerød-Helsingør tilsluttes den nordlige del af Kongevejen, som udgør hovedlandevejen til Helsingør.

Kongevejen havde i 1999 en årsdøgntrafik på 23.000, hvoraf 8.000 kommer fra (eller kører til) landevejen Hillerød-Helsingør, og 15.000 kommer fra (eller kører til) motorvejen. Dette betyder, at trafikken på den 2-sporede Kongevej nord for landevejen til Hillerød er væsentligt større end trafikken på den 4-sporede motorvej syd herfor.

Selvom trafikken til færgerne forventes at falde med ca. 3.000 biler pr. årsdøgn efter åbningen af den faste forbindelse over Øresund, vil der fortsat være en meget stor trafik på Kongevejen, og behov for udbygning af vejen til 4 spor.

Projektnr.	Projekt navn		
09	Udbygning fra 2 til 4 spor fra Helsingørmotorvejen til Prøvestensvej		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
109	4-sporet vej med blandet trafik.	2,5 km	PLA
Korridor		Rute	
København-Helsingør		E47 og E55	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2004		2008	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Der er ikke gennemført VVM-procedure.		En tidligere planlagt forlægning af hovedlandevejen til Helsingør Havn (den såkaldte "Færgevej") er opgivet.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	

Med en årsdøgntrafik på 23.000 i 1999 er vejen blandt de mest trafikerede på hovedlandvejsnettet udenfor motorvejene.	Færgetrafikken forventes at falde med ca. 3.000 biler pr. årsdøgn efter åbningen af den faste forbindelse over Øresund. Den øvrige trafik må forventes at stige ligesom det er tilfældet for landet.
Trafiktype/kategori International trafik, regional trafik og lokal trafik.	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001) Skøn: 30-50 mio. kr. afhængig af valg af vejstandard og krydsløsninger. Der er ikke udført skitseprojekt.	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning Ikke beregnet, men må antages at være positiv pga. den meget store trafik.
Fordele og ulemper En udbygning fra 2 til 4 spor vil betyde en markant forbedring af fremkommeligheden på den stærkt trafikerede vej.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Sydmotorvejen - udbygning fra 2 til 4 spor fra Ønslev til Saksøbing



Kort beskrivelse af projektet :

Udbygning af den 2-sporede motortrafikvej Ønslev-Saksøbing til 4-sporet motorvej.

Sydmotorvejen Køge-Rødby er anlagt som 4-sporet motorvej bortset fra strækningen Ønslev-Saksøbing, der er anlagt som 2-sporet motortrafikvej i to etaper:

Strækningen nærmest Saksøbing (4 km) blev åbnet i 1963, og den øvrige strækning (10 km) inkl. Guldborgsundtunnelen blev åbnet i 1988.

Kørsel på den 2-sporede strækning udgør en risiko, hvis trafikanterne ikke er opmærksomme på, at de deler kørebanen med den modsatte trafik i modsætning til, hvad der er tilfældet på motorvejsstrækningerne.

Strækningen er delvis forberedt til udbygning til 4-sporet motorvej:

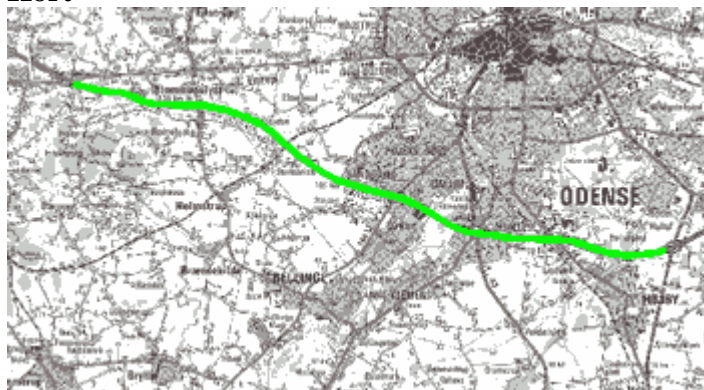
Guldborgsundtunnelen er således anlagt med 4 spor (uden nødspor) ligesom overførte broer er udført for 4 spor, og en del af de nødvendige ekspropriationer er allerede foretaget.

Projekt nr.	Projekt navn :		
10-M30	Sydmotorvejen - udbygning fra 2 til 4 spor fra Ønslev til Sakskøbing		
Hovedlandevejsnr. :	Vejstandard :	Længde :	Ansvarlig i VD :
30	4-sporet motorvej	14 km	PLA
Korridor :		Rute :	
(København)-Køge-Rødby		E 47	
Tidligst igangsættelsesår :		Tidligst åbningsår :	
2003		2007	
Hjemmelmæssig status :		Andre forhold :	
<p>Projekteringslov (1972) for 4-sporet motorvej.</p> <p>Anlægslov (1976) for bred motortrafikvej.</p> <p>Der foreligger delvis detailprojekt for 4 spor.</p> <p>Der er ikke udført VVM-procedurer.</p>		<p>Finansudvalget vedtog i 1979, at strækningen fra Ønslev skulle anlægges som "½ motorvej" forberedt til udbygning til 4-sporet motorvej.</p> <p>Udbygningen til 4 spor antages knyttet til en evt. beslutning om en fast forbindelse over Femer Bælt.</p>	
Trafikudvikling i korridor/på strækning :		Trafikprognose :	
<p>ÅDT 1998: 8.400-8.700.</p> <p>Det svarer til en stigning på 31 % siden 1990.</p>		<p>Der henvises til udredningsarbejdet vedr. Femer Bælt-forbindelsen. Hvis denne gennemføres, må der forventes et trafikspring ud over den generelle stigning i biltrafikken.</p>	
Trafiktype/kategori :			
International trafik og udpræget ferietrafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning :	
<p>Skøn:</p> <p>130 mio. kr.</p>		ej beregnet	
Fordele og ulemper :			
Forbedring af trafiksikkerhed og fremkommelighed.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Den Fynske Motorvej - udbygning fra 4-6 spor fra Odense SØ til Odense V

Kort**Kort beskrivelse af projektet**

På baggrund af de meget store trafikmængder på Den Fynske Motorvej, E20, ved Odense kan det blive aktuelt at udbygge strækningen Odense SØ – Odense V fra 4 til 6 spor.

Projektnr.	Projekt navn		
11-M40	Den Fynske Motorvej - udbygning fra 4-6 spor fra Odense SØ til Odense V		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
40	6-sporet motorvej	16 km	PLA
Korridor		Rute	
København-Esbjerg		E20	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2004		2008	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Der er ikke gennemført VVM		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Syd for Odense: 16.000 (1988) Syd for Odense: 34.800 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
International trafik, regional trafik og lokal trafik			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 420 mio. kr.		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			

En udbygning fra 4 til 6 spor vil betyde en markant forøgelse af motorvejens kapacitet.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Esbjerg-Kolding Motorvejens indføring til Esbjerg Havn

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Folketinget vedtog i 1989 anlægslov for en ny 4-sporet motorvej fra Kolding til Esbjerg.

Motorvejen ender ved Jernevej øst for det centrale Esbjerg. Esbjerg Kommune har ønsket at vejen skulle videreføres frem til havnen.

Belægningen på den eksisterende vej til havnen er meget dårlig og trænger til en total renovering, som vurderes at koste ca. 10 mio. kr.

Vejdirektoratet har i år 2000 udgivet "Rapport nr. 179, Gammelby Ringvej, E 20's indføring til Esbjerg". Heri er opstillet to forskellige projektforslag til aftrapning fra motorvej til almindelig hovedlandevej frem til havneområderne i Esbjerg.

Projektforslag 1 omfatter bl.a. en lukning af en række vejtilslutninger, ombygning af flere kryds, etablering af grøn bølge, etablering af sammenhængende stinet og to stitunneler, omprofilering af den nuværende kørebane og ny belægning med overslag på i alt 28 mio. i prisniveau 2001.

Projektforslag 2 omfatter det samme som projektforslag 1 plus udbygning af Gammelby Ringvej fra 2 spor til 4 spor på strækningen mellem Jernevej og Darumvej. Overslaget for projektforslag 2 er opgjort til 49 mio. kr. i prisniveau 2001.

Projektnr.	Projekt navn		
12-M52	Esbjerg-Kolding Motorvejens indføring til Esbjerg Havn		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
52	2- eller 4-sporet motortrafikvej samt bygade med blandet trafik	2,6 km	PLA

Korridor	Rute
Gammelby Ringvej	E20
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår
2001	2003
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
-	Vejdirektoratets "Rapport 179, 2000. Gammelby Ringvej, E 20's indføring til Esbjerg" er skrevet i samarbejde med Esbjerg Kommune og Esbjerg Statshavn, som har ønsket analysen gennemført, idet man forventede at den nye motorvej ville øge det trafikale pres på Gammelby Ringvej. Rapporten har været sendt til høring. Høringssvar foreligger. Vejdirektoratets indstilling fremsendes til Trafikministeriet.
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
Trafikken på Gammelby Ringvej steg fra 6.200 i ÅDT i 1997, før motorvejen blev åbnet, til 7.400 i 1998 efter åbningen af motorvejen. Længere inde mod havnen, vest for Darumvejens tilslutning og vest for den strækning, der foreslås udbygget til 4 spor, er de tilsvarende tal 9.400 og 10.500.	-
Trafiktype/kategori	
International trafik til Esbjerg Havn. Lokal trafik til Esbjerg og erhvervstrafik til de øvrige industriområder i det sydlige Esbjerg.	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 28 eller 49 mio. kr. afhængig af valg af projektforslag (inklusive ca. 10 mio. kr. til belægningsrenovering).	Ikke beregnet
Fordele og ulemper	
Trafiksikkerheden fremmes ved lukning af sideveje. Ombygning af kryds og koordinering af signalanlæg giver bedre trafikafvikling. Der skabes sammenhængende stiforbindelse langs vejen og bedre muligheder for at krydse vejen for de lette trafikanter.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Den Midtjyske Motorvej - udbygning fra 4 til 6 spor fra Herslev til Hornstrup**Kort****Kort beskrivelse af projektet**

På baggrund af de meget store trafikmængder på Den Midtjyske Motorvej, E45, kan det blive aktuelt at udbygge strækningen Herslev-Hornstrup fra 4 til 6 spor. I strækningen indgår Vejlefjord, hvor udvidelsen til 6 spor kan ske ved at inddrage nødsporene i kørebanearealet.

Med åbningen af motorvejsstrækningen mellem Herslev og Brørup i 1994 blev motorvejstrekanten i det, der kaldes ”Trekantområdet”, færdigudbygget. Herefter blev det muligt at køre på motorvej mellem Vejle og Lillebælt.

Den gode infrastruktur, sammenholdt med den centrale placering, har gjort Trekantområdet til et vigtigt kraftcenter i Danmark. En effekt, som i 1998 blev forstærket med åbningen af Storebæltsbroen og Esbjergmotorvejen. Sidstnævnte vejåbninger har givet ganske betydelig vækst i trafikken.

På strækningen er planlagt tilslutning af ”Borgmestervejen” ved Skærup, jf. projektnr. 58 side 128-130.

Projektnr.	Projekt navn		
13-M60	Den Midtjyske Motorvej – udbygning fra 4 til 6 spor fra Herslev til Hornstrup		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
60	Udbygning til 6 spor fra Herslev til Vejle Nord.	16,6 km	PLA
Korridor		Rute	
Padborg-Aalborg.		E45	

Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår
2004	2008
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
Der er ikke gennemført VVM-procedure.	-
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
ÅDT: Vejlefjordbroen: 22.700 (1988), 48.100 (1998) Svinholt: 2.600 (1988), 42.900 (1998)	-
Trafiktype/kategori	
International trafik, national trafik, regional trafik og moderat ferietrafik.	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 350 mio. kr.	Ikke beregnet
Fordele og ulemper	
En udbygning fra 4 til 6 spor vil betyde en markant forøgelse af motorvejens kapacitet.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Den Midtjyske Motorvej – udbygning fra 4 til 6 spor fra Hørning til Søften

Kort



Kort beskrivelse af projektet

På baggrund af de meget store trafikmængder på Den Midtjyske Motorvej, E45, kan det blive aktuelt at udbygge strækningen Hørning-Søften fra 4 til 6 spor.

Projekt nr.	Projekt navn		
14-M60	Den Midtjyske Motorvej – udbygning fra 4 til 6 spor fra Hørning til Søften		
Hovedlande vejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
60	Udbygning til 6 spor fra Hørning til Søften	16 km	PLA
Korridor		Rute	
Padborg-Aalborg.		E45	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2004		2008	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Der er ikke gennemført VVM-procedure.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Hørning-rute 15: 16.300 (1994), 27.600 (1998) Rute 15-rute 26: 17.500 (1994), 26.800 (1998) Rute 26-Søften: 17.800 (1994), 25.100 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
International trafik, national trafik samt regional trafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 420 mio. kr.		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			
En udbygning fra 4 til 6 spor vil betyde en markant forøgelse af motorvejens kapacitet.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Den Nordjyske Motorvejs indføring til Hirtshals Havn

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Projektet vedrører afslutningen af motorvejen ind mod Hirtshals i form af en passende nedtrapning af motorvejen. Der er ingen kapacitetsproblemer på den eksisterende vej, men visse kryds kan dog være problematiske i forbindelse med færgetræk, hvorfor de foreslås ombygget.

Folketinget besluttede ved anlægslov af 2. maj 1990 at anlægge flere hovedlandeveisstrækninger som motorveje bl.a. hovedlandevejen mellem Hjørring og Hirtshals. Der blev ikke taget stilling til, hvor motorvejen ved Hirtshals skulle afsluttes.

Vejdirektoratet udgav i 1996 "Rapport nr. 63, Afslutning af motorvejen ved Hirtshals". Heri er der opstillet fire alternativer til aftrapning fra motorvej til almindelig hovedlandevej frem til færgehavnen i Hirtshals.

I to af alternativerne afsluttes motorvejen ved den eksisterende rundkørsel ved landevej 627, Skagensvej. På strækningen nord for denne gennemføres en sanering af adgangsforhold, således at traktorer og andre langsomtkørende vil blive henvist til det lokale vejnet. Der gennemføres samtidig en række ombygninger af kryds.

I de to andre alternativer nedlægges den nuværende rundkørsel ved landevej 627, Skagensvej og erstattes med et motorvejs-tilslutningsanlæg. De to alternativer adskiller sig ved, at motorvejen i det ene kun føres over Skagensvej med 2 spor, idet trafikken her splittes op i trafik til henholdsvis Skagensvej og Hirtshals, medens motorvejen i det andet alternativ føres over Skagensvej med alle 4 spor, således at der først sker en nedtrapning til 2 spor nord for Skagensvej.

Projektnr.	Projekt navn		
15-M90	Den Nordjyske Motorvejs indføring til Hirtshals Havn		
Hovedlandeveisnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
90	Motor- eller motortrafikvej og alm. hovedlandevej	4 km	PLA
Korridor		Rute	
Aalborg-Hirtshals		E 39	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2001		2004	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	

<p>Anlægslov.</p> <p>På finanslovsforslaget for 2001 er afsat 50 mio. kr. til projektet, som nu skal drøftes med de lokale myndigheder.</p>	<p>Rapport 63, 1996, Afslutning af motorvejen ved Hirtshals.</p> <p>Rapporten har været sendt til høring i amt og kommune.</p> <p>Høringsvar foreligger og er sendt til trafikministeriet.</p>
<p>Trafikudvikling i korridor/på strækning</p> <p>ÅDT: 1988: 4.200 1998: 5.900</p>	<p>Trafikprognose</p> <p>-</p>
<p>Trafiktype/kategori</p> <p>Trafikken er sammensat af lokal trafik til Hirtshals og international trafik til Norge.</p>	
<p>Anlægsoverslag (prisniveau 2001)</p> <p>15- 55 mio. kr. afhængig af valg af løsning.</p>	<p>Samfundsøkonomisk nytte/forrentning</p> <p>-</p>
<p>Fordele og ulemper</p> <p>Forbedring af trafiksikkerhed og fremkommelighed i Hirtshals by.</p>	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motorvej fra Odense til Svendborg

Kort



Kort beskrivelse af projektet

I 1999 blev vedtaget lov om anlæg af en 4-sporet motorvej fra Odense til Svendborg.

Motorvejen skal anlægges fra Ørbækvej i Odense med udgangspunkt i den nuværende rute 9, således at den kommer til at skære Den Fynske Motorvej i samme punkt som idag.

Herfra føres vejen øst om Højby og videre mod syd med et forløb vest om Forskningscenter Årslev og Årslev by og øst om Ringe, hvor den nuværende rute 9 udbygges til motorvej frem til Gultved nord for Kværndrup.

Fra Gultved til Svendborg skal motorvejen forløbe parallelt med den nuværende rute 9 langs østsiden af denne.

Projektet er opdelt i følgende etaper:

1. Odense-Ringe
2. Ringe-Kværndrup
3. Kværndrup-Svendborg

Fyns Amt planlægger anlæg af en ringvej øst om Odense i nordlig forlængelse af den nye rute 9.

Projektnr.	Projekt navn		
16-rute09	Anlæg af motorvej fra Odense til Svendborg		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
205	4-sporet motorvej	35 km	ANL/SCO
Korridor		Rute	
Odense-Svendborg-(Maribo)		Rute9	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2001		2008 (etapevis åbning)	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Anlægslov nr. 400 af 2. juni 1999		Der er bevilget penge til skitseprojektering og forlods ekspropriation.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT:		ÅDT år 2010:	
Odense-Ringe: 10.400 (1988), 15.500 (1998)		22.000 biler på strækningen Odense-Ringe	
Ringe-Kværndrup: 9.500 (1988), 13.200 (1998)		16.000 biler på strækningen Ringe-Kværndrup, 14.000 biler på strækningen Kværndrup-Kirkeby og 17.000 biler på strækningen Kirkeby-Svendborg.	
Kværndrup-Kirkeby: 9.000 (1988), 11.200 (1998)			
Kirkeby-Svendborg: 9.100 (1988), 13.800 (1998)			
Trafiktype/kategori			
Nationaltrafik og regionaltrafik			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	

<p>(50/50)</p> <p>1056 mio. kr.</p> <p>Etape 1) ca. 475 mio. kr.</p> <p>Etape 2) ca. 211 mio. kr.</p> <p>Etape 3) ca. 370 mio. kr.</p>	<p>Førsteårsforrentning: ca. 7%.</p>
<p>Fordele og ulemper</p> <p>Motorvejen forventes at få en ikke kvantificérbar positiv effekt for erhvervslivet i hele det sydfynske område.</p> <p>I følge beregninger baseret på Vejdirektoratets uheldsstatistik vil der i gennemsnit pr. år spares 14 personskadeuheld svarende til trafikniveauet i år 2010. Der er i beregningerne taget højde for de uheldsbesparelser, der forventes som følge af de trafiksikkerhedsfremmende tiltag der blev gennemført på den nuværende hovedlandevej mellem Odense og Svendborg i 1996-98. Antallet af uheld vil kunne nedbringes yderligere, når der som planlagt gennemføres en trafiksanering på den nuværende hovedlandevej og tilpasning af denne til den fremtidige situation.</p>	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Svendborg til Lundby

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Rute 9, Odense-Spodsbjerg-Tårs-Maribo, forbinder landsdelene Fyn-Tåsinge-Langeland og Lolland-Falster via færgeforbindelsen Spodsbjerg-Tårs. Rute 9 udgør den korteste rute mellem Lolland-Falster og Fyn-Jylland.

Strækningen over Tåsinge har et dårligt tracé og passerer gennem Vindeby, Bregninge og Lundby, hvor der er hastighedsbegrænsning på 50 km/t.

Mellem Vindeby og Lundby Syd kan anlægges en motortrafikvej vest om Bregninge og øst om Lundby.

Projektnr.	Projekt navn		
17-rute09	Anlæg af motortrafikvej fra Svendborg til Lundby		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
206	2-sporet motortrafikvej	6,3 km	PLA
Korridor		Rute	
Svendborg-Maribo		Rute 9	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
Koordineres med Femer Bælt		Koordineres med Femer Bælt	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Der er ikke gennemført VVM		Omtalt i Trafikpolitisk redegørelse og handlingsplan af 1987. Ifølge "Storebæltsaftalen" skal færgeforbindelsen mellem Spodsbjerg og Tårs opretholdes efter åbningen af vejforbindelsen over Storebælt, og der skal sikres gode vejforbindelser for den sydlige rute Odense-Svendborg-Spodsbjerg-Tårs-Maribo (rute 9).	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Vindeby-Lundby: 7.000 (1988), 9.600 (1998) Lundby-Langelandsbro: 4.900 (1988), 7.000 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik, regional trafik og moderat ferietrafik			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
155 mio. kr.		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			
For strækningen Svendborg-Spodsbjerg vil en motortrafikvej på Tåsinge fra syd for Vindeby til syd for Lundby forbedre trafikafviklingen og miljøet i Bregninge og Lundby, som aflastes for gennemkørende trafik.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Rudkøbing til Simmerbølle

Kort



Kort beskrivelse af projektet

På Langeland er rute 9-strækningen ved Rudkøbing af ældre dato, mens strækningen Simmerbølle-Spodsbjerg er anlagt som motortrafikvej i 1983. Strækningen Rudkøbing-Simmerbølle har facadeadgange ved Rudkøbing og er derfor ikke egnet til ombygning til motortrafikvej.

Den manglende motortrafikvejsstrækning mellem Rudkøbing og Simmerbølle kan anlægges i et tracé parallelt med den nuværende hovedlandevej nord for denne.

Projektnr.	Projekt navn		
18-rute09	Anlæg af motortrafikvej fra Rudkøbing til Simmerbølle		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
206	2-sporet motortrafikvej	3,6 km	PLA
Korridor		Rute	
Nord om Rudkøbing		Rute 9	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
Koordineres med Femer Bælt		Koordineres med Femer Bælt	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Trafikpolitisk redegørelse og handlingsplan af 1987.		Ifølge "Storebæltsaftalen" skal færgeforbindelsen mellem Spodsbjerg og Tårs opretholdes også efter åbningen af vejforbindelsen over Storebælt. Endvidere skal der sikres gode vejforbindelser for den sydlige rute Odense-Svendborg-Spodsbjerg-Tårs-Maribo (rute 9).	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Øst for Rudkøbing: 5.400 (1988), 4.900 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik samt moderat ferietrafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	

Skøn:	Ikke beregnet.
95 mio. kr.	
Fordele og ulemper	
På strækningen Rudkøbing-Simmerbølle er der kun smalle kantbaner, som cyklisterne kan benytte. På Tåsinge og Langeland er der specielt stor cykeltrafik i sommerperioden.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Trafiksikring af kryds på motortrafikvejen Tårs-Halsted

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Betragtes rute 9 mellem Tårs Færgenhavn og Maribo under ét, vil man ligesom på Fyns-siden konstatere en uensartet standard. På Lollands-siden er der imidlertid tale om en i forhold til trafikmængden rimelig god standard. Vejen passerer dog gennem en række byer (Halsted, Stokkemarke og Nørballer) og har flere steder meget små horisontalkurver. Især bygennemkørslerne giver anledning til en del uheld og andre gener for den gennemkørende trafik samt for beboerne. I årenes løb er der strækningsvis sket forbedringer af den eksisterende vej, og der er anlagt nye vejstrækninger.

På den eksisterende motortrafikvejsstrækning Tårs-Halsted foreslås, at det uheldsbelastede 4-vejskryds ved rute 289 ombygges til et to-plans-kryds eller til en rundkørsel.

Projektnr.	Projekt navn		
19-rute09	Trafiksikring af kryds på motortrafikvejen Tårs-Halsted		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
133	Motortrafikvej	-	PLA
Korridor		Rute	
Tårs-Halsted		Rute 9	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	

-	-
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
Trafikpolitisk redegørelse og handlingsplan af 1987	Ifølge "Storebæltsaftalen" skal færgeforbindelsen mellem Spodsbjerg og Tårs opretholdes efter åbningen af vejforbindelsen over Storebælt. Endvidere skal der sikres gode vejforbindelser for den sydlige rute Odense-Svendborg-Spodsbjerg-Tårs-Maribo (rute 9).
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
ÅDT: 1.200 (1988), 800 (1998)	-
Trafiktype/kategori	
National trafik, regional trafik og moderat ferietrafik	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 20 mio. kr.	Ikke beregnet.
Fordele og ulemper	
Forbedring af trafiksikkerheden ved ombygning af uheldsbelastet kryds.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej syd om Halsted

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Rute 9-strækningen Halsted-Maribo er en almindelig 2-sporet hovedlandevej med blandet trafik og ikke egnet til ombygning til motortrafikvej.

Projektet omfatter en forlængning af rute 9 syd om Halsted i forlængelse af den nuværende

motortrafikvejsstrækning Tårs-Halsted med tilslutning til den eksisterende hovedlandevej øst for Hellinge. Cyklister og langsomtkørende køretøjer vil blive henvist til den eksisterende vej gennem byen.

Projektnr.	Projekt navn		
20-rute09	Anlæg af motortrafikvej syd om Halsted		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
133	2-sporet motortrafikvej	4 km	PLA
Korridor		Rute	
Svendborg-Maribo		Rute 9	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
Koordineres med Femer Bælt		Koordineres med Femer Bælt	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Trafikpolitisk redegørelse og handlingsplan af 1987.		Ifølge "Storebæltsaftalen" skal færgeforbindelsen mellem Spodsbjerg og Tårs opretholdes også efter åbningen af vejforbindelsen over Storebælt. Endvidere skal der sikres gode vejforbindelser for den sydlige rute Odense-Svendborg-Spodsbjerg-Tårs-Maribo (rute 9).	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Halsted-Hellinge: 2.800 (1988), 3.700 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik, regional trafik og moderat ferietrafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 95 mio. kr.		Ikke beregnet.	
Fordele og ulemper			
Forbedring af fremkommeligheden på rute 9 og forbedret miljø og sikkerhed gennem Halsted.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Halsted til Stokkemarke

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Langs rute 9-strækningen Halsted-Stokkemærke findes spredt randbebyggelse på begge sider af vejen med mange facade-adgange.

Projektet omfatter en forlægning af strækningen gennem skoven ved Gallemose nord for Søllested Skov.

Projektnr.	Projekt navn		
21-rute09	Anlæg af motortrafikvej fra Halsted til Stokkemærke		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
133	2-sporet motortrafikvej	3 km	PLA
Korridor		Rute	
Svendborg-Maribo		Rute 9	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
Koordineres med Femer Bælt		Koordineres med Femer Bælt	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Trafikpolitisk redegørelse og handlingsplan af 1987.		Ifølge "Storebæltsaftalen" skal færgeforbindelsen mellem Spodsbjerg og Tårs opretholdes også efter åbningen af vejforbindelsen over Storebælt. Endvidere skal der sikres gode vejforbindelser for den sydlige rute Odense-Svendborg-Spodsbjerg-Tårs-Maribo (rute 9).	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Hellinge-Nørreballe: 2.800 (1988), 2.700 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	

Skøn:	Ikke beregnet.
70 mio. kr.	
Fordele og ulemper	
Forbedring af fremkommeligheden på rute 9 og forbedret miljø og sikkerhed på den gamle vej.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej syd om Stokkemarke

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Ved Stokkemarke kan anlægges en omfartsvej syd om byen. Cyklister og langsomt kørende køretøjer vil fortsat skulle benytte den eksisterende vej gennem byen.

Projektnr.	Projekt navn		
22-rute09	Anlæg af motortrafikvej syd om Stokkemarke		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
133	2-sporet motortrafikvej	5 km	PLA
Korridor		Rute	
Svendborg-Maribo		Rute 9	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
Koordineres med Femer Bælt		Koordineres med Femer Bælt	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Trafikpolitisk redegørelse og handlingsplan af 1987.		Ifølge "Storebæltsaftalen" skal færgeforbindelsen mellem Spodsbjerg og Tårs opretholdes også efter åbningen af vejforbindelsen over Storebælt. Endvidere skal der sikres gode vejforbindelser for den sydlige rute Odense-Svendborg-Spodsbjerg-Tårs-	

	Maribo (rute 9).
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
Stokkemærke: 2.800 (1988), 2.700 (1998)	-
Trafiktype/kategori	
National trafik og regionaltrafik	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 115 mio. kr.	Ikke beregnet.
Fordele og ulemper	
Forbedring af fremkommeligheden på rute 9 og forbedret miljø og sikkerhed gennem Stokkemærke.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej nord om Nørreballe

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Ved Nørreballe kan anlægges en omfartsvej nord om Nørreballe og Pårup. Cyklister og langsomt kørende køretøjer vil fortsat skulle benytte den eksisterende vej gennem byen.

Projektnr.	Projekt navn		
23-rute09	Anlæg af motortrafikvej nord om Nørreballe		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
133	2 sporet motortrafikvej	5,8 km	PLA
Korridor		Rute	
Svendborg-Maribo		Rute 9	

Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår
Koordineres med Femer Bælt	Koordineres med Femer Bælt
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
Trafikpolitisk redegørelse og handlingsplan af 1987.	Ifølge "Storebæltsaftalen" skal færgeforbindelsen mellem Spodsbjerg og Tårs opretholdes også efter åbningen af vejforbindelsen over Storebælt. Endvidere skal der sikres gode vejforbindelser for den sydlige rute Odense-Svendborg-Spodsbjerg-Tårs-Maribo (rute 9).
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
ÅDT: Nørreballe: 4.600 (1988), 6.000 (1998)	-
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 130 mio. kr.	Ikke beregnet.
Fordele og ulemper	
Forbedring af fremkommeligheden på rute 9 og forbedret miljø og sikkerhed gennem Nørreballe.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej Nørreballe-Maribo

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Langs rute 9-strækningen Nørreballe-Maribo findes spredt randbebyggelse med mange facadeadgange.

Projektet omfatter en forlægning mod øst af den nuværende hovedlandevej.

Projektnr.	Projekt navn		
24-rute09	Anlæg af motortrafikvej fra Nørreballe til Maribo		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
133	2-sporet motortrafikvej	2,7 km	PLA
Korridor		Rute	
Svendborg-Maribo.		Rute 9	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
Koordineres med Femer Bælt		Koordineres med Femer Bælt	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Trafikpolitisk redegørelse og handlingsplan af 1987.		Ifølge "Storebæltsaftalen" skal færgeforbindelsen mellem Spodsbjerg og Tårs opretholdes også efter åbningen af vejforbindelsen over Storebælt. Endvidere skal der sikres gode vejforbindelser for den sydlige rute Odense-Svendborg-Spodsbjerg-Tårs-Maribo (rute 9).	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Maribo: 6.600 (1988), 8.400 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik.			
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 60 mio. kr.		Ikke beregnet.	
Fordele og ulemper			
Forbedring af fremkommeligheden på rute 9 og forbedret miljø og sikkerhed på den gamle vej.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motorvej fra Bording til Låsby

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Motorvejen Herning-Århus er under anlæg med strækningerne Herning-Bording og Låsby-Århus.

For strækningen Bording-Låsby er gennemført en linievalgsundersøgelse i 1998, på baggrund af hvilken der er udvalgt to hovedalternativer, som skal indgå i en VVM-undersøgelse:

en motorvej i Ringvejslinien gennem Silkeborg og en linie nord om Silkeborg i en korridor mellem Nebellinien og Resendallinien/Linålinien, begge i kombination med Funder Midt-linien vest for Silkeborg.

VVM-undersøgelsen er igangsat og påregnes afsluttet med en offentlig høring i 2002, hvorefter der kan træffes beslutning om motorvejens endelige placering.

Projektnr.	Projekt navn		
25-rute15	Anlæg af motorvej fra Bording til Låsby		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
404-403	Motorvej	ca. 40 km	PLA
Korridor		Rute	
Herning-Århus		Rute 15	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2004		2013 (etapevis åbning)	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov af 1990. VVM-procedure påregnes afsluttet 2002.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Silkeborg: 10.800 (1988), 14.000 (1998)		ÅDT i 2010: Motorvej i Ringvejslinien: max. 22.000 Motorvej nord om Silkeborg: max. 12.000	
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik			

Anlægsoverslag (priseniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn:	ej beregnet
Motorvej i Ringvejslinien: 2,8 mia. kr.	
Motorvej nord om Silkeborg: 1,9 mia. kr.	
Fordele og ulemper	
Motorvej i Ringvejslinien:	
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed såvel på rute 15 som i Silkeborg by i øvrigt.	
Endvidere undgås nyt motorvejstracé gennem den fredede Gudenådal.	
Motorvej nord om Silkeborg:	
Motorvej i Silkeborg byområde undgås, men der vil fortsat være meget (lokal) trafik på den nuværende Ringvej.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af Videbæk Omfartsvej

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Videbæk ligger på rute 15 mellem Ringkøbing og Herning. Den nuværende statsvej udgør hovedgaden gennem byen og forløber i et blandet bolig- og erhvervsområde med en central del som forretningsgade. I begyndelsen af 1980'erne blev der gennemført en mindre sanering af bystrækningen, men både de miljø- og sikkerhedsmæssige forhold er i dag utilfredsstillende. Den gennemkørende trafik belaster byen og udgør en barriere for et godt byliv.

På denne baggrund er Videbæk Kommune og Vejdirektoratet blevet enige om, at der skal laves en egentlig trafiksanering af hovedgaden samtidig med, at en del af byens nordlige omfartsvej forbedres og udbygges (blå linie).

Vejdirektoratet betaler trafiksaneringen, mens kommunen betaler omfartsvejsprojektet. Efter

ændringerne overtager staten omfartsvejen og kommunen bystrækningen. Den gennemkørende trafik vil herefter blive ledt uden om byen, men vejforløbet i byens vestende vil have karakter af en midlertidig løsning, idet tilslutningen ikke er optimal. De nævnte ændringer forventes realiseret i perioden 2000 - 2002.

Det aktuelle projekt omhandler den sidste etape af omfartsvejen fra kommunevejen Gl. Landevej til den nuværende rute 15 vest for Videbæk (grøn linie).

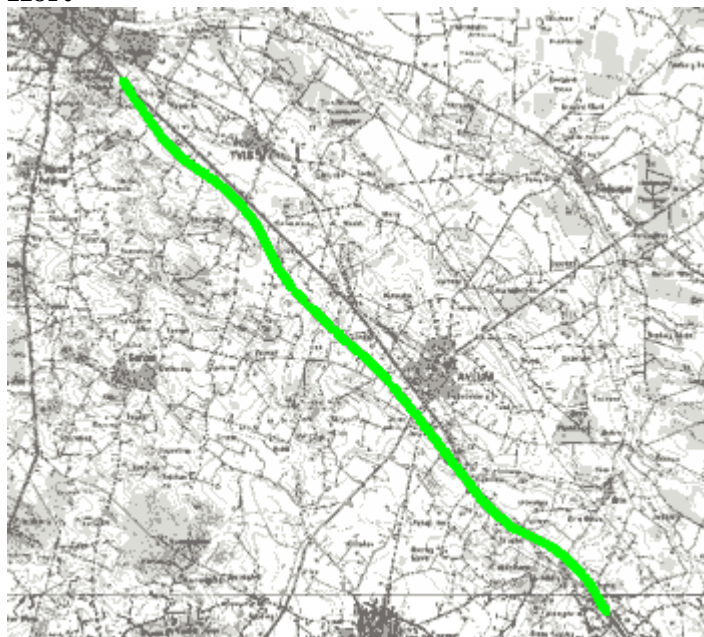
Etapen, der er ca. 1 km lang, forventes at skulle føres på bro over Gl. Landevej og gennem et kuperet terræn frem til forbindelse med den nuværende rute 15 vest for byen. Her etableres et kanaliseret 3-vejs kryds. Den nye omfartsvejstrækning bliver facadefri og forventes forbeholdt biltrafik. Der vil blive udført de nødvendige menneske- og faunapassager.

Projektnr.	Projekt navn		
26-rute15	Anlæg af Videbæk Omfartsvej		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
404	2-sporet hovedlandevej	0,8 km	PLA
Korridor		Rute	
Ringkøbing - Herning		Rute 15	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2002		2003	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
(se under "Kort beskrivelse")		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Vest for Videbæk: 2.800 (1988), 4.000 (1998) Øst for Videbæk: 4.300 (1988), 5.400 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 16 mio. kr.		Førsteårsforrentning skønnes til 10 %	
Fordele og ulemper			
Realiseringen af projektet vil betyde, at den kørte længde for den gennemkørende trafik mindskes med godt 800 m, og at der spares manøvrer gennem 2 kryds. Det medfører både en tids- og sikkerhedsgevinst, ligesom generne for naboer reduceres.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Holstebro til Herning

Kort**Kort beskrivelse af projektet**

I forbindelse med udbygningen af rute 18 Holstebro-Vejle til højklasset vej, i overensstemmelse med projekteringslov af 1996, arbejdes med følgende etaper:

Holstebro-Herning	VVM-undersøgelse ikke gennemført
Herning-Brande	anlægslov vedtaget i 1999
Brande Omfartsvej	under anlæg, forventes åbnet 2001
Brande-Ris	VVM-undersøgelse er igangsat
Ris-Ølholm	forventes åbnet 2004
Ølholm-Vejle	VVM-undersøgelse ikke gennemført

Rute 18-strækningen Holstebro-Herning er planlagt anlagt som 2-sporet motortrafikvej med udgangspunkt på Søndre Ringvej i Holstebro. For den nye rute 18 påregnes et forløb parallelt med og tæt på den nuværende rute 18 frem til forbindelse med den nuværende motortrafikvej ved Aulum.

Projektnr.	Projekt navn		
27-rute18	Anlæg af motortrafikvej fra Holstebro til Herning		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
422	2-sporet motortrafikvej	20 km	PLA
Korridor		Rute	
Holstebro-Vejle		Rute 18	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2005		2011	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov af 1996.		-	
Der er ikke gennemført VVM.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	

ÅDT:	
Holstebro: 8.000 (1988), 9.700 (1998)	
Avlum: 5.800 (1988), 7.700 (1988)	
Herning: 4.300 (1988), 6.700 (1988)	
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 340 mio. kr.	Ikke beregnet.
Fordele og ulemper	
Forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Herning til Brande og fra Herning til Snebjerg

Kort



Kort beskrivelse af projektet

I 1999 blev vedtaget lov om anlæg af nye motortrafikveje for rute 18-strækningen Herning-Brande og rute 15-strækningen Snebjerg-Herning.

Rute 18 skal anlægges i sydlig forlængelse af den eksisterende motortrafikvej Aulum-Sinding og føres øst om Herning, hvor den vil skære rute 12/34 Sundsvej og Herning-Bording Motorvejen, der p. t. er under anlæg. Herfra skal den nye rute 18 fortsætte mod syd i et forløb parallelt med den nuværende rute 18 tæt forbi Høgild frem til forbindelse med motortrafikvejen Brande Omfartsvej, som p. t. ligeledes er under anlæg.

Rute 15 skal anlægges i østlig forlængelse af den eksisterende hovedlandevej Ringkøbing-Herning fra Albæk og videre syd om Snebjerg og Herning, hvor den vil skære rute 12 Vardevej og den nuværende rute 18 Messevejen. Herfra skal den nye rute 15 fortsætte mod øst til forbindelse med den nye rute 18 ca. 2 km syd for Herning-Bording Motorvejen.

Strækningerne af rute 18 og 15 fra Sundsvej til Vardevej vil blive anlagt som 4-sporet motortrafikvej, og de øvrige strækninger som 2-sporet motortrafikvej.

Projektet er opdelt i følgende etaper:

1. Rute 18 Sundsvej-Høgild + rute 15 Vardevej-Herning Ø
2. Rute 18 Herning N-Sundsvej
3. Rute 18 Høgild-Brande
4. Rute 15 Snebjerg-Vardevej

Projektnr.	Projekt navn		
28-rute 18&15	Anlæg af motortrafikvej fra Herning til Brande og fra Herning til Snebjerg		
Hovedlandeveisnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
422-344 og 404	4-sporet og 2-sporet motortrafikvej	35 km og 10 km	ANL/ANP
Korridor		Rute	
Holstebro-Herning-Vejle		18 og 15	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2001		2009 (etapevis åbning)	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Anlægslov af 1999		Der er bevilget penge til skitseprojektering og forlods ekspropriation.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT 1998:		ÅDT i år 2010:	
Herning-Brande: 6.000-9.000		Herning-Brande: 6.000-13.000	
Trafikstigning 1988-98: 35%		Herning-Snebjerg: 2.000-13.000	
Trafiktype/kategori			
Nationaltrafik samt Messetrafik			
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
(50/50)		Førsteårsforrentning: ca. 2 %.	
1.476 mio. kr.			
Etape 1): 720 mio. kr.			
Etape 2): 231 mio. kr.			

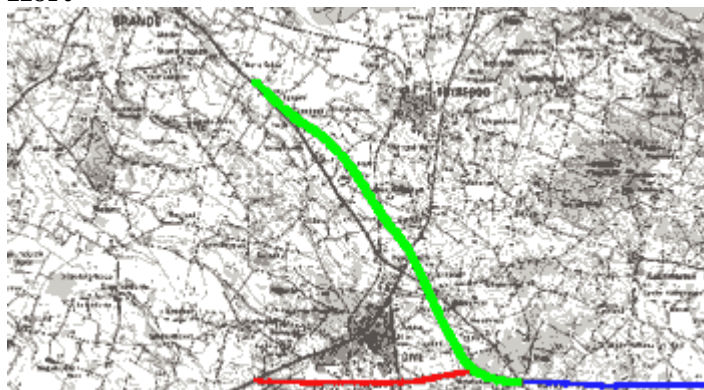
Etape 3): 378 mio. kr.	
Etape 4): 147 mio. kr.	
Fordele og ulemper	
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	
De nuværende hovedlandeveisstrækninger gennem Herning aflastes for gennemfartstrafikken, idet denne ledes uden om byen.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Brande til Ris

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Rute 18-strækningen Brande-Ris er planlagt anlagt som 2-sporet motortrafikvej i sydøstlig forlængelse af motortrafikvejen Brande Omfartsvej, der p. t. er under anlæg. Den nye rute 18 vil forløbe parallelt med den nuværende rute 18 øst for denne frem til Hjortsballe, hvor den vil skære den nuværende rute 18 for herfra at fortsætte i en bue mod øst til forbindelse med Rute 18-strækningen Ris-Ølholm, der påregnes åbnet for trafikken i 2004.

De sydligste ca. 1,5 km af rute 18-strækningen Brande-Ris samt Rute 18-strækningen

Ris-Ølholm (blå linie) har fælles forløb med den såkaldte Diagonalvej, der planlægges anlagt mellem Give og motorvejen E 45 ved Horsens.

Vejle Amt påregner at anlægge Diagonalvejsstrækningen Ølholm-Uldum samtidig med, at staten anlægger strækningen Ris-Ølholm, og de øvrige strækninger umiddelbart efter.

Vejdirektoratet har igangsat VVM-procedure for rute 18-strækningen Brande-Ris parallelt med den amtskommunale procedure for Diagonalvejsstrækningen ved Give (rød linie), med henblik på at koordinere vejplanerne og eventuelt at anlægge delstrækningen Hjortsballe-Ris (5 km), eller kun den 1,5 km lange fællesstrækning vest for Ris samtidig med, at amtet anlægger Diagonalvejsstrækningen ved Give.

Projektnr.	Projekt navn

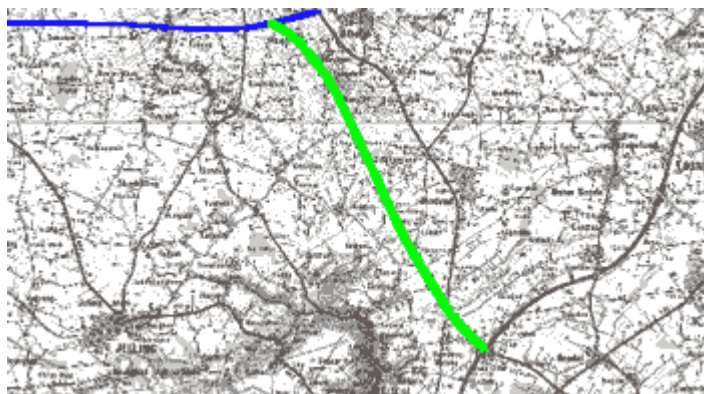
29-rute18		Anlæg af motortrafikvej fra Brande til Ris	
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
344	2-sporet motortrafikvej	Ca. 12,5 km	PLA
Korridor:		Rute	
Holstebro-Vejle		Rute 18	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2003		2009 (etapevis åbning)	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov af 1996		-	
Der er ikke gennemført VVM			
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
Brande-Give: 4.100 (1988), 5.800 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik			
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 260 mio. kr. (5 km delstrækning Hjortsballe-Ris: 75-110 mio. kr.) (1,5 km fællesstrækning vest for Ris: 20-40 mio.kr.)		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			
Forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motorvej fra Ølholm til Vejle

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Rute 18-strækningen Ølholm-Vejle er planlagt anlagt som 4-sporet motorvej i sydøstlig forlængelse af motortrafikvejsstrækningen Ris-Ølholm (blå linie), der påregnes åbnet for trafikken i 2004. Den nye rute 18 vil forløbe parallelt med den nuværende rute 18 sydvest for denne frem til Hornstrup Mølleby, hvor motorvej E 45 nord for Vejle tilsluttes.

Den nye motorvej Ølholm-Vejle vil på én gang erstatte den nuværende rute 18 og den nuværende rute 13 (Vejle-Viborg), hvilket er årsag til behovet for en 4-sporet motorvej på strækningen.

Projektnr.	Projekt navn		
30-rute18	Anlæg af motorvej fra Vejle til Ølholm		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
-	4-sporet motorvej	12 km	PLA
Korridor	Rute		
Holstebro-Vejle	18		
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår		
2005	2011		
Hjemmelmæssig status	Andre forhold		
Projekteringslov af 1996. VVM-undersøgelse ikke gennemført.	-		
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose		
-	-		
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik.			
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 410 mio. kr.		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motorvej/motortrafikvej fra Holbæk til Vig

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Projektet omfatter en forlængelse af Holbækmotorvejen frem til den eksisterende motortrafikvej Kirkeåsvejen nord for Vig.

Linieføringen er fastlagt til et forløb syd om Langerød, øst om Tuse, vest om Hagedsted over den inddæmmede Lammefjord, vest om Herrestrup og øst om Vig. Ved Tuse forlægges den eksisterende landevej Kalundborgvej til et forløb nord om Tuse, og ved Grevinge anlægges en omfartsvej syd om Grevinge til kommunevejen mellem rute 21 og Asnæs.

Strækningen Langerød-Tuse N anlægges som 4-sporet motorvej, mens den øvrige strækning anlægges som 2-sporet motortrafikvej, visse steder suppleret med et overhalingsspor.

Projektet er opdelt i følgende etaper:

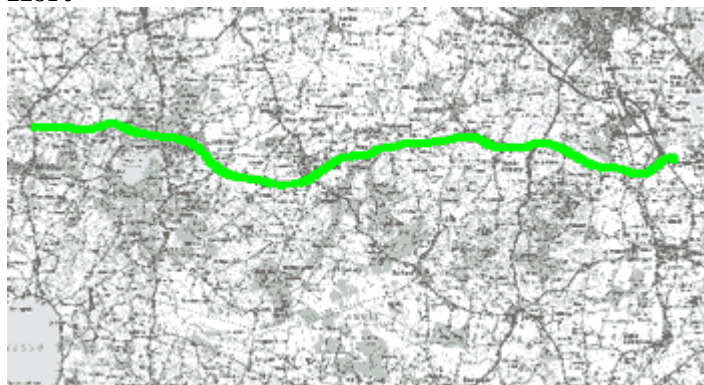
1. Langerød-Tuse N
2. Tuse N-Herrestrup
3. Herrestrup-Vig N

Projektnr.	Projekt navn		
31-rute21	Anlæg af motorvej/motortrafikvej fra Holbæk til Vig		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
122-147	motorvej/motortrafikvej	25 km, heraf 5 km motorvej	PLA/NBS

Korridor	Rute
Holbæk-Vig	Rute 21
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår
2001	2009 (etapevis åbning)
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
Anlægslov af 2. Juni 1999	Ifølge "Storebæltsaftalen" skal der sikres gode vejforbindelser til den eller de færgeruter, som efter en tilpasningsperiode vurderes at kunne opretholdes på længere sigt. Der er bevilget penge til skitseprojektering og forlods ekspropriation.
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
ÅDT:	ÅDT år 2010:
Ved Holbæk: 12.500 (1988), 16.700 (1998)	Ved Holbæk: 18.000
Over Lammefjorden: 10.800 (1988), 12.000 (1998)	Over Lammefjorden: 15.000
Syd for Vig: 8.000 (1988), 10.100 (1998)	Syd for Vig: 12.000
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik (forholdsvis stor andel fritid, men også erhverv og pendling).	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
(50/50)	Førsteårsforrentning: ca. 4%.
779 mio. kr.	
Etape 1) 195 mio. kr.	
Etape 2) 363 mio. kr.	
Etape 3) 221 mio. kr.	
Fordele og ulemper	
Projektet vil forbedre fremkommeligheden og reducere uheldsantallet. Barriereeffekten, støjen og luftforureningen i byerne langs den eksisterende rute 21 vil falde markant.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Udbygning til højklasset vej fra Holbækmotorvejen til Svebølle**Kort****Kort beskrivelse af projektet**

Kapacitet og sikkerhed på den eksisterende motortrafikvej rute 23 kan forøges ved adgangssanering og etablering af niveaufri kryds.

Projektnr.	Projekt navn		
32-rute23	Udbygning til højklasset vej fra Holbækmotorvejen til Svebølle		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
119	Motortrafikvej	32 km	PLA
Korridor		Rute	
Kalundborg-Holbæk		Rute 23	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Der er ikke gennemført VVM.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT:		-	
Holbækmtv. - Rute 57: 6.900 (1988), 10.900 (1998)			
Rute 57-Ndr. Jernløse: 8.500 (1988), 10.800 (1998)			
Ndr. Jernløse-Mørkøv: 7.200 (1988), 10.800 (1998)			
Mørkøv-Tornved: 7.500 (1988), 10.100 (1998)			
Tornved-Jyderup: 6.000 (1988), 9.500 (1998)			
Jyderup: 6.000 (1988), 8.700 (1998)			

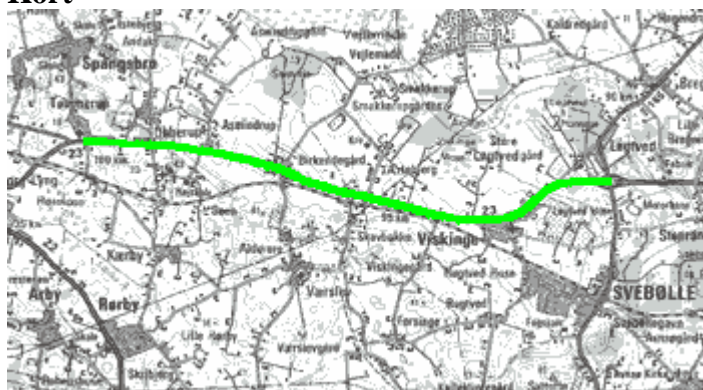
Jyderup-Bjergsted: 6.000 (1988), 8.500 (1998)	
Bjergsted-Svebølle: 6.000 (1988), 7.600 (1998)	
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn 300 mio. kr.	Ikke beregnet
Fordele og ulemper	
Forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Udbygning fra 2 til 4 spor fra Svebølle til Tømmerup

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Med henblik på at imødekomme et stigende trafikalt behov vil der kunne gennemføres en udbygning af den eksisterende rute 23 fra 2 til 4 spor, evt. ved forlægning af visse delstrækninger.

Projektnr.	Projekt navn		
33-rute23	Udbygning fra 2 til 4 spor fra Svebølle til Tømmerup		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
119/120	Udbygning fra 2 til 4 spor	9,5 km	PLA
Korridor		Rute	
Kalundborg-Holbæk.		Rute 23	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	

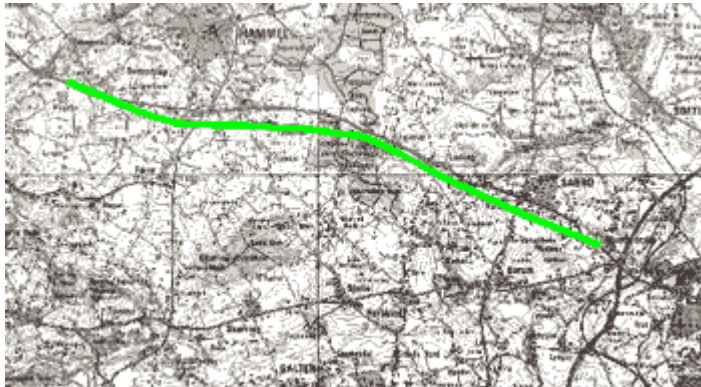
Der er ikke gennemført VVM.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
ÅDT	
Tømmerup-Svebølle: 6.900 (1988), 9.200 (1998)	
Viskinge-Tømmerup: 4.900 (1988), 9.200(1998)	
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik.	
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn 200 mio. kr	Ikke beregnet
Fordele og ulemper	
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Århus til Svenstrup

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Folketinget vedtog i 1990 en projekteringslov for udbygning af rute 26 mellem Århus og Hanstholm til motorvej eller motortrafikvej.

Der er siden da projekteret og anlagt delstrækninger som motortrafikveje og omfartsveje ved Mundelstrup, Rødkærsbro, Viborg, Skive og Thisted.

Ved Århus er anlagt en motortrafikvejsstrækning syd om Mundelstrup i forbindelse med anlægget af Motorvej E45 ved Århus.

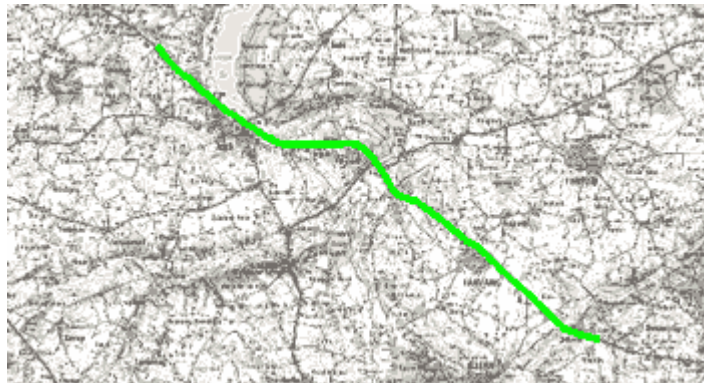
Projektet omfatter anlæg af en 17 km 2- eller 4-sporet motortrafikvej eller motorvej mellem Motorvej E45 og Svenstrup uden om byerne Sabro, Lading, Fajstrup, Voldby, Anbæk og Svenstrup.

--	--

Projektnr.	Projekt navn		
34-rute26	Anlæg af motortrafikvej fra Århus til Svenstrup		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
407	2-eller 4-sporet motortrafikvej/motorvej	17 km	PLA
Korridor		Rute	
Århus-Hanstholm		Rute 26	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2005		2011	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov nr. 280 af 2. maj 1990 der bemyndiger trafikministeren til at projektere en udbygning af rute 26 mellem Århus og Hanstholm som motorvej eller motortrafikvej.		Den tidligere trafikminister har givet tilsagn om, at VVM-undersøgelse for strækningen Århus-Svenstrup påbegyndes i 2001.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
<p>ÅDT:</p> <p>Århus-Mundelstrup: 11.500 (1988), 12.400 (1998)</p> <p>Mundelstrup-Sabro: 8.800 (1988), 9.900 (1998)</p> <p>Sabro-Hammel: 5.800 (1988), 8.700 (1998)</p> <p>Hammel-Svenstrup: 5.600 (1988), 8.500 (1998)</p>		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
<p>Skøn:</p> <p>380 mio. kr. for 2-sporet motortrafikvej</p> <p>500 mio. kr. for 4-sporet motortrafikvej/motorvej</p>		-	
Fordele og ulemper			
<p>Projektet vil forbedre fremkommelighed og trafiksikkerheden som følge af, at den nye vej vil lede den gennemkørende trafik uden om de mange byer på strækningen og få niveaufri skæringer m.v.</p> <p>Projektet vil således aflaste bysamfundene for støj og luftforurening og reducere barrierevirkningen og den oplevede risiko for de, der bor langs den nuværende rute 26.</p>			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Svenstrup til Rødkærsbro**Kort****Kort beskrivelse af projektet**

Projektet omfatter ca. 20 km motortrafikvej som nyanlæg eller udbygning af den nuværende hovedlandevej til 2- eller 4-sporet motortrafikvej eller motorvej. (Motortrafikvejsstrækningen ved Rødkærsbro er forberedt til udbygning til 4-sporet motorvej).

Projektnr.	Projekt navn		
35-rute26	Anlæg af motortrafikvej fra Svenstrup til Rødkærsbro		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
407	2-sporet motortrafikvej	19 km	PLA
Korridor	Rute		
Århus-Hanstholm	Rute 26		
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår		
2005	2011		
Hjemmelmæssig status	Andre forhold		
Projekteringslov nr. 280 af 2. maj 1990 der bemyndiger trafikministeren til at projektere en udbygning af rute 26 mellem Århus og Hanstholm som motor- eller motortrafikvej.	-		
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose		
ÅDT: Svenstrup-Fårvang: 5.600 (1988), 8.200 (1998) Fårvang-Kongensbro: 5.100 (1988), 7.600 (1998) Kongensbro-Ans: 4.400 (1988), 7.000 (1998) Ans-Rødkærsbro: 4.100 (1988), 5.300 (1998)	-		

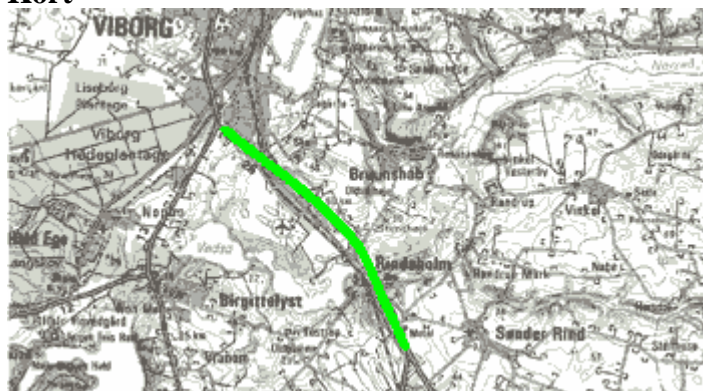
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik	
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 450 mio. kr. for 2-sporet motortrafikvej. 600 mio. kr. for 4-sporet motortrafikvej/motorvej.	Ikke beregnet
Fordele og ulemper	
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Rødkærsbro N til Viborg S

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Motortrafikvejsstrækningen ved Rødkærsbro blev åbnet for trafik i 1998. Den afsluttes i nord ved Rindsholm, hvor rute 52 fra Silkeborg-Kjellerup tilsluttes rute 26. Fra Rindsholm til Viborg er der en ca. 5 km lang 4-sporet strækning med midterrabat frem til krydset mellem Vejlevej (rute 13) og Århusvej (rute 26) syd for Viborg.

Projektet omfatter ombygning af strækningen til 4-sporet motortrafikvej frem til et punkt ca. 1 km før T-krydset ved Vejlevej.

Projektnr.	Projekt navn		
36-rute26	Anlæg af motortrafikvej fra Rødkærsbro N til Viborg S		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
407	4-sporet motortrafikvej	5,1 km	PLA
Korridor	Rute		

Århus-Hanstholm	Rute 26
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår
2004	2005
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
Projekteringslov nr. 280 af 2. maj 1990 der bemyndiger trafikministeren til at projektere en udbygning af rute 26 mellem Århus og Hanstholm som motorvej eller motortrafikvej.	-
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
ÅDT: Rødkærsbro-Rindsholm: 5.500 (1988), 7.100 (1998) Rindsholm-Viborg: 7.600 (1988), 11.700 (1998)	-
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik	
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 16 mio. kr.	Ikke beregnet
Fordele og ulemper	
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej syd om Viborg

Kort



Kort beskrivelse af projektet

I 1999 blev Omfartsvej Viborg Syd åbnet for trafik. Den udgør 1. etape af den planlagte rute 26-motortrafikvej syd om Viborg til Skive via Stoholm.

I forlængelse heraf omfatter projektet anlæg af en motortrafikvej i gennemgående linieføring fra Århusvej til Holstebrovej, herunder etablering af tilslutningsanlæg (2-planskryds) ved Vejlevej.

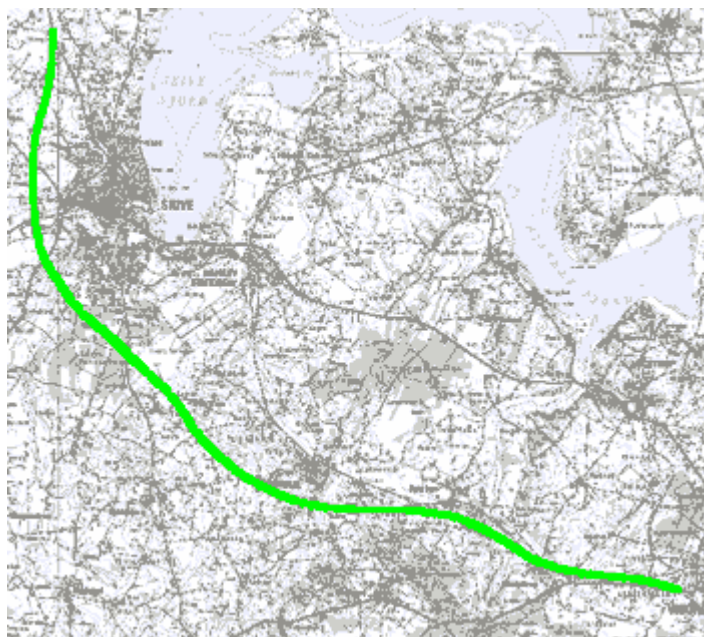
Projektnr.	Projekt navn		
37-rute26	Anlæg af motortrafikvej syd om Viborg		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
407-409	2-eller 4-sporet motortrafikvej	3 km	PLA
Korridor		Rute	
Århus-Hanstholm		Rute 26	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov nr. 280 af 2. maj 1990 der bemyndiger trafikministeren til at projektere en udbygning af rute 26 mellem Århus og Hanstholm som motor- eller motortrafikvej.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Viborg by: 5.000-19.900 (1988) 13.000-22.400 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik.			
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 135 mio. kr.		-	
Fordele og ulemper			
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Viborg til Skive

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Mellem Viborg og Skive er planlagt en linieføring syd om Viborg og via Stoholm syd og vest om Skive.

Omfartsvejene ved Viborg og Skive er anlagt således, at de delvis indgår som etaper i det samlede projekt. Ved Skive er anlagt en dalbro over Skive Ådal som en del af projektet.

Projektet omfatter en ca. 35 km lang motortrafikvej fra Viborg (Holstebrovej) i forlængelse af motortrafikvejen syd om Viborg i en linieføring syd om Stoholm og syd og vest om Skive til forbindelse med den nuværende rute 26-motortrafikvej nord for Skive.

Projektnr.	Projekt navn		
38-rute26	Anlæg af motortrafikvej fra Viborg til Skive		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
441 (får nyt nr.)	2-sporet motortrafikvej	35 km	PLA
Korridor		Rute	
Århus-Hanstholm		Rute 26	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov nr. 280 af 2. maj 1990 der bemyndiger trafikministeren til at projektere en udbygning af rute 26 mellem Århus og Hanstholm som motor- eller motortrafikvej.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT:		-	

Viborg-Løgstrup: 6.000 (1988), 8.200 (1998)	
Løgstrup-Hedegård: 4.500 (1988), 6.300 (1998)	
Hedegård-Dommerby: 4.000 (1988), 5.300 (1998)	
Dommerby-Skive: 7.700 (1988), 11.400 (1998)	
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik.	
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 860 mio. kr.	Ikke beregnet
Fordele og ulemper	
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Oddense til Sallingsund

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Nord for Skive er rute 26 anlagt som motortrafikvej frem til Vium (ved Oddense).

Sallingsundbroen har en høj standard, men broen og tilstødende strækninger (i alt ca. 4 km) kan ikke uden meget store investeringer ændres til motortrafikvej og påregnes derfor ikke udbygget.

Projektet omfatter udbygning til 2-sporet motortrafikvej med tilslutningsanlæg (2-planskryds) af den 9 km lange strækning fra Vium (ved Oddense) til Sallingsund.

Det medfører bl.a., at en del adgangsveje skal nedlægges, og at der skal anlægges parallelle lokalveje og cykelstier.

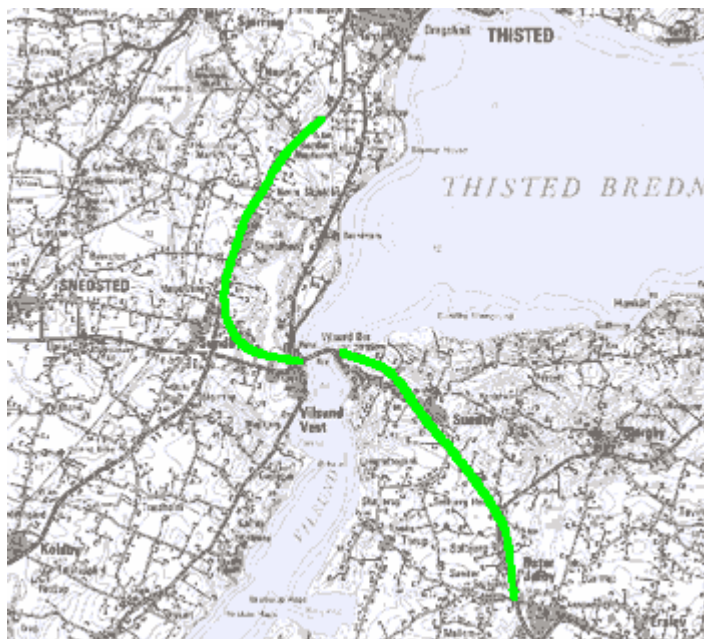
Projektnr.	Projekt navn		
39-rute26	Anlæg af motortrafikvej fra Oddense til Sallingsund		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
445	2-sporet mototrafikvej	Ca. 9 km	PLA
Korridor		Rute	
Århus-Hanstholm		Rute 26	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2004		2010	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov nr. 280 af 2. maj 1990 der bemyndiger trafikministeren til at projektere en udbygning af rute 26 mellem Århus og Hanstholm som motor- eller motortrafikvej.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT: Oddense-Harre: 4.700 (1988), 6.900 (1998) Harre-Sallingsund: 5.700 (1988), 8.100 (1998)		-	
Trafiktype/kategori			
National trafik og regional trafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 165 mio. kr.		Ikke beregnet.	
Fordele og ulemper			
Forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Udbygning til motortrafikvej fra Øster Jølby til Thisted

Kort



Kort beskrivelse af projektet

På Mors er der i dag motortrafikvej fra Nykøbing Mors til Øster Jølby. Den resterende strækning af rute 26 frem til Vilsund Øst ved Vilsundbroen er ca. 8 km lang.

Fra Vilsund til Thisted forløber den nuværende rute 26 via Sundby til fælles forløb med rute 11 (Oddesund-Thisted). Bl.a. fordi trafikken her ledes gennem et hankeanlæg, vælger hovedparten af trafikanterne ved Vilsund Vest at køre ad Åsvej langs kysten til Thisted.

Projektet omfatter udbygning til motortrafikvej af strækningen på Mors fra Øster Jølby til Vilsund Øst og i Thy anlæg af ny motortrafikvej fra Vilsund Vest til Thisted Omfartsvej.

Vilsundbroen, der er en klapbro med smal kørebane, har en lav trafikal standard. Da der er en kort og meget kostbar strækning at forbedre, indgår broen uændret i projektet (uden motortrafikvejsstatus).

Projektnr.	Projekt navn		
40-rute26	Udbygning til motortrafikvej fra Øster Jølby til Thisted		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
426/445	2-sporet motortrafikvej	14 km	PLA
Korridor		Rute	
Århus-Hanstholm		Rute 26	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov nr. 280 af 2. maj 1990 der bemyndiger trafikministeren til at projektere en udbygning af rute 26 mellem Århus og Hanstholm som motor- eller motortrafikvej.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	

ÅDT:	
Øster Jølby-Vilsund: 4.700 (1988), 7.100 (1998)	
Vilsund Vest 2.000 (1988), 3.100 (1998)	
Vilsund Vest-Thisted: 4.800 (1988), 6.300 (1998)	
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik.	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn:	Ikke beregnet
270 mio. kr.	
Fordele og ulemper	
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af motortrafikvej fra Thisted til Hanstholm

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Omfartsvejen ved Thisted (rute 11 og 26) blev åbnet for trafik i januar 1996. Den har status som motortrafikvej på rute 26-strækningen ved og nord om Thisted. Mellem Thisted og Hanstholm forløber rute 26 fortsat gennem Nors og forbi Ræhr.

Projektet omfatter udbygning til motortrafikvej af strækningen fra Thisted Omfartsvej til Hanstholm.

Fra Thisted til nord for Nors anlægges vejen i nyt tracé øst om Nors. Nord for Nors udbygges den eksisterende vej til motortrafikvej frem til Ræhr og videre til Hanstholm.

Projektet kan opdeles i 4 etaper:

1. Omfartsvej ved Nors
2. Motortrafikvej Thisted-Nors
3. Motortrafikvej Nors-Ræhr
4. Motortrafikvej Ræhr-Hanstholm

Vedrørende etape 1, Omfartsvejen ved Nors, henvises til det efterfølgende stamblad.

Projektnr.	Projekt navn		
41-rute26	Anlæg af motortrafikvej fra Thisted til Hanstholm		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
480	2-sporet motortrafikvej	19 km	PLA
Korridor		Rute	
Århus-Hanstholm		Rute 26	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2002 (etape 1 & 2)		2005 (etape 1 & 2)	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov: Lov nr. 280 af 2. maj 1990		-	
VVM-undersøgelse for etape 1 og 2 er igangsat i november 1999 og forventes afsluttet 2001.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
Ådt de seneste 10 år:		-	
I perioden 1988-1998 er trafikken steget som følger		-	
Thisted-Nors: 29% (4.600 i 1998)		-	
Nors-Ræhr: 15% (3.000 i 1998)		-	
Ræhr-Hanstholm: 29% (3.300 i 1998)		-	
Trafiktype/kategori			
Nationaltrafik herunder en del gods og pendlertrafik			
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn:		Ikke beregnet	
300 mio. kr.:			
1. Omfartsvej ved Nors 100 mio. kr.			

2. Motortrafikvej Thisted-Nors 50 mio. kr.	
3. Motortrafikvej Nors-Ræhr 85 mio. kr.	
4. Motortrafikvej Ræhr-Hanstholm 65 mio. kr.	
Fordele og ulemper	
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Anlæg af Omfartsvej ved Nors



Kort beskrivelse af projektet

En omfartsvej ved Nors indgår som en del af udbygningen af rute 26 Århus - Hanstholm til højklaset vej i henhold til projekteringslov fra 1990.

Især de gennemkørende lastbiler fra færgerne og fiskeindustrien i Hanstholm og fra to større møbelfabrikker i den nordlige del af Nors giver trafikale, sikkerheds- og miljømæssige problemer i Nors. Lastbilerne er typisk op til 18 m lange og vejer 35-40 tons.

Med en omfartsvej ved Nors vil byen slippe for den gennemkørende trafik og kunne få hovedgaden tilbage til bymiljøet.

I forbindelse med finanslovsaftalen for 1999 blev besluttet at igangsætte VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Nors. Undersøgelsen startede op med en for-offentlighedsfase i november 1999.

I tilknytning til VVM-analysen gennemføres en behovsanalyse for udbygning af rute 26 mellem Thisted og Hanstholm, og der udarbejdes og vurderes forslag til linieføringer m.v. for en motortrafikvej på strækningen fra Thisted omfartsvej til nord for Nors.

Resultaterne af undersøgelsen forventes at foreligge i ultimo 2000, hvorefter de skal ud til offentlig høring.

Projektnr.	Projekt navn:		
41a-rute26	Anlæg af omfartsvej ved Nors		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD

480	2-sporet motortrafikvej	Ca. 6 km	PLA
Korridor		Rute	
Århus - Hanstholm		Rute 26	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2002		2005	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Projekteringslov: Lov nr. 280 af 2. maj 1990		Politisk aftale om finansloven for 1999	
VVM-undersøgelse er igangsat i november 1999 og forventes afsluttet 2001			
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
I perioden 1988-1998 er trafikken steget som følger		Trafikprognose for omfartsvejen: 2.600 (ÅDT 2000)	
Thisted-Nors: 29% (4.600 i 1998)		Trafikken på strækningen forventes at følge den generelle udvikling på landsplan, dvs. en stigning på ca. 20% fra 2000 til 2016.	
Nors-Ræhr: 15% (3.000 i 1998)			
Ræhr-Hanstholm: 29% (3.300 i 1998)			
Trafiktype/kategori			
Rute 26 er primært en national og regional trafikforbindelse, men udgør også en international forbindelse (Westlink fra Norge til Tyskland)			
Der er en del pendlertrafik gennem Nors, men også erhvervs- og færgetrafik til/fra Hanstholm samt ferietrafik (juledøgntrafikken er større end hverdagsdøgntrafikken)			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn:		Ikke beregnet.	
100 mio. kr.			
Fordele og ulemper			
Den tunge lastbiltrafik ledes uden om Nors, hvilket vil reducere støj, luftforurening og barrierevirkning i byen.			

Forbindelsesanlæg og tilslutningsanlæg



Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Motorring 3, forbindelses anlæg til og fra Helsingørmotorvejen Syd

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Forbindelsen mellem Motorring 3 og Helsingørmotorvejen Syd formidles idag via amtsmotorvejen Lyngby Omfartsvej og det lokale vejnet (fra vest mod syd via Lagergårdsvej-Lyngbyvej og fra syd

mod vest via Lyngbyvej ved at foretage vending i en dertil indrettet rundkørsel ved Vintappersøen).

Der har bl. a. fra Københavns Kommune været fremsat ønske om etablering af en direkte forbindelse mellem motorvejene i forventning om, at man herved kan få en større del af trafikken, herunder den tunge trafik fra Københavns Havn, til at køre ad Helsingørmotorvejen-Motorring 3 udenom København.

Etablering af direkte ramper vil kræve betydelige ombygninger af de i forvejen meget komplicerede vej- og stianlæg i området, hvor Motorring 3 krydser Lyngby Omfartsvej.

Vejdirektoratet har skitseret en løsning med en rampe fra syd mod vest, der føres på bro henover Lyngby Omfartsvej og Motorring 3, og en rampe fra vest mod syd med frakørsel fælles med den eksisterende rampe fra Motorring 3 til Lyngby Omfartsvej mod nord.

Løsningen indebærer ombygning af sidstnævnte rampe samt diverse ændringer af det lokale vej- og stinet.

Projektnr.	Projekt navn		
42-M3	Motorring 3 forbindelsesanlæg til og fra Helsingørmotorvejen Syd		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
3	Forbindelsesanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
Hovedstadsområdet		E47/E55-19	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2003		2006	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		Anbefalet med henblik på yderligere undersøgelser i Skitse til trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
Ikke registreret		foreligger ikke.	
Trafiktype/kategori			
Internationaltrafik og pendlertrafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
(50/50): 280 mio. kr.		Under forudsætning af at Motorring 3 er udbygget til 6 spor, er beregnet en intern rente på 10 %	
Fordele og ulemper			
Direkte forbindelse mellem de to motorveje med deraf følgende kortere rejsetid og mindre kompliceret vejvisning.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Køge Bugt Motorvejen, anlæg af sydvendte ramper ved Ishøj**Kort****Kort beskrivelse af projektet**

Ved frakørsel 26 ved Ishøj Stationsvej findes kun nordvendte ramper. Syd fra kommende motorvejstrafik kan komme til Ishøj Stationsvej via frakørsel 6 på Motorring 4, hvilket indebærer en omvej på 1 km for trafikanter med mål øst for Køge Bugt Motorvejen.

Projektnr.	Projekt navn		
43-M10	Køge Bugt Motorvejen, anlæg af sydvendte ramper ved Ishøj Stationsvej		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
10	Motorvej, ny sydvendte ramper	-	PLA
Korridor		Rute	
Køge Bugt korridoren		E20, E 47 E55	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		Ønsket af Ishøj kommune. Ved anlæg af Køge Bugt motorvejen blev der anlagt nordvendte ramper	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	
Trafiktype/kategori			
Trafik på ramperne vil være bolig-arbejdssted, lokal og regional.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 12 mio. kr		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			
Etablering af sydvendte ramper på Køge Bugt Motorvejen ved Ishøj Stationsvej vil lette			

trafikafviklingen og spare omvejskørsel.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Køge Bugt Motorvejen, anlæg af sydvendte ramper ved Greve Centervej

Kort



Kort beskrivelse af projektet

I 1990 fremsatte Roskilde Amt ønske om, at anlæg af et ruderanlæg ved Greve Centervej blev taget med i Vejdirektoratets planlægning. Vejdirektoratet har efterfølgende etableret de nordvendte ramper ved Greve C, mens de sydvendte ramper blev udskudt.

De sydvendte ramper vil med fordel kunne anlægges samtidig med en evt. udbygning af Køge Bugt Motorvejen til 8 spor (se side 16-17).

Projektnr.	Projekt navn		
44-M10	Køge Bugt Motorvejen, anlæg af sydvendte ramper ved Greve Centervej		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
M10	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
Køge Bugt korridoren		E45, E47, E55	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	
Trafiktype/kategori			
Trafik på ramperne vil være bolig-arbejdssted, lokal og regional			

Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 12 mio. kr	Ikke beregnet
Fordele og ulemper	
Etablering af sydvendte ramper på Køge Bugt Motorvejen ved Greve C vil lette trafikafviklingen og spare omvejskørsel.	
Anlæg af de sydvendte ramper vil kunne medføre en lille aflastning af strækningen Greve C-Greve N og dermed forbedre fremkommeligheden.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Holbækmotorvejen, anlæg af østvendte ramper ved Fløng

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Københavns Amt og Høje-Taastrup Kommune har fremsat ønske om, at det utidssvarende tilslutningsanlæg ved Hedevej midt inde i Fløng by nedlægges og erstattes af et nyt tilslutningsanlæg med østvendte ramper ved kommunevejen Vesterled, der afgrænser byen mod vest ca. ½ km vest for Hedevej.

Kommunevejen Vesterled vil blive ført på bro over Holbækmotorvejen samtidig med anlæg af det nye tilslutningsanlæg.

Projektet vil med fordel kunne gennemføres samtidig med en eventuel udbygning af Holbækmotorvejen til 6 spor, se side 18-19.

På grund af den korte afstand til Hedelandsvej kan der ikke etableres fuldt ruderaanlæg. Vestvendte ramper er derfor opgivet, idet Høje Taastrup Kommune ikke har villet reservere tilstrækkelig plads til et B-anlæg øst for Vesterled.

Projektnr.	Projekt navn		
45-M11	Holbækmotorvejen, anlæg af østvendte ramper ved Fløng		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD

11	Motorvejstilslutning	--	PLA
Korridor		Rute	
København-Holbæk		Rute 21, frakørsel nr. 8	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Planlægning Ministeren har givet kommunen tilsagn om anlægget uden at angive et tidspunkt.		Principudformningen af anlægget er aftalt med Høje Taastrup kommune. Desuden er en udgiftsfordeling mellem Vejdirektoratet og kommunen aftalt.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT 1998: M11, øst for Fløng: 55.100 Fløng, tilkørsel mod øst: 2.400 Frakørsel fra øst: 2.500 På Holbækmotorvejen, M11, er trafikken ved Taastrup steget med 43% fra 1988-98.		Biltrafikken forventes at stige med 35% i Roskilde Amt og 30% i Københavns Amt fra 1997-2010.	
Trafiktype/kategori			
-			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 23 mio. kr.		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			
Ved at udskifte det nuværende utidssvarende tilslutningsanlæg midt inde i Fløng by med et nyt moderne anlæg placeret ved en ny kommunal omfartsvej vest om byen opnås såvel forbedret trafikafvikling på motorvejen som forbedrede miljømæssige forhold i Fløng by. Samtidig opnås dog ikke vestvendt tilslutning til motorvejen.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Holbækmotorvejen, anlæg af vestvendte ramper ved Hedelandsvej vest for Fløng

Kort



Kort beskrivelse af projektet

I 1990 fremsatte Roskilde Amt ønske om, at anlæg af vestvendte ramper ved Hedelandsvej blev taget med i Vejdirektoratets planlægning.

Disse ramper vil i et vist omfang erstatte de vestvendte ramper i det nuværende tilslutningsanlæg i Fløng, når dette er blevet nedlagt og erstattet af et nyt tilslutningsanlæg ved Vesterled, idet sidstnævnte kun vil få østvendte ramper efter den planlagte ombygning.

Anlæg af vestvendte ramper ved Hedelandsvej vil med fordel kunne gennemføres samtidig med en eventuel udbygning af Holbækmotorvejen til 6 spor, se side 18-19.

Projektnr.	Projekt navn		
46-M11	Holbækmotorvejen, anlæg af vestvendte ramper ved Hedelandsvej vest for Fløng		
Hovedlandevids nr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
11	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
København-Holbæk		Rute 21	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	
Trafiktype/kategori			
-			
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 15 mio. kr.		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			
-			

Man får et fuldt tilslutningsanlæg ved Hedelandsvej, hvilket indebærer mindre omvejskørsel og bedre orientering for trafikanterne.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Holbækmotorvejen, anlæg af østvendte ramper ved Roskilde Vest

Kort



Kort beskrivelse af projektet

I 1990 fremsatte Roskilde Amt ønske om, at anlæg af østvendte ramper ved Roskilde V blev taget med i Vejdirektoratets planlægning.

Anlæg af østvendte ramper ved Roskilde V vil med fordel kunne gennemføres samtidig med en eventuel udbygning af Holbækmotorvejen til 6 spor frem til Roskilde V, se side 18-19.

Projektnr.	Projekt navn		
47-M11	Holbækmotorvejen, anlæg af østvendte ramper ved Roskilde Vest		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
11	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
København-Holbæk		Rute 21	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	
Trafiktype/kategori			
-			
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
-		-	

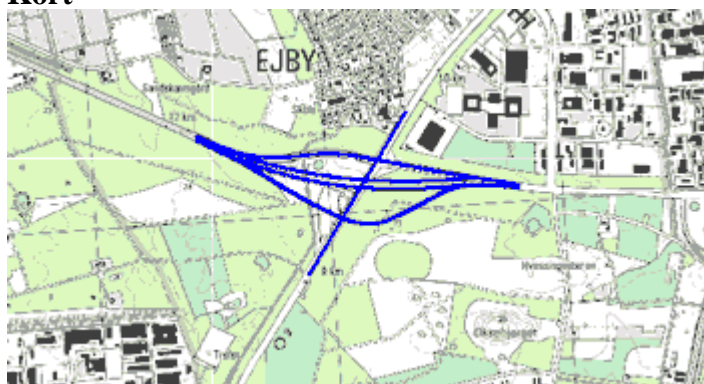
Skøn:	Ikke beregnet.
13 mio. kr.	
Fordele og ulemper	
Man får et fuldt tilslutningsanlæg, hvilket indebærer mindre omvejskørsel og bedre orientering for trafikanterne.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Frederikssundmotorvejen - etablering af tilslutningsanlæg ved Ring 3 til erstatning af det nuværende signalregulerede niveauekryds

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Trafikafviklingsproblemerne i det signalregulerede kryds mellem Jyllingevej-Frederikssundmotorvejen og Ring 3 vil kunne løses ved ombygning af det nuværende signalregulerede kryds til niveaufrit kryds med tilslutning til Ring 3.

Se endvidere side 20-21.

Projektnr.	Projekt navn		
48-M12	Frederikssundmotorvejen, etablering af tilslutningsanlæg ved Ring 3 til erstatning af det nuværende signalregulerede niveauekryds		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
12	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
København-Frederikssund		-	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		-	

Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
-	
Trafiktype/kategori	
National trafik og regional trafik.	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 42 mio. kr.	-
Fordele og ulemper	
Markant forbedring af fremkommelighed og sikkerhed.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Hillerødmotorvejen, anlæg af nordvendte ramper ved Vadstrupvej

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Gladsaxe Kommune har fremsat ønske om anlæg af nordvendte ramper til Vadstrupvej, hvor der idag kun er sydvendte ramper til Hillerødmotorvejen.

De nordvendte ramper vil ikke kunne tilsluttes direkte til motorvejen på grund af den korte afstand til de sydvendte ramper ved Ring 4. Dette problem kan løses ved at tilslutte ramperne til parallelbaner langs Hillerødmotorvejen.

Da det samtidig er et problem at der er meget kort afstand mellem Frederiksborgvejs sydvendte ramper og de nordvendte ramper ved Ring 4, vil der med fordel kunne etableres parallelbaner på hele strækningen mellem Frederiksborgvej og Vadstrupvej. Herefter vil udveksling mellem motorvejen og tilslutningerne til Frederiksborgvej, Ring 4 og Vadstrupvej kunne ske via parallelbanerne, idet disse tilsluttes motorvejen med nordvendte ramper nord for Frederiksborgvej og med sydvendte ramper syd for Vadstrupvej.

Vejdirektoratet har skitseret en løsning, der kan gennemføres uden udskiftning af broerne over motorvejen, idet der kan anlægges smalle parallelbaner under de eksisterende broers sidefag.

Endvidere vil høje køretøjer, der idag ikke kan passere under de eksisterende broer på motorvejen, kunne henvises til parallelbanerne, idet disse kan anlægges med fuld frihøjde.

Se i øvrigt projekt nr. 07-M13, side 22-23.

Projektnr.	Projekt navn		
49-M13	Hillerødmotorvejen, anlæg af nordvendte ramper ved Vadstrupvej		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
13	Tilslutningsanlæg	2 km.	PLA
Korridor		Rute	
København-Hillerød		Rute 16	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		Forventet årsdøgntrafik (trafikniveau 1997) på nordvendte ramper til Vadstrupvej: 4.-5.000	
Trafiktype/kategori			
-			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
60 mio. kr.		Under forudsætning af at Motorring 3 er udbygget til 6 spor, er beregnet en intern rente på 1 ½ %,	
Fordele og ulemper			
De nordvendte ramper vil aflaste Bagsværd Hovedgade for motorvejstrafik fra nord til erhvervsområdet ved Vadstrupvej og boligområdet Værebroparken, idet denne trafik idag må benytte frakørslen til Ring 4 og køre ad Bagsværd Hovedgade til Vadstrupvej.			
Med den her beskrevne løsning undgås fletteproblemer på selve motorvejen, og der opnås en lille forbedring af kapaciteten. Endvidere vil høje køretøjer, der idag ikke kan passere under de eksisterende broer under motorvejen, kunne henvises til de smalle parallelbaner.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Helsingørmotorvejen, anlæg af nordvendte ramper ved tilslutningsanlægget ved Nivå

Kort**Kort beskrivelse af projektet**

Karlebo Kommune har i 1990 foreslået Vejdirektoratet, at kommunens ønske om nordvendte ramper medtages til Helsingørsmotorvejen fra Vejenbrødvej i Nivå/Niverød i planlægningen.

Det oplyses, at Kongevejen i Niverød er belastet af tung trafik, der forventes at øges efterhånden som Niverød Erhvervsområde udbygges med nye virksomheder. Niverød Erhvervsområde har i dag adgang via Vejenbrødvej. Tilkørsel fra Helsingørsmotorvejen fra nord sker i dag ved Kokkedal eller ved Humlebæk.

Det oplyses desuden, at Nivå/Vejenbrødvej er en meget anvendt tværgående forbindelse, og at det derfor virker uhensigtsmæssigt, at man ikke herfra har direkte forbindelse til motorvejens nordgående spor.

Projektnr.	Projekt navn		
50-M14	Helsingørsmotorvejen, anlæg af nordvendte ramper ved tilslutningsanlægget ved Nivå		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
14	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
Helsingørsmotorvejen		E47/E55	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	
Trafiktype/kategori			
International- og pendlertrafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 14 mio. kr.		-	

(I beløbet er ikke medregnet eventuel blødbundsudskiftning vest for Helsingørmotorvejen og ekstraomkostninger ved afgravning i gammel losseplads i østsiden).

Fordele og ulemper

Man får et fuldt tilslutningsanlæg, hvilket indebærer mindre omvejskørsel og bedre orientering for trafikanterne.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Helsingørmotorvejen, anlæg af tilslutningsanlæg med sydvendte ramper for Ådalsvejs forlængelse

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Frederiksborg Amtsråd har i 1986 fremsendt et skitseprojekt til Vejdirektoratet for udbygning af Ådalsvej/Lågegyde. Skitseprojektet omfatter en ny sydvendt tilslutning til Helsingørmotorvejen.

Vejdirektoratet har meddelt, at Vejdirektoratet er indforstået med at deltage i anlæggets gennemførelse, men at projektet skal indgå i en prioritering. I samme forbindelse er det foreslået at undersøge, om rampe-underføringen under motorvejen kan flyttes ca. 100 meter mod nord.

Projektnr.	Projekt navn		
51-M14	Helsingørmotorvejen, anlæg af tilslutningsanlæg med sydvendte ramper for Ådalsvejs forlængelse		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
14	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
Helsingørmotorvejen		E47/E55	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	

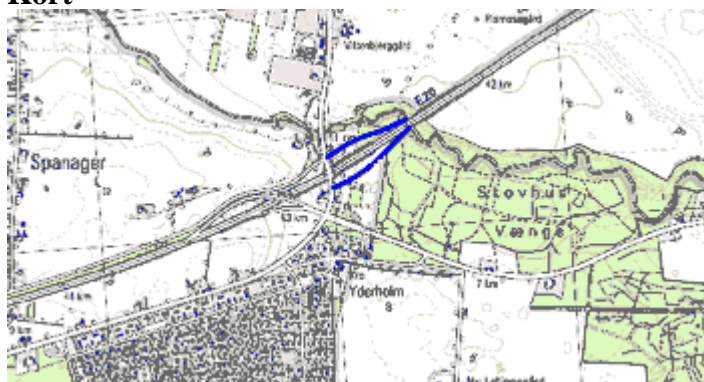
	(Den forudgående udvikling i sagen fra 1960 er omtalt i "Notat om Ådalsvej", Frederiksborg Amtsråd den 1. april 1985 med supplement af 1. maj 1985).
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
Trafiktype/kategori	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 40 mio. kr. Det er en forudsætning, at Frederiksborg Amt og Hørsholm Kommune etablerer forbindelse til Kongevejen og videre til Strandvejen.	
Fordele og ulemper	
Anlægget vil give direkte forbindelse mellem Strandvejen, rute 152, og Helsingørmotorvejen. Endvidere opnås en genvej for den del af trafikken mellem det nordlige Hørsholm og København, der ellers benytter tilslutningsanlægget ved Fredensborg Kongevej.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Vestmotorvejen, anlæg af østvendte ramper ved Vemmedrup (Yderholm)

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Roskilde Amt har i januar 1990 meddelt Vejdirektoratet, at østvendte ramper ved Vemmedrup ønskes medtaget i Vejdirektoratets prioritering.

Projektnr.	Projekt navn
52-M20	Vestmotorvejen, anlæg af østvendte ramper ved Yderholm

	(Vemmedrup)		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
20	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
-		E20	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		Vejdirektoratet har tidligere i 1986 skønnet, at der for eventuelle brugere af et sådant anlæg fandtes udmærkede alternative muligheder for at komme mod København ad motorvejen. Der er nordvendt tilslutning ved både landevej 138 og 515.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	
Trafiktype/kategori			
-			
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 9 mio. kr.		-	
Fordele og ulemper			
Man får et fuldt tilslutningsanlæg, hvilket indebærer mindre omvejskørsel og bedre orientering for trafikanterne.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Vestmotorvejen, anlæg af nyt tilslutningsanlæg ved planlagt omfartsvej vest om Slagelse

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Der har i lang tid været planlagt en omfartsvej vest om Slagelse. Hvor denne skærer Vestmotorvejen (E20) vest for Slagelse etableres et fuldt tilslutningsanlæg udført som rudieranlæg.

Projektnr.	Projekt navn		
53-M20	Vestmotorvejen, anlæg af nyt tilslutningsanlæg ved planlagt omfartsvej vest om Slagelse		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
20	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
København-Korsør		E 20	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
Trafikministerens tilsagn til borgmesteren i Slagelse den 14. April 1999 om statslig etablering af fuldt tilslutningsanlæg til motorvejen samtidig med anlægget af en omfartsvej vest om Slagelse.		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	
Trafiktype/kategori			
International-, regional- og lokaltrafik.			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 26 mio. kr.		-	
Fordele og ulemper			
Væsentlig trafikal fordel for trafik mellem omfartsvejen og Vestmotorvejen.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Vestmotorvejen, anlæg af østvendte ramper ved Korsør Øst (Bildsøvej)

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Korsør Kommune har anmodet Vejdirektoratet om, at der etableres østvendte ramper som supplement til de eksisterende vestvendte ramper til Vestmotorvejen ved Korsør Øst (Bildsøvej) Tjæreby med henblik på betjening af et kommende regionalt erhvervsområde vest for Vemmelev.

Vejdirektoratet har meddelt, at ramperne kan forventes anlagt, såfremt den forventede udvikling af området viser sig at finde sted.

Projektnr.	Projekt navn		
54-M20	Vestmotorvejen, anlæg af østvendte ramper ved Korsør Øst (Bildsøvej)		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
20	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
København-Korsør		E20	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		-	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	
Trafiktype/kategori			
-			
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn:		Ikke beregnet.	

21 mio. kr.

Fordele og ulemper

Man får et fuldt tilslutningsanlæg, hvilket indebærer mindre omvejskørsel og bedre orientering for trafikanterne.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Sydmotorvejen, anlæg af nyt tilslutningsanlæg ved Herfølge**Kort****Kort beskrivelse af projektet**

Roskilde Amt har i 1990 meddelt Vejdirektoratet, at et nyt tilslutningsanlæg ved Herfølge ønskes medtaget i Vejdirektoratets prioritering.

Projektnr.	Projekt navn		
55-M30	Sydmotorvejen, anlæg af nyt tilslutningsanlæg ved Herfølge		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
30	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor	Rute		
-	E47/E55		
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår		
-	-		
Hjemmelmæssig status	Andre forhold		
-	Vejdirektoratet har ikke tidligere vurderet, at det kunne blive aktuelt at etablere et tilslutningsanlæg det pågældende sted. Der er således ikke reserveret et ledigt frakørselsnummer til tilslutningsanlægget.		
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose		
-	-		

Trafiktype/kategori	
-	
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 25 mio. kr. Overslaget omfatter bl.a. forlægning af 500 m adgangsvej sydøst for anlægget. Overslaget omfatter imidlertid ikke en evt. ekspropriation og evt. nedrivning af Slangeledshus sydøst for anlægget eller evt. forlægning af vej til Åshøje Overdrev nordvest for anlægget.	-
Fordele og ulemper	
Anlægget kan i et vist omfang forbedre den trafikale betjening af Herfølge, men trafikale undersøgelser foreligger ikke.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Den fynske Motorvej, anlæg af nyt tilslutningsanlæg for et nyt erhvervsområde øst for Odense

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Odense Kommune har planer om at etablere et stort erhvervsområde i den østlige del af Odense – og i den forbindelse forlænge Niels Bohrs Allé mod øst til forbindelse med motorvejen. Hertil ønskes anlagt et fuldt tilslutningsanlæg.

Projektnr.	Projekt navn		
56-M40	Den Fynske Motorvej, anlæg af nyt tilslutningsanlæg for et nyt erhvervsområde øst for Odense		
Hovedlandevidsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
40	Tilslutningsanlæg	-	PLA

Korridor	Rute
Den fynske Motorvej	E20
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår
-	-
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
-	-
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
-	-
Trafiktype/kategori	
-	
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 35 io. kr. Odense Kommune forventes at afholde alle udgifter.	-
Fordele og ulemper	
Der bliver direkte forbindelse til motorvejen mod både øst og vest for det nye erhvervsområde ved Odense.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Den Jyske Motorvej, anlæg af nordvendte ramper ved Vonsild

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Vejle Amt er af Kolding kommune blevet anmodet om at ombygge den gamle hovedlandeveisstrækning gennem Vonsild til miljøprioriteret gennemfart. Baggrunden er en belastning på 6.-8.000 biler pr. døgn, hvoraf en stor del er gennemkørende trafik.

Trafikken gennem Vonsild vil kunne reduceres ved at forlægge landevej 525 til forlængelse af landevej 534, der er ført under motorvejen. En hensigtsmæssig udformning af krydset ved landevej 556 og anlæg af nordvendte ramper ved overføringen af motorvejen vil gøre det muligt at lede en del af den gennemkørende trafik uden om Vonsild.

Amtet har i 1991 meddelt Vejdirektoratet, at der er arbejdet med disse planer.

Amtet har imidlertid ikke taget stilling til, om der skal arbejdes videre med ideen.

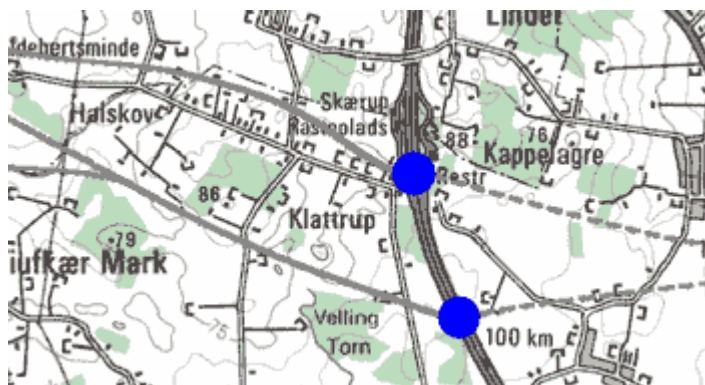
Projektnr.	Projekt navn		
57-M50	Den jyske Motorvej, anlæg af nordvendte ramper ved Vonsild		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
50	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
-		E45	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		Vejdirektoratet har ikke reserveret et ledigt frakørselsnummer til anlægget. Nærmere vurderinger af den mulige trafikoplægning foreligger ikke.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
-		-	
Trafiktype/kategori			
-			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 10 mio. kr.		-	
Fordele og ulemper			
Aflastning af Vonsild for gennemfartstrafik.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Den Midtjyske Motorvej (E45) – tilslutning af ”Borgmestervejen” ved Skærup

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Vejle Amt planlægger at tilslutte Borgmestervejen til motorvej E45 i en af to alternative placeringer som vist på ovenstående kort. Der er endnu ikke taget stilling til den endelige placering eller udformning.

Projektnr.	Projekt navn		
58-M60	Den Midtjyske Motorvej (E45) – tilslutning af “Borgmestervejen” ved Skærup		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
60	-	-	PLA
Korridor	Rute		
Padborg-Aalborg.	E45		
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår		
-	-		
Hjemmelmæssig status	Andre forhold		
Der er ikke gennemført VVM-procedure.	-		
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose		
-	-		
Trafiktype/kategori			
Regional trafik.			
Anlægsoverslag (priseniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Der er ikke foretaget et skøn over anlægsudgifterne, men det forventes, at Vejle Amt afholder udgifterne.		Ikke beregnet	
Fordele og ulemper			
Tilslutningsanlægget vil forbinde “Borgmestervejen” med E45. Det nordlige alternativ kommer til at ligge proplematisk tæt på sideanlægget Skærup Rasteplads.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: M60, anlæg af sydvendte ramper ved Vrold**Kort****Kort beskrivelse af projektet**

Skanderborg Kommune har i 1986 i overensstemmelse med Århus Amt anmodet om, at der etableres sydvendte ramper ved det eksisterende tilslutningsanlæg med nordvendte ramper ved Vroldsvej.

Hensigten er at forbedre den trafikale betjening af det sydlige Skanderborg og herunder muligheden for at komme fra motorvejen ad landevej 640.

Vejdirektoratet har tidligere udarbejdet et skitseprojekt for et fuldt tilslutningsanlæg.

Århus Amt har indsendt et skitseprojekt, der muliggør en fremtidig forlægning af landevej 626 til en linieføring parallelt med motorvejen til landevej 640. I amtets forslag afsluttes den sydøstlige rampe med en S-kurve, så den vil kunne tilsluttes forlægningen vinkelret.

Projektnr.	Projekt navn		
59-M60	M60 – anlæg af sydvendte ramper ved Vrold		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
60	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor	Rute		
-	E45		
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår		
-	-		
Hjemmelmæssig status	Andre forhold		
-	Vejdirektoratet har i april 1989 meddelt, at projektet medtages i prioriteringen, men samtidig foreslået, at frakørselsrampens udformning evt. ændres ved detailprojekteringen, så den svarer til Vejdirektoratets tidligere projekt.		
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose		
-	Trafikale beregninger foreligger ikke.		
Trafiktype/kategori			

-	
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 10 mio. kr.	Ikke beregnet
Fordele og ulemper	
Man får et fuldt tilslutningsanlæg, hvilket indebærer mindre omvejskørsel og bedre orientering for trafikanterne.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: M 61, anlæg af nyt tilslutningsanlæg ved Ravnsbjergvej i Århus

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Viby Torv er i dag trafikalt hårdt belastet. Et tilslutningsanlæg ved Ravnsbjergvej vil kunne medføre en væsentligt reduktion i trafikken og dermed i miljøbelastningen.

Anlægget vil samtidig give en direkte forbindelse mellem Skanderborgmotorvejen og Ringvej Syd. Projektet forudsætter at Århus Kommune ombygger Ravnsbjerg vej til 4 spor.

Planlægningsundersøgelse pågår med henblik på at afklare de trafikale konsekvenser, herunder Ydre Rings indflydelse på trafikfordelingen.

Projektnr.	Projekt navn		
60-M61	p>M 61, anlæg af nyt tilslutningsanlæg ved Ravnsbjergvej i Århus		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
61	Tilslutningsanlæg	-	PLA
Korridor		Rute	
Skanderborgmotorvejen		Århus Syd	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	

Hjemmelmæssig status	Andre forhold
	Tilslutningsanlægget er anbefalet af Infrastrukturudvalget for Århus
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
Trafiktype/kategori	
International-, regional- og lokaltrafik	
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 22 mio. kr.	-
Fordele og ulemper	
Tilslutningsanlægget skal primært gennemføres for aflaste Viby Torv.	

Netforbedringer

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Trafikinformationssystemer

Kort beskrivelse af projektet

Projektets mål er at komplettere trafikinformationssystemet TRIM på det overordnede vejnet i Hovedstadsområdet, så det dækker alle strækninger med større daglige trafikafviklingsproblemer.

Baggrund

I december 1997 tog Vejdirektoratet det såkaldte TRIM-system i anvendelse med det formål, at give trafikanterne løbende og præcise trafikinformationer om aktuelle problemer på motorvejsnettet. Systemet omfatter medio 2000 ca. 110 km motorvej i Hovedstadsområdet, hvor data automatisk indsamles, bearbejdes og præsenteres for trafikanterne inden for få minutter. Formidling af informationer om den aktuelle trafiksituation organiseres af Vejdirektoratets TrafikInformationsCenter og udsendes bl.a. via DK-TMC, Internettet og radioen.

Da motorvejsnettet imidlertid er meget sårbart over for tilfældigt opståede hændelser, som kan skabe store trafikproblemer, og da endnu flere strækninger på grund af trafikvækst om få år vil have jævnlige trafikproblemer, er det vigtigt at udbygge TRIM i takt med dette behov. Udbygningen bør også omfatte veje uden for motorvejsnettet, hvor der er alvorlige trafikafviklingsproblemer.

Formål

Hovedformålene med at formidle aktuel trafikinformation af høj kvalitet er dels at udjævne

myldretidstrafikken, så vejnettet udnyttes bedst muligt, hvilket giver en mere glidende og miljørigtig trafikafvikling, dels at give en god service til trafikanterne, så de lettere kan tage højde for trafikproblemerne.

Projektindhold

TRIM informationssystemet etableres på yderligere ca. 50 km motorvej ved Køge, vest for Roskilde, på Motorring 4, Holbækmotorvejen inden for Motorring 3, Lyngbyvejen og Helsingørmotorvejen op til Humlebæk.

Der udvikles et TRIM-lignende system for ikke-motorveje, og dette etableres på følgende ca. 20 km veje: Jyllingevej vest for Motorring 3, Ring 4 fra Ballerup til Hillerødmotorvejen og Frederikssundsvej fra Motorring 3 til vest for Måløv.

Effekter

Effektanalyser viser, at de to mest markante effekter af TRIM er ændringer i bilisternes rutevalg og rejsetidspunkt. Mellem 20 og 80% af bilisterne vil således være tilbøjelige til at ændre rute som følge af information om trafikproblemer længere fremme. Procentdelen afhænger af, hvor alvorlige trafikproblemer der meldes ud. Aktuel trafikinformation vil medføre en bedre udnyttelse af vejnettet og en mere glidende trafikafvikling, hvilket vil reducere energiforbrug og trafikens miljøbelastning.

Omkostningsoverslag

Trafikinformationssystem på de ca. 50 km motorvej og de ca. 20 km øvrig overordnet vej vil overslagsmæssigt koste henholdsvis 15 og 7 mio. kr, dvs. i alt 22 mio. kr.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Trafikstyringssystemer

Kort beskrivelse af projektet

Projektets mål er at opnå danske erfaringer med anvendelse af moderne trafikstyring på stærkt trafikalt belastede motorveje og derved få det nødvendige beslutningsgrundlag for eventuel udbredelse af den type systemer i Danmark.

Baggrund

Indtil nu er der i Danmark satset en del på trafikinformation som et af midlerne til at opnå en bedre trafikafvikling på trods af de hastigt stigende trafikmængder – især på motorvejsnettet. Efterhånden er der udbredte daglige trafikproblemer, og det er derfor vigtigt at undersøge, om trafikstyringssystemer kan bidrage til at mindske disse problemer – især fordi den type systemer i udlandet har haft positive effekter. Trafikstyringssystemerne har generelt meget lille eller slet ingen kapacitetsforøgende effekt, så systemerne skal normalt ikke ses som et alternativ til udbygning af vejnettet, hvis det er en kapacitetsudvidelse der ønskes.

Formål

Hovedformålene med trafikstyring er at reducere antal trafikuheld og at skabe en mere glidende trafikafvikling og derved formindske trafikens miljøgener. Trafikstyring forbedrer imidlertid også mulighederne for at håndtere uheld og andre hændelser på vejnettet mere effektivt, og herved mindskes kødannelserne og trafikanternes forsinkelser.

Projektindhold

Et *fuldt trafikstyringssystem* omfatter hastighedsharmonisering, eventuelt separat køvarsling samt vognbaneregulering og trafikovervågning.

Ved hastighedsharmonisering tilpasses køretøjernes hastighed til den aktuelle trafiksituation ved visning af hastighedsgrænser på variable tavler. Når en kø opstår, neddrøles bilisternes hastighed således, men dette kan suppleres med at etablere variable tavler, der tænder køvarslingssymbolet, når der er registreret en kø. Vognbaneregulering består af variable tavler over hver vognbane, hvor der vises, om vognbanen er lukket eller åben for trafik, eller om trafikanterne skal skifte vognbane (henholdsvis rødt kryds, grøn pil og gul pil til den ene side). Trafikovervågning sker via videokameraer, der sender billeder ind til et trafikinformationscenter – og evt. ud på Internettet, hvor trafikanterne så kan danne sig et overblik over, hvordan den aktuelle trafiksituation er.

Rampetrafikstyring er en særlig form for trafikstyring, der v.h.a. et lyssignal regulerer den mængde af trafik, der kører ind på motorvejen. Herved kan opnås en bedre trafikafvikling på motorvejen.

Projektet omfatter etablering af 2-4 forskellige systemer med henholdsvis fuld trafikstyring, rampetrafikstyring, ren hastighedsregulering ved motorvejsafslutning og ren køvarsling. Den endelige placering og fastlæggelse af de mest velegnede systemtyper vil indgå som første fase i projektet, hvorefter der træffes endelig beslutning om etablering.

Effekter

Den mest markante effekt af trafikstyring er en reduktion af antal uheld, som i udlandet typisk har ligget på 20-30%. Systemerne reducerer desuden hastigheden og mindsker hastighedsspredningen, hvorved opnås en mere glidende trafikafvikling med de deraf følgende positive miljøeffekter. Der er ikke i udlandet fundet signifikante kapacitetsforbedringer som følge af trafikstyringssystemerne. De færre uheld vil imidlertid reducere trafikanternes forsinkelser p.g.a. mindre kødannelser.

Omkostningsoverslag

Under forudsætning at der etableres 8 km fuld trafikstyring, 1 rampetrafikstyringssystem, hastighedsregulering på 3 km samt køvarsling på 4 km, vurderes omkostningerne overslagsmæssigt at blive henholdsvis 40 mio., 1 mio., 5 mio. og 6 mio. kr., d.v.s. i alt 52 mio. kr.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Intermodale anlæg

Kort beskrivelse af projektet

Der eksisterer i dag et stort potentiale for at forbedre samspillet mellem individuel og kollektiv trafik samt for at udnytte kapaciteten i den individuelle biltrafik bedre. Nye transporttilbud og forbedring af eksisterende skal medvirke til, at de bedste dele fra henholdsvis individuel transport og kollektiv transport bliver knyttet bedre sammen.

For biler og cykler er fordelene især, at de kan komme helt frem til boligen, og for kollektiv trafik er fordelene effektiv transport af et stort antal passagerer frem til f.eks. bymidter, arbejdspladsområder etc.

Til fremme af kombinationsrejser, hvorved skal forstås enhver rejseform med skift mellem flere transportmidler, er intermodale anlæg centrale. Der er her skiftet mellem transportmidlerne finder sted. Der er tale om anlæg lige fra helt små samkørselspladser med plads til 10-15 biler og et cykelstativ til store kollektive trafikterminaler i tilknytning til banenettet, hvor en stor bilparkeringsplads er knyttet til kollektiv bus- og togbetjening.

Vejdirektoratet samarbejder med HT, DSB og Banestyrelsen om etablering af 8-10 Parkér & Rejs anlæg i Hovedstadsområdet som pilotforsøg, hvor forskellige virkemidler for Parkér & Rejs-pladser

skal afprøves, f.eks. dynamisk skiltning om ledig P-pladskapacitet og næste togafgang, videoovervågning af parkeringspladsen. Pilotforsøgene etableres, hvor berørte kommuner ønsker at medvirke.

En overvejende del af de kollektive trafikterminaler fremstår i dag nedslidte og uhensigtsmæssigt opbyggede for både de kollektivt rejsende og de kombinationsrejsende. For at fremme det gode samspil mellem transportmidlerne er renovering nødvendig. Sådanne projekter forudsætter samarbejde organisatorisk og finansielt mellem såvel kommunale og statslige myndigheder som lokale, regionale og statslige trafikselskaber.

I Hovedstadsområdet er en renovering af 33 af regionens terminaler anslået til at koste ca. 500 mio. kr. Forbedring af terminaler i den øvrige del af landet vil groft skønnet koste mindst et tilsvarende beløb.

Mindre anlæg (rådighedspuljerne)

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Mindre anlæg, sikkerhed og miljø (rådighedspuljerne)

Kort beskrivelse af projektet

Rådighedspuljerne skal medvirke til at realisere regeringens politik på områder, der tillægges særlig politisk opmærksomhed. Bevillingen anvendes både til projekter vedrørende statens egne veje og til medfinansiering af projekter på (amts)kommunale veje. Puljerne foreslås fremover at dække følgende 5 temaer, hvoraf de fire første er indarbejdet fra år 2000:

- vejtrafikkens CO2-udslip (cykeltrafik og kombinationsrejser)
- vejtrafikkens ulykker (sorte og grå pletter og hastighedszoner mm.)
- vejtrafik i byer (trafiksanering og øvrige miljøforbedringer)
- vejtrafikkens omgivelser (trafikstøj, fauna- og menneskepassager og visuelt miljø)
- vejtrafikkens kvalitet (mindre netforbedringer og tilgængelighed)

Den hidtidige administrative opdeling af puljeprojekterne i henholdsvis en statsdel og en sektordel vil fremover være mindre fremtrædende. Opdelingen indbyder ikke til det nødvendige samarbejde på tværs i sektoren og til udvikling af indsatsområderne. Det er samtidig ønskeligt at flytte en del af indsatsen fra enkeltstående projekter af traditionel karakter til projekter af mere tværgående og innovativ karakter. Sigtet hermed er også at styrke den lokale forankring og øge kompetencen såvel internt som hos eksterne parter. Indsatsen vil derfor fremover både omfatte enkeltstående projekter til løsning af helt konkrete problemer, og tværgående projekter, som inddrager en bred vifte af temaer og kan omfatte flere vejbestyrelser og parter i øvrigt.

I investeringsplanen er der årligt afsat 150 mio. kr. til mindre anlæg (rådighedspuljerne). I investeringsoversigten er det 5. tema, som foreslås, indarbejdet. Beløbene rummer både indsatsen på statsvejene og indsatsen for den øvrige del af sektoren.

I efterfølgende stamblade er der primært fokuseret på indsatsbehovet knyttet til statens veje. Der er således udarbejdet stamblade vedrørende cykelstier, byforhold, ulykker, støjindsats, samkørselspladser og det igangsatte tværgående projekt for sanering af Frederikssundvej. Stambladene illustrerer kun indsatsbehovene for nogle af elementerne under puljerne, og temamæssigt dækker aktiviteterne således langt bredere.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Mindre anlæg – cykelstier.

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Motorvejene er primært udlagt til at betjene længere bilture og er derfor ikke placeret optimalt for de generelt kortere ture, som er karakteristiske ved cykeltrafik. Det er således ikke altid hensigtsmæssigt at anlægge cykelstier i samme korridor som de højklassede veje.

En gennemgang af de øvrige statsveje viser, at der er 37 strækninger omfattende alt 140 km, hvor det på sigt vil være fornuftigt at anlægge stier. Efterhånden som motorvejene udbygges, reduceres dette antal.

I en foreløbig prioritering af cykelstianlæg er der peget på 15 strækninger omfattende i alt

42 km svarende til samlede anlægsomkostninger på skønsmæssigt 100 mio. kr.

Vejdirektoratet har gennemført tællinger på de 15 strækninger. Resultaterne herfra kan påvirke vurderingen.

De 15 foreløbigt udpegede strækninger er vist på kortet ovenfor.

Der foreligger ikke en samlet opgørelse over ønsker om stitunneler. Et mindre antal kan vise sig at være relevante. Sådanne projekter gennemføres oftest i et såvel teknisk som økonomisk samarbejde med lokale forvaltninger.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Mindre anlæg – forbedringer i byer

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Det højklassede vejnet og de andre overordnede veje, som i dag er statsveje, er i det væsentligste allerede lagt udenom byerne.

En gennemgang af statsvejene viser, at der er 41 byer (excl. Storkøbenhavn), der er belastet af gennemkørende trafik. Af disse er 11 byer trafiksaneret eller ved at blive det.

3 byer er ombygget/ombygges som dele af andre større anlæg.

8 byer vil i de nærmeste år blive nedklassificeret som følge udbygning af vejnettet.

2 byer er beskrevet i nærværende projektstamlade (Helsingør, Jelling).

Herudover findes 12 byer med hovedlandevejstrafik, hvor der kan tænkes gennemført trafiksaneringer afhængigt af eventuelle anlæg af nye overordnede veje:

Lind (344), Stenløse (522), Herning (344/404), Pårup (404), Vig (123), Kalundborg (125), Lundby (206), Århus (431), Vilsund (425), Havnstrup (404), Barde (404), Holstebro (422)

Ovennævnte 12 byer er markeret på kortet (tallene i parentes er hovedlandevejenes administrative nummer).

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Mindre anlæg – trafiksanering i Jelling

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Oldtidsområdet i Jelling med Jellingstenene og kirken blev i 1994 skrevet på UNESCO's liste over verdens kulturarv.

Der åbnes i år 2000 et nyt udstillingshus i Jelling, 'Kongernes Jelling' som finansieres hovedsagelig fra private fonde.

Området ved Jelling er en stor turistattraktion som årligt besøges af ca. 125.000 mennesker. Dette antal forventes at stige når et nyt udstillingshus, beliggende op til hovedlandevejen overfor oldtidsområdet, åbnes til december.

Statsvejen fremtræder i dag med et lidt kedeligt udseende, der ikke på passende vis modsvarer det enestående historiske område og det nye udstillingshus.

Området er i sagens natur meget følsomt og mange interessenter har ytret sig med krav og ønsker til vejprojektet. Blandt de involverede i sagen kan ud over Vejdirektoratet og Jelling Kommune nævnes Vejle Amt, Haderslev Stift, Skov- og Naturstyrelsen, Nationalmuseet og menighedsrådet.

Der foreslås gennemført en trafiksanering, hvor især hastigheden ud for udstillingshuset ønskes reduceret.

Ved projektet er der taget vidtgående hensyn til oldtidsområdet, således at det moderne vejudstyr i

form af belysningmaster, skilte, afstribning m.v. får en så afdæmpet rolle som muligt.

Projektet omfatter kun den delstrækning af hovedlandevejen gennem Jelling by, der ligger ud for selve oldtidsområdet.

Projektnr.	Projekt navn		
-	Mindre anlæg – trafiksanering i Jelling.		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
344	2 sporet bygade med blandet trafik..	0,5 km	ANL
Korridor		Rute	
Vejle-Herning-Holstebro		442	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
-		-	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		Notat "Ombygning af hovedlandevejen gennem Jelling, December 1999" er udarbejdet af Vejdirektoratet i samarbejde med Jelling Kommune.	
Trafikudvikling i korridor/på strækning		Trafikprognose	
ÅDT 1998: ca. 2.000 biler. Der er i dag kun en beskeden trafik gennem Jelling, idet rute 18 Vejle-Herning-Holstebro er omlagt uden om Jelling.		Trafikmængden forventes at falde, når Rute 18-strækningen Ris-Ølholm åbnes i 2004.	
Trafiktype/kategori			
Regional trafik og lokal trafik			
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Skøn: 6 mio. kr.		-	
Fordele og ulemper			
Der er ikke større trafikproblemer i Jelling. Ønsket om en ombygning må ses på baggrund af det enestående oldtidsområde og det nye udstillingshus. Det ønskes, at vejen på dette sted, der besøges af gæster fra hele verden, fremtræder pænest muligt.			

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Mindre anlæg – trafiksanering i Helsingør

Kort**Kort beskrivelse af projektet**

I midten af 1990'erne vurderedes en række alternativer for en ny færgewejsforbindelse til havnen i Helsingør. Disse forlægninger af den nuværende hovedlandevej er i mellemtiden opgivet, hvorfor færgetrafikken fortsat skal benytte den nuværende hovedlandevej (Kongevejen-Flynderborgvej) gennem byen.

Vejdirektoratet har i samarbejde med Helsingør Kommune og Helsingør Politi udarbejdet rapport 60, 1996, "Kongevejen og Flynderborgvej i Helsingør". I denne rapport beskrives to løsningsmodeller for forbedring af den nuværende hovedlandevej:

Løsningsmodel 1 omfatter primært foranstaltninger til forbedring af trafiksikkerheden, men også udbygninger af visse kryds med kapacitetsproblemer.

Løsningsmodel 2 omfatter en udbygning af Kongevejen til 4-spor på strækningen mellem byens ydre ringvej Klostermosevej og Flynderborgvej.

I 1996 vurderedes, at løsningsmodel 1 ville kunne gennemføres for ca. 20 mio. kr., medens løsningsmodel 2 ville koste 50-60 mio.kr.

Der blev i 1998 forhandlet om en udbygning til 18 mio. kr., og det største element i denne var en udbygning af krydset ved kommunevejen Rønnebær Allé til 10-12 mio. kr. Der er tilsvarende kapacitetsproblemer i krydset ved Klostermosevej, og en udvidelse af rundkørslen her har ligeledes været undersøgt, men der kunne ikke opnås enighed om et konkret projekt, da det ikke lykkedes at få løst cyklisternes problem i et udvidet kryds.

Der er siden 1996 gennemført en udbygning af krydset ved Flynderborgvej og en modernisering af signalanlæggene på hovedlandevejsstrækningen gennem byen.

Projektnr.	Projekt navn		
-	Mindre anlæg – trafiksanerung i Helsingør.		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
109	2 eller 4 sporet bygade med blandet trafik..	3,5 km	ANL
Korridor		Rute	
København-Helsingør		E47 og E55	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	

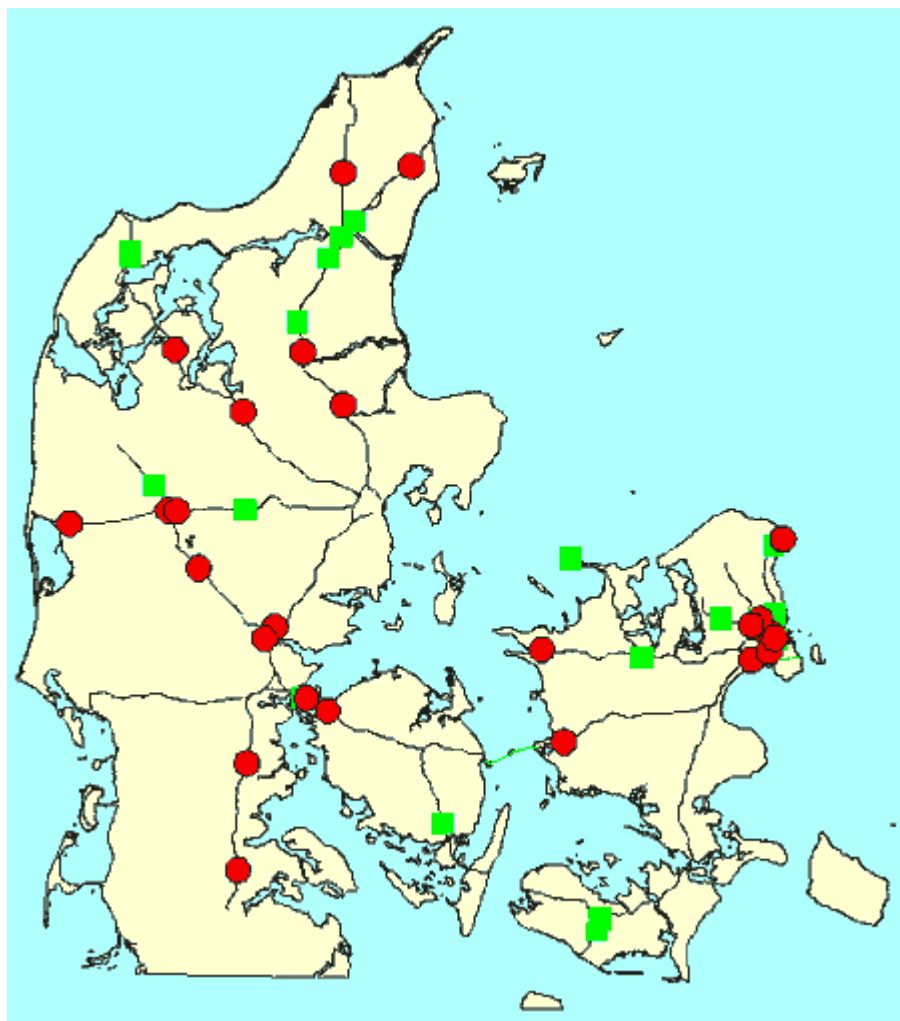
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
	Rapport 60, 1996. Kongevejen og Flynderborgvej i Helsingør.
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
Årsdøgntrafik 1999 på Kongevejen mellem Rønnebær Allé og Flynderborgvej: 17.800.	
Trafiktype/kategori	
International trafik, regional trafik og lokal trafik	
Anlægsoverslag (prisniveau 2001)	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
Skøn: 10-70 mio. kr. afhængig af valg af løsningsmodel og projektomfang.	
Fordele og ulemper	
Den største del af Helsingør by er trafikalt hængt op på Kongevejen. Hyppige trafikale problemer på denne giver problemer med at komme på tværs, og medfører at trafik, der burde benytte Kongevejen, søger ud på det lokale vejnet i Helsingør, som ikke er beregnet til gennemgående trafik.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Mindre anlæg - indsatsen mod ulykker

Kort



Sortpletudpegnig i 1999

Rød: sorte kryds

Grøn: sorte strækninger

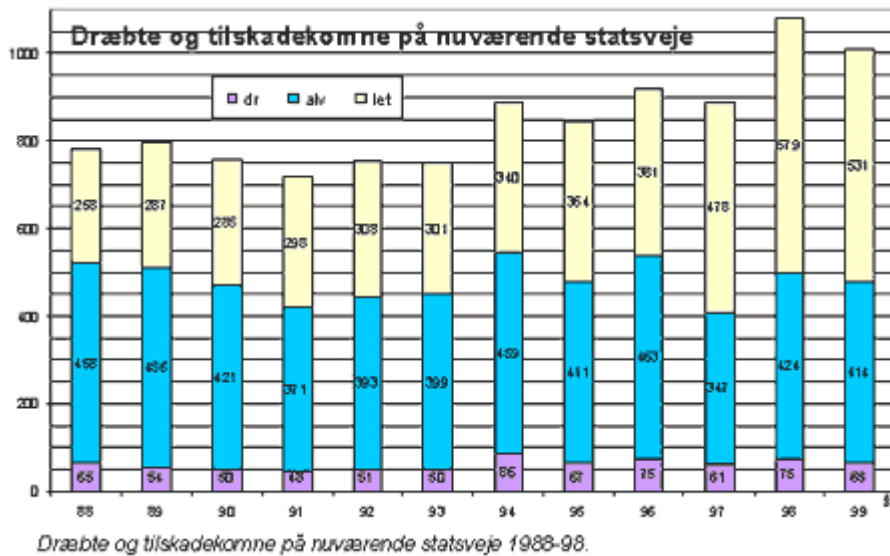
Projektnr.	Projekt navn
-	Mindre anlæg – indsatsen mod ulykker

Kort beskrivelse af projektet

Færdselssikkerhedskommissionen udsendte i foråret 2000 en plan med nye mål for trafiksikkerhedsarbejdet i perioden 2001-2012. I forlængelse af Regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed "Hver ulykke er én for meget" udstikker kommissionen som mål: "Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal inden udgangen af 2012 være reduceret med mindst 40 procent i forhold til 1998. Det vil sige, at vi ved udgangen af 2012 højst må have 300 dræbte og 2.443 alvorligt tilskadekomne i Danmark".

I Vejdirektoratets arbejde med en handlingsplan for statens veje lægges der op til, at kommissionens mål også gøres gældende for statsvejene. Det nødvendiggør en målrettet og forstærket indsats, dels fordi trafikvæksten i perioden forventes at blive forholdsmæssig større på statsvejene, dels fordi beregninger viser at de nødvendige investeringer pr. sparet ulykke vil være større end for det øvrige vejnet. Målet for perioden 2001-2012 indebærer, at antallet af dræbte på statens veje skal falde fra 67 (gennemsnit for 1997-99) til 40, og antallet af alvorligt tilskadekomne fra 395 til 237. Derudover lægger Vejdirektoratet op til, at antallet af uheld med lette personskader ikke må stige i perioden.

Som det fremgår af figuren nedenfor, må det konstateres, at de tidligere mål for ulykkesudviklingen i perioden 1988-2000 ikke er blevet opfyldt for statsvejene. Især har udviklingen fra omkring midten af 1990-erne ligget væsentligt over målet, og der har været en stigning i antallet af dræbte og tilskadedkomne på 22% i perioden 1988-99.



Dræbte og tilskadedkomne på nuværende statsveje 1988-98.

Hvert år udpeges på statsvejene mere end 100 sorte pletter - resultatet fra den seneste udpegning er vist på kortet. Herudover udpeges ulykkesbelastede steder efter tæthed, dvs. lokaliteter med mere end 2 ulykker pr. år og efter temaer som f.eks. cykelulykker i kryds, ulykker med faste genstande etc. samt grå strækninger, som er længere ulykkesbelastede strækninger.

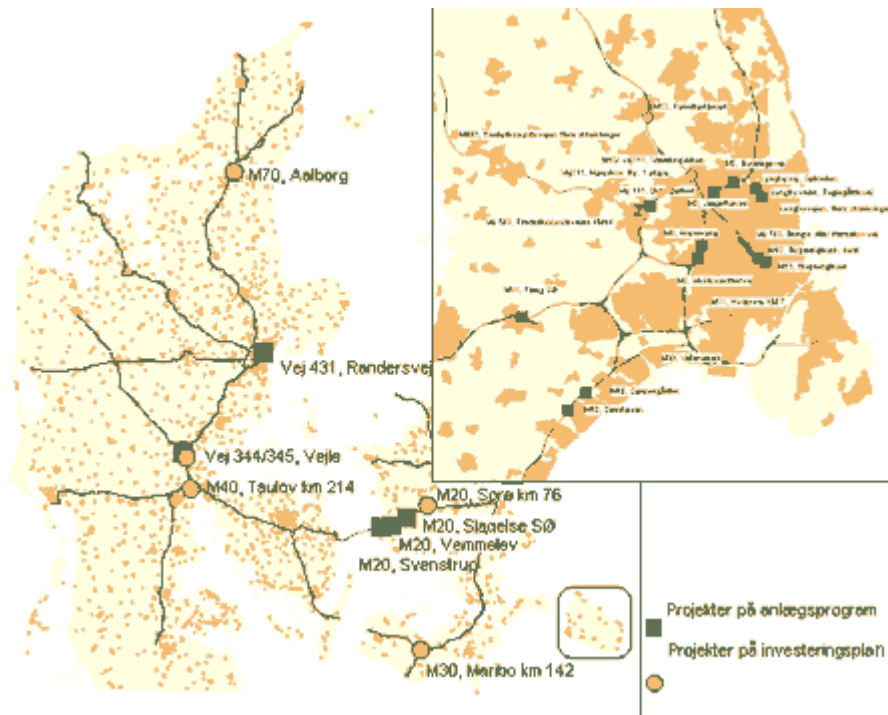
På baggrund af den seneste udpegning er fremsat forslag til ombygning af 34 lokaliteter. Den forventede reduktion er 20 ulykker og 15 personskader pr. år ved en samlet investering på ca. 25 mio. kr. pr. år. Det svarer til ca. 45 % af, hvad der er påkrævet for at leve op til regeringens mål.

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Mindre anlæg – indsatsen mod støj

Kort



Kort beskrivelse af projektet

I Regeringens seneste trafikpolitiske redegørelse, Trafik 2005, er målsætningen for reduktion af vejtrafikstøjen, at antallet af støjbelastede boliger langs vejene nedbringes, så højst 50.000 boliger er belastet med et støjniveau fra vejtrafikken på over 65 dB(A) i år 2010.

Vejdirektoratet bidrager hertil både som bestyrelse for statsvejene og som led i varetagelsen af sektoransvaret over for den samlede danske vejsektor. Der stilles puljemidler til rådighed for arbejdet via de årlige finanslove.

Vejdirektoratets mål for statsvejene er at gennemføre støjdæmpende foranstaltninger langs de eksisterende statsveje, så regeringens målsætning opfyldes forholdsmæssigt for statsvejene. Det betyder, at antallet af boliger udsat for over 65 dB(A) langs statsvejene skal søges reduceret til ca. 3.000 boliger inden år 2010. Grundlaget for projektets arbejde med støjbekæmpelse er beskrevet i Vejdirektoratets rapport, "Støjbekæmpelse langs statsvejene, Mål og strategi, rapport nr. 79 august 1999", hvori redegøres for formålet, forudsætningerne for arbejdet og indsatsen på området, Virkemidlerne, som anvendes, er alt overvejende etablering af støjskærme, støjvolde samt facadeisolering af boliger. Andre virkemidler er anvendelse af støjsvage vejbelægninger, nyanlæg af veje udenom byområder og fastlæggelse af lavere hastigheder gennem byområder.

Indsatsen over for vejsektoren er at bidrage til øget viden og bedre praksis hos de øvrige vejbestyrelser gennem formidling, publikationer, metodefastlæggelse og udførelse af gode eksempler på støjdæmpende foranstaltninger på statsvejene.

Projektnr.	Projekt navn		
-	Mindre anlæg - indsatsen mod støj		
Hovedlandevejsnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
Alle hovedlandeveje	-	-	PLA
Korridor		Rute	

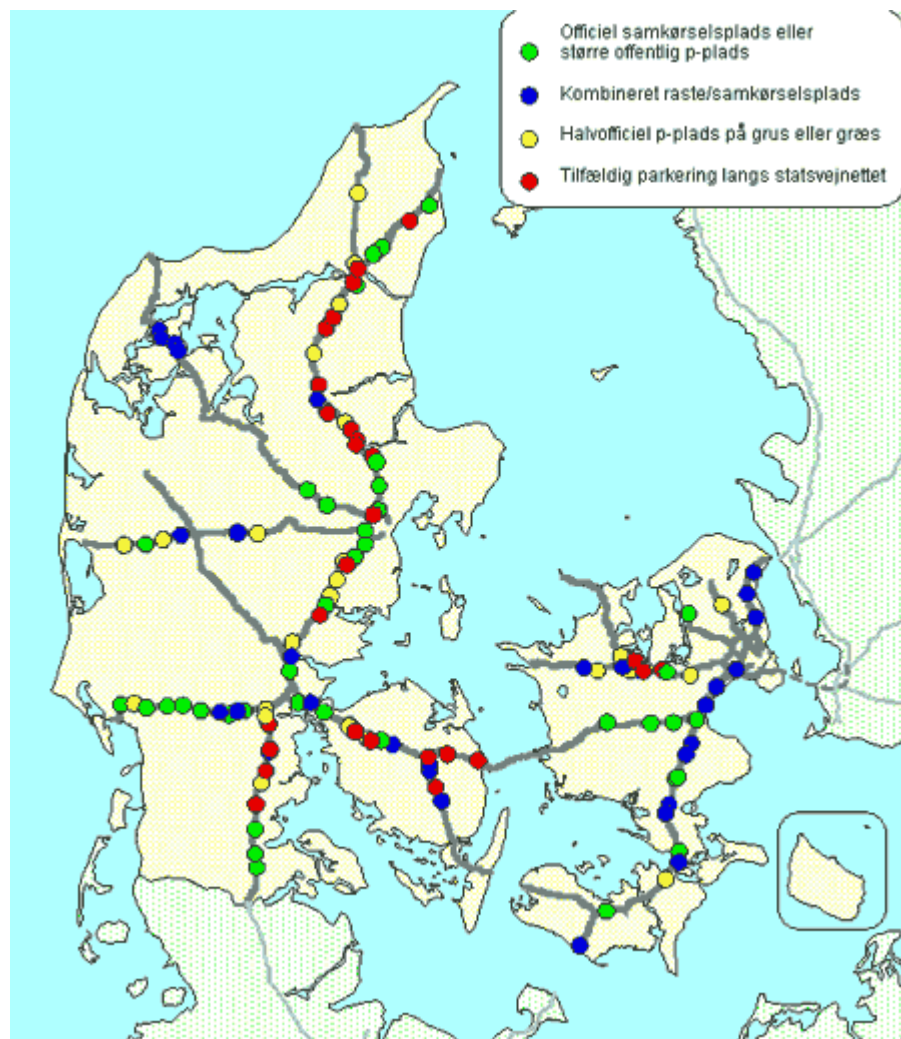
Hovedlandeveje ved beboelse	-
Tidligst igangsættelsesår	Tidligst åbningsår
Løbende planlægnings- og anlægsindsats	Løbende realisering af anlæg og tiltag
Hjemmelmæssig status	Andre forhold
Vejdirektoratets vejbestyrelsesansvar efter Vejloven	-
Regeringens målsætning om støjreduktion i år 2010	
Trafikudvikling i korridor/på strækning	Trafikprognose
-	Vejdirektoratets generelle fremskrivning af vejtrafikken frem til år 2010 er lagt til grund for arbejdet. Der er ikke benyttet særskilte prognoser i arbejdet.
Trafiktype/kategori	
-	
Anlægsoverslag	Samfundsøkonomisk nytte/forrentning
På Vejdirektoratets anlægsprogram er optaget igangværende projekter for i alt 27,2 mio.kr. i 2001-2004.	-
På Vejdirektoratets investeringsplan opereres med yderligere projekter for i alt 75,2 mio.kr. i 2001-2004.	
Der påregnes således gennemført en samlet indsats til støjbekæmpelse langs hovedlandevejene på i alt 102,4 mio.kr. i 2001-2004.	
For at kunne leve op til regeringens målsætning er der i perioden 2005-2010 behov for yderligere 250 mio. kr.	
Fordele og ulemper	
Mindre støjbelastning af boliger langs statsvejene.	

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Mindre anlæg - samkørselspladser

Kort



Registrering af parkering langs statsvejnettet 1999

Projekt navn: Mindre anlæg - samkørselspladser

Kort beskrivelse af projektet

Der er konstateret et behov for en indsats for samkørsels P-pladser langs de eksisterende statsveje - et behov der bør imødekommes bl. a. med henblik på at reducere bilkørsel og dermed emissionerne.

I 1999 udsendte Vejdirektoratet Rapport nr. 175 "Kombinationsrejser - et oplæg til samarbejde" og modtog bl. a. på baggrund heraf et antal forslag fra amter, kommuner, politiet og private.

Vejdirektoratet har i 1999 foretaget en besigtigelse af potentielle P-pladser og optalt de parkerede biler der samt parkeringskapaciteten og konstateret, at der er behov for såvel nyanlæg som udvidelser og opgraderinger.

Samkørsel kan givetvis fremmes ved anlæg af attraktive pladser, hvor man trygt kan lade sin bil stå. Samtidig må man konstatere at tilfældigt parkerede biler i rabatterne forringer trafiksikkerheden, bl. a. ved motorvejsramper.

Det er Vejdirektoratets holdning, at pladserne skal ejes og vedligeholdes af vejbestyrelsen for den vej, hvorfra pladsen har sin indkørsel, d.v.s. oftest en amtskommune. Det er dog rimeligt at foretage en udgiftsdeling til anlæg ved de eksisterende statsveje.

Vejdirektoratet vil nu :

- Få igangsat enkelte anlæg for årets puljemidler.
- Fordele lokaliteterne i et antal klasser med visse fællestræk.
- Skitsere et antal gode, typiske løsninger ved anvendelse af arkitektbistand.
- Opstille en prioriteringsliste for de kommende år.
- Forhandle de bedst placerede anlæg, og konstatere evt. behov for behandling i henhold til planlovgivningen.

Projektet skal samordnes med aktiviteter på andre sideanlæg, herunder rastepladser, såvel som med indsatsen for intermodale anlæg.

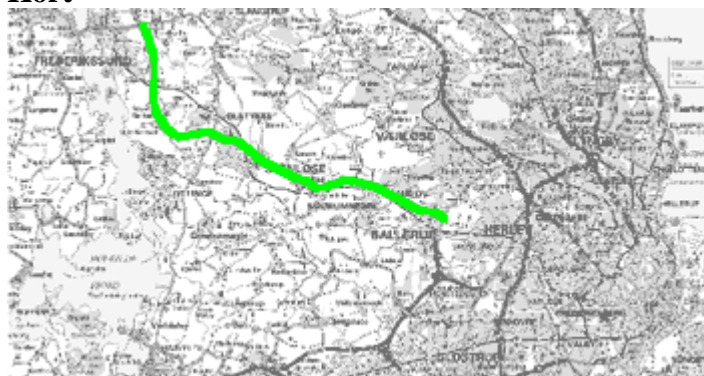
(Projektet omfatter kun hovedlandevejene, og således ikke statsvejen Øresundsmotorvejen).

Grundlag for vejinvesteringsplan 2000-2015

oktober 2000

Projekt navn: Mindre anlæg – sanering af Frederikssundsvej

Kort



Kort beskrivelse af projektet

Vejdirektoratet har igangsat projekt Sanering af Frederikssundsvej for Frederikssundsvejsstrækningen mellem Ring 4 i Ballerup og Frederikssund med den overordnede målsætning at gøre denne til en velfungerende, smuk, sikker og miljøvenlig vej.

Der vil således blive fokuseret på alle de 5 temaer omtalt under rådighedshedspuljerne for mindre anlæg.

Projektet vil blive koordineret med Vejdirektoratets VVM-undersøgelse for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren.

Den foreløbige horisont for projektet er den 4-årige periode fra 2000 til 2003.

For år 2000 er planlagt igangsætning af følgende tiltag:

- 1) støjafskærmning af boligbebyggelsen Klokkerhaven i Ballerup,
- 2) etablering af intermodalt anlæg (Parkér & Rejs-plads) ved Kildedal Station i samarbejde med Ballerup Kommune, Banestyrelsen og HT,

3) trafikikkerhedsfremmende og miljøforbedrende foranstaltninger

Projektnr.	Projekt navn		
-	Mindre anlæg – sanering af Frederikssundsvej		
Hovedlandeveisnr.	Vejstandard	Længde	Ansvarlig i VD
503-522	4- og 2-sporet hovedlandevej	26 km	PLA
Korridor		Rute	
Frederikssundfingeren		211	
Tidligst igangsættelsesår		Tidligst åbningsår	
2000		2001 (i øvrigt løbende realisering af anlæg og tiltag)	
Hjemmelmæssig status		Andre forhold	
-		Koordineres med VVM-undersøgelsen for en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren	
Trafikudvikling på strækning		Trafikprognose	
ÅDT vest for Ring 4: 1998: 37.000 1988: 34.000		-	
Trafiktype/kategori			
Regionaltrafik og lokaltrafik.			
Anlægsoverslag (prismiveau 2001)		Samfundsøkonomisk nytte/forrentning	
Projektet finansieres med midler fra Rådighedspuljen til mindre anlæg. For år 2000 er foreløbig afsat 8 mio. kr. til projektet.		ej beregnet	
Fordele og ulemper			
Forbedring af sikkerhed og miljø.			

Top/Bund

Trafikministeriet

© Trafikministeriet - Udgivet af Trafikministeriet - <http://www.trm.dk>
Frederiksholms Kanal 27 - 1220 København K
Tlf.: 33 92 33 55 - e-mail: trm@trm.dk - Fax: 33 12 38 93