

**Aftale mellem regeringen  
(Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne,  
Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti,  
og Liberal Alliance om:**

**Bedre veje mv.**

**2. december 2009**

## **Indledning**

Regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, og Liberal Alliance har den 2. december 2009 indgået en aftale om "Bedre veje mv.". Aftalen er et led i udmøntningen af "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 og en del af den rullende planlægning.

Regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance indgik den 29. januar 2009 en aftale om "En grøn transportpolitik" om dels de overordnede rammer og principper for udviklingen af en grøn transportpolitik i de kommende år, dels en række konkrete initiativer på transportområdet. Det blev med aftale om "En grøn transportpolitik" aftalt, at parterne skulle mødes igen i oktober 2009 for at tage stilling til en række færdiggjorte beslutningsgrundlag vedrørende konkrete bane- og vej anlægsprojekter.

Med aftale af 22. oktober 2009 om "En moderne jernbane" blev en række nye baneprojekter besluttet, herunder en ny bane fra København til Ringsted over Køge. Med aftale af 22. oktober 2009 om "Nye initiativer som led i udmøntning af puljer" blev parterne enige om en lang række nye initiativer som led i udmøntning af puljerne. Med aftale af 22. oktober 2009 om "Visse vejprojekter" blev parterne enige om, at fire konkrete omfartsveje skulle indgå i en samlet aftale om udmøntning af "En grøn transportpolitik". Med aftale om finansloven for 2010 mellem Regeringen (Venstre og De Konservative) og Dansk Folkeparti blev der tilført 2,7 mia. kr. til Infrastrukturfonden til et ekstraordinært løft i vejvedligeholdelsesindsatsen på det statslige vejnet. Efter afslutningen af forhandlingerne om finansloven for 2010 mødtes parterne igen og der er indgået aftale om en række projekter på vejområdet mv. Der er hermed indgået aftale om en samlet udmøntning af "En grøn transportpolitik".

Parterne vil med denne nye aftale udbygge vejnettet dér, hvor behovet for at forbedre fremkommeligheden er størst. Aftalen giver en tiltrængt udbygning af centrale strækninger i Danmark, hvor der i dag er stor trængsel, til gavn for borgere og erhvervsliv.

Parterne vil undersøge mulighederne for anvendelse af OPP på baggrund af erfaringerne med motorvejsprojektet Kliplev-Sønderborg.

Sammen med aftale om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 og aftalerne af 22. oktober 2009 er der i alt disponeret ca. 98 mia. kr. fra Infrastrukturfonden i 2009. Der er investeret ca. 58 mia. kr. i kollektiv trafik og ca. 36 mia. kr. på vejområdet. Hertil kommer ca. 4 mia. kr. i udmøntede midler fra transportpuljerne.

## **Udbygning af Køge Bugt Motorvejen**

Parterne er enige om at udbygge Køge Bugt Motorvejen på den ca. 8 km lange strækning mellem Greve Syd og Solrød Syd fra 6 til 8 spor. Udbygningen forventes at kunne ibrugtages i år 2016.

Strækningen er en del af landets mest befærdede motorvejsstrækning med både international trafik, landsdelstrafik, regional pendling og lokaltrafik. Strækningen er landets trafikale hovedfærdselsåre, der binder København og resten af landet sammen. Trafikken har i de seneste år været præget af nedsat fremkommelighed i myldretiden, som har ført til en utilfredsstillende trafikafvikling med hastigheder på ned til 30 km/t i spidsbelastningstimerne.

Med udbygning af strækningen fra Greve Syd til Solrød Syd fra 6 til 8 spor, vil strækningen mellem Mortoring 3 og Solrød Syd have 8 eller 10 spor. Det betyder en forbedret fremkommelighed som kommer hele det danske samfund til gavn og bidrager til at væsentligt færre pendlere og erhvervsdrivende skal spilde tid i køer.

Anlægsudgiften forventes at være 1,6 mia. kr.

Parterne er desuden enige om at afsætte 117 mio. kr. til tilslutningsanlæg med nord- og sydvendte ramper samt ny bro til Parker og Rejs ved ny station i Køge Nord henblik på at styrke muligheden for at kombinere biltrafikken med kollektiv transport.

Parterne vil være særligt opmærksomme på udbygning af rastepladser ved Karlslunde i forbindelse med udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse i 2010.

Parterne er enige om, at der i efteråret 2010 fremsættes anlægslov for udbygning af hele strækningen mellem Greve Syd og Køge fra 6 til 8 spor. Anlægsloven udarbejdes svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag.

Parterne er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af den resterende strækning i år 2013.

### ***Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord***

Parterne er enige om at udbygge Den Østjyske Motorvej omkring Vejlefjordbroen på den ca. 13 km lange strækning mellem motorvejskryds Skærup og Vejle Nord fra 4 til 6 spor. Udbygningen forventes at kunne ibrugtages i år 2015.

Den Østjyske Motorvej omkring Vejlefjordbroen er den travleste vejstrækning i Jylland og en flaskehals på den østjyske motorvej. Fra 1997 til 2007 steg antallet af biler, der dagligt krydsede broen fra 42.700 til 63.800 – en stigning på knap 50 pct. på ti år.

Strækningen er central for afvikling af trafikken i Jylland. Trafik der skal nord på fra de tre motorveje fra Odense, Kolding og Esbjerg skal passere Vejlefjordbroen. Også trafik der skal syd på fra Herning og Århus/Aalborg skal passere Vejlefjordbroen. En udbygning af strækningen vil sikre en øget fremkommelighed samt at den nord/syd-gående trafik i Jylland kan afvikles bedre.

Anlægsudgiften forventes at være 1,4 mia. kr.

Parterne er desuden enige om at afsætte yderligere 36 mio. kr. til etablering af parallelspor samt forbedelse af afvandingssystemer mv. til eventuelt senere anlæg af tilslutningsanlæg for Ødsted-Ny Højen-E45 (Borgmestervejen).

Parterne noterer sig, at transportministeren vil drøfte tilslutningsanlægget for Ødsted-Ny Højen-E45 (Borgmestervejen) med Vejle Kommune.

Parterne vil være særligt opmærksomme på udbygning af rastepladser ved Skærup i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse.

Parterne er enige om, at der i foråret 2010 fremsættes anlægslov for udbygning af strækningen mellem motorvejskryds Skærup og Vejle Nord. Anlægsloven udarbejdes svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag.

Parterne er endvidere enige om, at der senest i februar 2010 søges bevillingsmæssig hjemmel til at igangsætte forberedende projektering m.v. Herved kan anlægsarbejdet passes sammen med det igangværende anlægsarbejde på strækningen Vejle-Ølholm-Riis.

### ***Udbygning af Motorring 4 omkring København***

Parterne er enige om at udbygge Motorring 4 omkring København på den ca. 4 km lange strækning mellem Taastrup og Frederikssundsmotorvejen fra 4 til 6 spor.

Motorring 4 er en central strækning i forhold til at lede nord/sydgående trafik uden om København. Trafikken på strækningen har i de seneste år været præget af nedsat fremkommelighed i myldretiden.

En udbygning af Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundsmotorvejen vil forbedre fremkommeligheden og give bedre muligheder for afvikling af den tværgående trafik.

Parterne er enige om, at der i efteråret 2010 fremsættes anlægslov for udbygning af strækningen mellem Taastrup og Frederikssundsmotorvejen. Anlægsloven udarbejdes svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag.

Anlægsudgiften forventes at være 0,3 mia. kr., som finansieres forud for andre projekter, når der er tilvejebragt finansieringsmæssigt grundlag herfor i Infrastruktur fonden gennem fremtidige mindredgifter på igangværende projekter eller anden ny finansiering.

Udbygningen igangsættes senere i perioden, når midlerne til projektet er tilvejebragt.

### ***Udbygning af motorvejen på Vestfyn***

Parterne er enige om at udbygge motorvejen på Vestfyn på den ca. 10 km lange strækning mellem Middelfart og Nørre Aaby fra 4 til 6 spor. Udbygningen forventes at kunne ibrugtages i år 2015.

Strækningen er en del af "det store H". Ud over at tjene som hovedfærdselsåre for den lokale og regionale trafik, benyttes den også af hovedparten af trafikken mellem Jylland og Sjælland. Strækningen har oplevet stigende trafik gennem en årrække og der er nu trængselsproblemer i myldretiden. Desuden er strækningen præget af et relativt stort antal lastbiler.

En udbygning af strækningen vil forbedre fremkommeligheden for trafikanter mellem øst og vest Danmark samt forbedre trafikafviklingen lokalt og regionalt.

Anlægsudgiften forventes at være 1,1 mia. kr.

Parterne vil være særligt opmærksomme på udbygning af rastepladser ved Lillebælt i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse.

Parterne er enige om, at der i foråret 2010 fremsættes anlægslov for hele strækningen mellem Odense Vest og Middelfart. Anlægsloven udarbejdes svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag.

Parterne er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af de resterende strækninger i år 2013.

### ***Udbygning af Helsingørmotorvejen***

Parterne er enige om at udbygge Helsingørmotorvejen på den ca. 4 km lange strækning mellem Øverødvej og Hørsholm Syd fra 4 til 6 spor. Udbygningen forventes at kunne ibrugtages i år 2016.

Helsingørmotorvejen er den første motorvej, der er anlagt i Danmark. Motorvejen åbnede for trafik i 1956. Det er en vigtig pendler- og erhvervsforbindelse mellem Nordsjælland og Københavnsområdet. Desuden er motorvejen en vigtig international motorvejsforbindelse, som forbinder Skandinavien med kontinentet. Strækningen mellem Øverød nord for Holte og Isterød nord for Hørsholm har i de seneste år været præget af nedsat fremkommelighed i myldretiden.

En udbygning af strækningen vil sikre bedre fremkommelighed på en af de vigtigste pendlerstrækninger til og fra København. Med udbygningen af strækningen mellem Øverødvej og Hørsholm Syd vil der være 6 spor på hele strækningen fra København til Hørsholm Syd.

Anlægsudgiften forventes at være 1,4 mia. kr.

Parterne vil være særligt opmærksomme på nye støjskærme ved Vejdammen, Brådebæk og ved Hørsholm Haveforening i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til støjbekæmpelse.

Parterne vil desuden være særligt opmærksomme på udbygning af rastepladser mellem Hørsholm og Humlebæk i forbindelse med de kommende års udmøntning af midler fra pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse.

Parterne er enige om, at der i foråret 2010 fremsættes anlægslov for hele strækningen mellem Øverødvej og Isterød. Anlægsloven udarbejdes svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag.

Parterne er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af den resterende strækning i år 2013.

### ***Udbygning af Brande omfartsvej til motorvej***

Parterne er enige om at udbygge Brande omfartsvej til en 4-sporet motorvej på den ca. 7 km lange strækning øst om Brande. Udbygningen forventes at kunne ibrugtages i år 2014.

Brande omfartsvej fungerer som en del af forbindelsen mellem Herning/Nordvestjylland og Den Østjyske Motorvej. Med udbygningen af omfartsvejen til motorvej vil hele strækningen mellem Herning og Vejle i år 2014 være motorvej.

Anlægsudgiften forventes at være 0,4 mia. kr.

Parterne er enige om, at der i foråret 2010 fremsættes anlægslov for udbygningen af Brande omfartsvej til motorvej. Anlægsloven udarbejdes svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede alternative forslag, hvor der af hensyn til virksomheder, boliger og rekreative områder på den vestlige side af den nuværende omfartsvej, gennemføres en udbygning på den østlige side af den nuværende omfartsvej.

### ***Anlæg af nordlig omfartsvej ved Næstved***

Parterne er enige om at anlægge en nordlig omfartsvej ved Næstved. Vejen anlægges som en 2+1 motortrafikvej og bliver ca. 7 km lang. Omfartsvejen forventes at kunne ibrugtages senest i år 2016.

Ved etablering af en nordlig omfartsvej ved Næstved vil den nuværende østlige ringvej i Næstved blive aflastet og der vil blive skabt en direkte forbindelse til statsvejene til Roskilde og Slagelse.

Anlægsudgiften forventes at være 0,7 mia. kr.

Parterne er enige om, at krydsningen af Susådalen sker med en højbro. Denne løsning vil kræve en supplerende VVM-undersøgelse, der forventes at tage ca. et år.

Parterne er enige om, at der i foråret 2011 når den supplerende VVM-undersøgelse er færdig fremsættes anlægslov for en nordlig omfartsvej ved Næstved. Anlægsloven udarbejdes svarende til hovedforslaget i Vejdirektoratets konsolidering af en tidligere amtlig VVM-undersøgelse, dog med anlæggelse af en højbro over Susådalen.

### ***Anlæg af nordligt hængsel til Djursland ved Randers***

Parterne er enige om at anlægge en motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft. Vejen anlægges som en 2+1 motortrafikvej uden nødspor og bliver ca. 6 km lang. Vejen forventes at kunne ibrugtages i år 2014.

En etablering af et nordligt hængsel til Djursland vil aflaste den nuværende hovedlandeveisstrækning igennem den sydlige del af Randers. Desuden vil en gennemførelse af projektet betyde, at det vil blive lettere at komme fra Djursland til motorvejsnettet.

Anlægsudgiften forventes at være 0,3 mia. kr.

Parterne er enige om, at der i foråret 2010 fremsættes anlægslov for et nordligt hængsel til Djursland. Anlægsloven udarbejdes svarende til forslaget i Vejdirektoratets konsolidering af en tidligere amtlig VVM-undersøgelse om anlæggelse af motortrafikvejen dog som en 2+1 motortrafikvej uden nødspor.

### ***Anlæg af Slagelse omfartsvej, 2. etape***

Parterne er enige om at anlægge en to-sporet vej syd om Slagelse. Vejen bliver ca. 3 km lang. Omfartsvejen forventes at kunne ibrugtages i år 2013.

En etablering af 2. etape af Slagelse omfartsvej vil betyde, at trafikken på rute 22 mellem Kalundborg og Næstved over Slagelse ikke skal køre på og derefter af motorvejen igen efter en kort strækning, men i stedet kan benytte 2. etape af omfartsvejen.

Anlægsudgiften forventes at være 0,1 mia. kr.

Vejdirektoratet har færdiggjort en forundersøgelse af Slagelse omfartsvej, 2. etape. Der skal foretages en VVM-screening af projektet og en konsolidering af anlægsoverslaget for projektet. I forlængelse af VVM-screeningen er parterne enige om at der i efteråret 2010 fremsættes en anlægslov.

Parterne er endvidere enige om, at der primo 2010 søges bevillingsmæssig hjemmel til at igangsætte forberedende projektering m.v. Herved kan anlægsarbejdet passes sammen med det igangværende anlægsarbejde på 1. etape af Slagelse omfartsvej.

### ***Anlæg af nordlig omfartsvej ved Grenå***

Det er i aftalen om Nye initiativer som led i udmøntningen af puljer fra den 22. oktober 2009 besluttet, at der ved årsskiftet 2010/2011 skal foreligge en færdig forundersøgelse af Grenå Omfartsvej. Der er afsat 5 mio. kr. til forundersøgelsen.

Parterne er enige om at afsætte 100 mio. kr. til projektet hvorved der gives et samlet statsligt bidrag på 105 mio. kr. til anlæg af en nordlig omfartsvej ved Grenå.

### ***En forstærket indsats i vedligeholdelsen af det statslige vejnet***

Parterne er enige om, at det er vigtigt med et moderne, velfungerende vejnet, der er godt vedligeholdt og har en sikkerhedsmæssig høj standard.

Parterne enige om, at vedligeholdelsesindsatsen skal tilrettelægges, så det samlet set er billigst muligt og dermed økonomisk optimalt for samfundet på lang sigt. En høj vedligeholdelsesindsats på vejene bidrager til en mere glidende og smidig afvikling af trafikken. Det er til gavn for miljøet og det bidrager til at nedbringe den luftforurening.

Med Aftale om finanslov for 2010 mellem regeringen og Dansk Folkeparti er det aftalt, at tilføre Infrastruktur fonden yderligere 2,7 mia. kr., der øremærkes til et markant løft af vedligeholdelsesindsatsen af det statslige vejnet i 2010-2013. Udmøntningen af de supplerende midler i Infrastruktur fonden til vejvedligeholdelse skal endeligt konfirmeres med parterne bag aftalen om en grøn transportpolitik fra januar.

I forbindelse med aftale om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 besluttede parterne at igangsætte en analyse af vejvedligeholdelsesindsatsen. Analysen er nu færdig og viser, hvor og hvordan der skal sættes ind, samt "hvad man får for pengene".

Parterne er enige om, at der i perioden 2010-2013 skal udmøntes den for samfundet økonomisk optimale vedligeholdelsesindsats for de kapitalbevarende aktiver (belægning og bygværker), det såkaldte scenarie 3. Såfremt indsatsen opretholdes i årene frem mod 2019, betyder det en indhentning af det vedligeholdelsesmæssige efterslæb på belægnings og bygværker. Samtidig er parterne enige om, at der i perioden 2010-2013 skal udmøntes en indsats svarende til det kommunale niveau for drift, service og æstetik (arealpleje, renovation m.v.), det såkaldte scenarie 2.

Det ekstraordinære løft i vedligeholdelsesindsatsen i 2010-2013 medfører en hurtigt og markant forbedring af tilstanden for belægninger og bygværker på det statslige vejnet. Samtidig sikres en økonomisk optimal vedligeholdelsesstrategi med et 10 årigt perspektiv for at minimere levetidsomkostningerne for belægninger og bygværker. De øgede investeringer i perioden vil således medføre en reduktion af de fremtidige udgifter på området.

Det markante investeringsløft vil være bredt fordelt på tværs af landet. Arbejdet kan igangsættes hurtigt, idet der er tale om en række afgrænsede projekter. Gennemførelsen af den forstærkede indsats afpasses kapaciteten i de relevante sektorer.

Parterne er enige om, at der af de midler, der er reserveret til vejvedligeholdelse i Infrastrukturfonden anvendes 1 mia. kr. til vedligeholdelsesindsatsen i perioden 2010-2013.

Parterne er endvidere enige om at de 2,7 mia. kr., der er tilført fonden med Aftale om finanslov for 2010 anvendes til udmøntningen af vedligeholdelsesindsatsen i 2010 – 2013.

Herudover er parterne enige om at der anvendes 200 mio. kr. fra puljen til fremme af sikkerhed og miljø til udmøntning af vedligeholdelsesindsatsen i 2010 – 2013.

Parterne noterer sig desuden, at der som led i udmøntningen af vedligeholdelsesindsatsen i 2010-2013 ydes et finansieringsbidrag fra Vejdirektoratet på alt 216 mio. kr. i form af effektiviseringer (organisationsændring, årsværksreduktion, forbedret indkøb, mindre konsulentforbrug mv.) på 176 mio. kr. samt driftsopsparring som følge af mindreforbrug i tidligere år på 40 mio. kr.

### ***Undersøgelse af letbane i Odense***

Parterne har noteret sig, at Odense Kommune har besluttet at gennemføre en VVM-analyse af en letbane i Odense. Parterne ser positivt på etableringen af en letbane i Odense med de trafikale og byudviklingsmæssige potentialer som en letbane synes at bidrage til for såvel Odenses centrale bykvarterer som oplandet.

Parterne er enige om at reservere et statsligt bidrag på 4 mio. kr. til VVM-undersøgelsen af en 1. etape af en letbaneløsning i Odense. Det statslige bidrag finansieres af puljen til nye beslutningsgrundlag der er afsat med transportaftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009.

Parterne vil ved den fremtidige prioritering af infrastrukturfonden være opmærksom på, at såfremt letbaneplanerne i Odense realiseres, bør det vurderes at etablere et større parkér-og-rejs-anlæg ved motorvejen, som gør det enkelt og attraktivt at kombinere den individuelle transport med den kollektive transport på letbanen.

### ***Pulje til Stationsmoderniseringer***

Parterne har, jf. tidligere aftalt, noteret sig, at det i forbindelse med de strategiske analyser af udbygningsmulighederne i Østjylland og i hovedstadsområdet undersøges, hvordan banetrafikken skal tilrettelægges, herunder eventuelt behov for nye stationer i de to regioner. De strategiske analyser skal afsluttes i 2013. Parterne noterer sig samtidig, at der er andre dele af landet hvor der kan være behov for og lokale ønsker om stationsmoderniseringer eller nye stationer.



Parterne er indstillet på, at tilføre 100 mio. kr. til Pulje til stationsmoderniseringer når der er skaffet finansieringsmæssigt grundlag herfor gennem fremtidige mindreudgifter på igangværende projekter eller anden ny finansiering.

### ***Forundersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn***

Parterne er enige om, at igangsætte en forundersøgelse af en banebetjening af Aalborg lufthavn.

Aalborg Lufthavn er Danmarks tredjestørste lufthavn og har stor lokal og regional betydning både for erhvervslivet og borgerne i Nordjylland. Lufthavnen er geografisk placeret tæt på hovedjernbanenettet, hvor der både kører regional- og Intercitytog til landets største byer.

Parterne er enige om, at der afsættes 2 mio. kr. til en forundersøgelse af en fremtidig banebetjening af Aalborg Lufthavn. Forundersøgelsen finansieres af puljen til nye beslutningsgrundlag der er afsat med transportaftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009. Forundersøgelsen forventes afsluttet i 2011 således at der kan tages stilling til en efterfølgende VVM-undersøgelse samtidig med at resultatet af den igangsatte VVM-undersøgelse af støjreduktion ved Lindholm Station foreligger. Hermed kan der i efteråret 2011 tages en samlet beslutning om hvorvidt det igangsatte projekt af støjreduktion ved Lindholm Station skal gennemføres eller der i stedet bør sættes på en ny banestrækning til Aalborg Lufthavn.

### ***Finansiering***

Aftalen finansieres af ubrugte midler i Infrastrukturfonden for knap 7,1 mia. kr.

Herudover er der nye finansieringsbidrag til fonden, svarende til i alt knap 0,3 mia. kr. således at der samlet er 7,3 mia. kr. til rådighed.

Den yderligere finansiering kommer hovedsagligt fra en række færdiggjorte eller næsten færdiggjorte vejprojekter på gammel budgettering, som er blevet billigere end indbudgetteret på finansloven. For så vidt angår de projekter hvortil der er reserveret midler i aftalen, Motorring 4 og stationsåbninger, udsættes midlerne tilvejebragt ved realiserede mindreudgifter på igangværende projekter eller anden ny finansiering.

Hvis det i forbindelse med gennemførelsen af projekterne viser sig at anlægsoverslagene ikke holder på grund af prisstigninger som følge af for høj kapacitetsudnyttelse i anlægssektoren, er parterne indstillet på at drøfte en ændring af den tidsmæssige profil for anlægsprojekterne.