

Projektoversigt – Region Sjælland

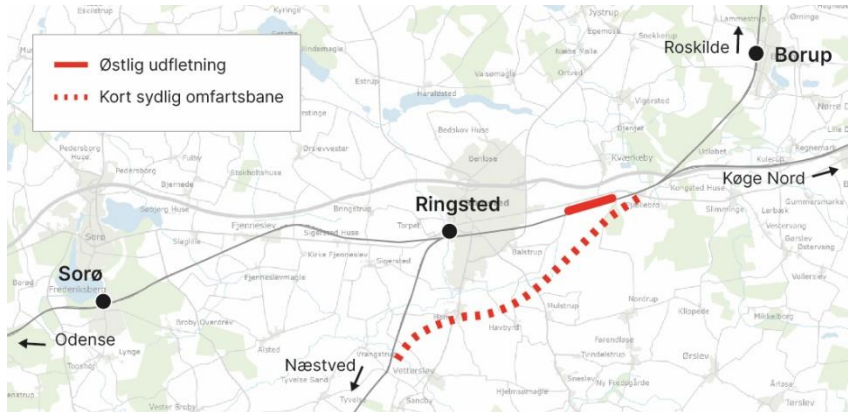
Indhold

Kollektiv transport.....	3
Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering af jernbanen ved Ringsted.....	3
Næste generations S-tog til Roskilde	4
Forundersøgelse af et dobbeltspor Køge-Køge Nord og en ekstra perron på Køge Station.....	5
Fremrykning af jernbaneanlæg til Femern Bælt-forbindelsen.....	6
Vejnettet	7
Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg.....	7
Anlæg af motorvej på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede.....	8
Anlæg af vejforbindelse til Stevns	9
Ombygning af kryds på E55 mellem Nykøbing Falster og Sydmotorvejen	10
Befæstede nødspor på Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev	11
Udbygning af Rute 9 ved Nørreballe på Lolland.....	12
Forundersøgelse af opgradering af Rute 22 ”Den sjællandske tværforbindelse”.....	13
Forundersøgelse af opgradering af Rute 6 mellem Solrød og Roskilde.....	14



Kollektiv transport

Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering af jernbanen ved Ringsted



Ringsted er et centralt jernbaneknudepunkt i Danmark, hvor flere strækninger deler og samler sig. Som infrastrukturen er indrettet nu, skal alle tog krydse hinanden i niveau, og det skaber en markant flaskehals, der betyder længere rejsetider og forsinkelser. Det gælder både for togene i landdelstrafikken, regionaltrafikken og for den internationale trafik. Når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2029 bliver udfordringen for togtrafikken endnu værre.

At skabe øget kapacitet ved Ringsted er derfor en bunden opgave, hvis togtrafikken skal blive mere attraktiv, og der skal være flere afgangene i fremtiden. Tilsvarende vil øget kapacitet være nødvendigt for at skabe bedre vilkår for godstogtrafikken. En hastighedsopgradering igennem Ringsted er endvidere en forudsætning for at nå ned på en times rejsetid mellem København og Odense.

Den østlige udflætning har en samlet anlægsudgift på 1,6 mia.kr. og har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 4,1 mia. kr., svarende til en årlig forrentning på 10,4 pct. beregnet med en CO₂-pris på 300 kr. pr. ton. Anvendes en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton, er det positive samfundsøkonomiske afkast 4,2 mia. kr., svarende til en årlig forrentning på 10,6 pct. Gevinsterne fra projektet tilfalder hele landet fra Esbjerg i vest til Aalborg i nord og Nykøbing Falster i syd.

Næste skridt er en udarbejdelse af en VVM-undersøgelse af en østlig udflætning og en kort sydlig omfartsbane, som præsenteret i Banedanmarks forundersøgelse.

Næste generations S-tog til Roskilde

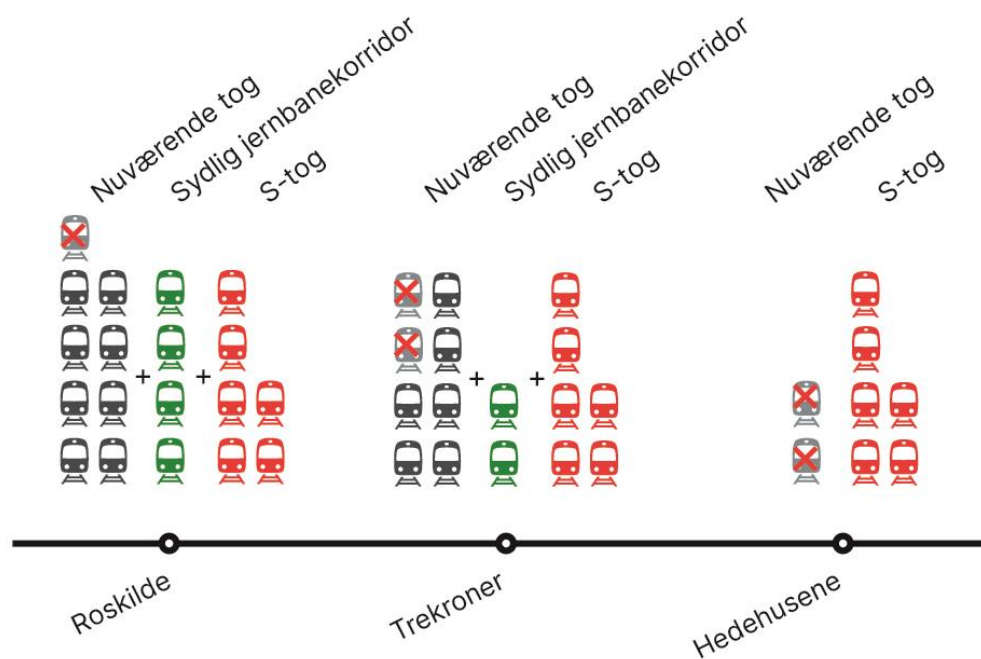


Illustration af den mulige trafikbetjening med etablering af den sydlige jernbanekorridor og næste generations S-tog til Roskilde.

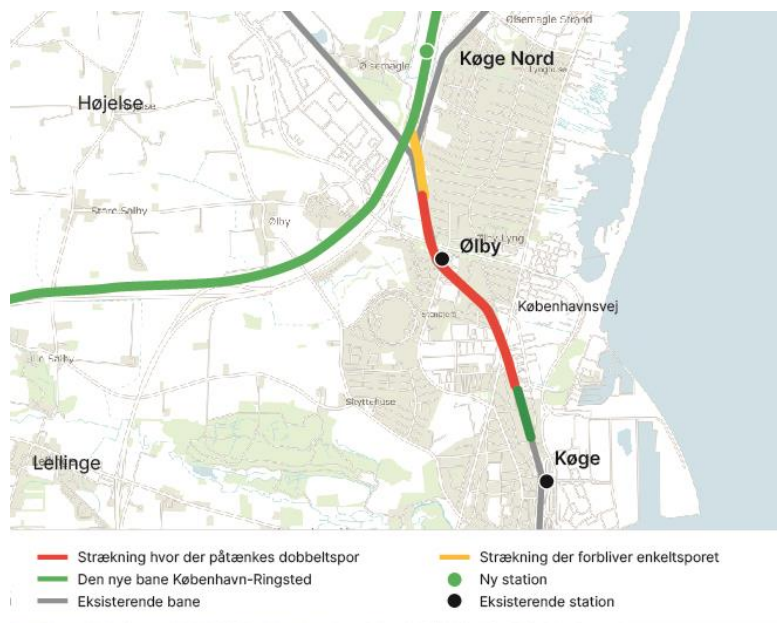
Roskilde er i dag et knudepunkt for jernbanen i Danmark og bliver betjent af landdels- og regionaltrafik. Det er muligt at udvide S-banen ved at inddrage to af de nuværende fire spor mellem Høje Taastrup og Roskilde. Med en udvidelse af S-banen til Roskilde i forbindelse med næste generation af S-tog, kombineret med den nye sydlige jernbanekorridor til landdels- og regionaltrafikken, sker der et markant løft af togbetjeningen af Roskilde.

Ved at udvide S-banen til Roskilde får de rejsende langt flere togafgange til og fra de tre nye S-togsstationer Roskilde, Trekroner og Hedehusene med mindre ventetid og flere siddepladser. Samtidig vil de rejsende få bedre muligheder for nemt at tage cyklen med toget. Udvidelsen af S-banen til Roskilde kan forventeligt først ske efter 2030 og skal koordineres med den næste generation af S-tog og dermed indførelsen af metrodrift på S-banen.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 1,3 mia. kr. Næste skridt er en udarbejdelse af en VVM-undersøgelse af projektet.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 630 mio. kr., svarende til en årlig forrentning på 5,0 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Forundersøgelse af et dobbeltspor Køge-Køge Nord og en ekstra perron på Køge Station



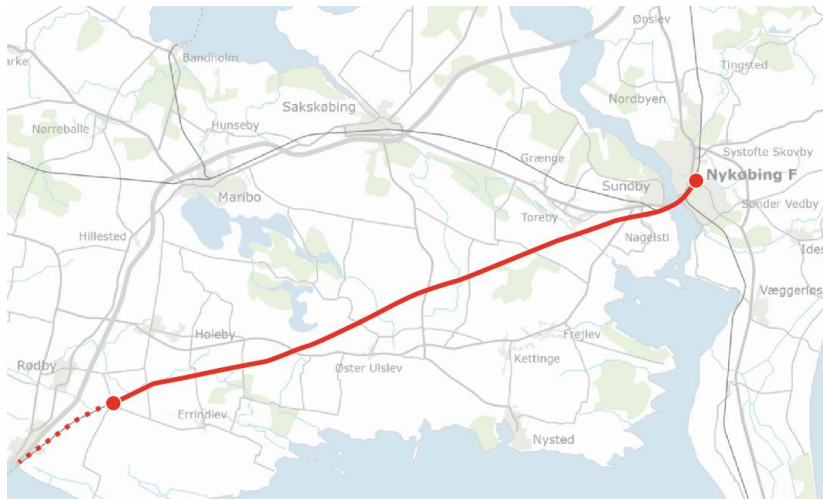
Der er ved Køge Nord på den nye bane mellem København og Ringsted etableret en sporafgrening, som skal gøre det muligt at køre direkte tog mellem København og Næstved via Køge. Fra den nordlige udkant af Køge Station og ind til Køge, er der som del af København-Ringsted projektet etableret et ekstra spor mellem Københavnsvej og Køge. Der resterer her en ca. tre km delstrækning med ét spor.

Det planlagte trafikomfang på den enkeltsporet delstrækning omfatter otte tog i timen, hvilket akkurat vurderes muligt. Denne meget høje kapacitetsudnyttelse vanskeliggør dog gode omstigningstider i Køge mellem Østbanen og DSB's tog til og fra København. Samtidig vil punktligheden ved uregelmæssigheder på Østbanen og Lille Syd-banen blive udfordret af den sammenblandede togtrafik.

Med et dobbeltspor vil det være muligt at sikre bedre omstigningsmuligheder i Køge mellem Østbanen og DSB's tog til og fra København, og dobbeltsporet vil samtidig være med til at styrke punktligheden. Som en del af styrkelsen af kapaciteten er det samtidig relevant at undersøge behovet for en ekstra perron på Køge Station.

Med projektet igangsættes en forundersøgelse af et dobbeltspor mellem Køge og Køge Nord samt en ekstra perron på Køge Station. Forundersøgelsen har en skønnet totaludgift på 4 mio. kr.

Fremrykning af jernbaneanlæg til Femern Bælt-forbindelsen



Som et led i etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt opgraderes de danske jernbaneanlæg. Arbejdet på første etape på strækningen mellem Ringsted og Nykøbing Falster er i gang. Hidtil har anden etape mellem Nykøbing Falster og Rødby været forudsat udført op til åbningen af den faste forbindelse i 2029.

Anden etape af anlægsarbejdet fremrykkes, så strækningen Nykøbing Falster-Holeby igangsættes i 2022 i umiddelbar forlængelse af arbejdet på strækningen Ringsted-Nykøbing Falster. Forberedelse af udbud er igangsat.

Fremrykningen vil medføre en samlet besparelse på knap 170 mio. kr. samt give større fleksibilitet i forhold til udrulningen af signalprogrammet og elektrificeringen.

Vejnettet

Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg



Kalundborgmotorvejen slutter i dag ved Regstrup mere end 30 km øst for Kalundborg. Færdiggørelsen af motorvejen helt til Kalundborg – og derved anlæg af den sidste og 3. etape - er af væsentlig betydning for håndteringen af den fremtidige trafikvækst i området og vil være med til at udvikle det nordvestsjællandiske område og styrke muligheden for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Projektet vil desuden have betydning for Kalundborg Havn, der er et vigtigt vækstcenter på Sjælland. Rederiet A.P. Møller - Mærsk har besluttet at flytte hele sin containervirksomhed i København til Kalundborg, hvorfor Kalundborg Havn vil blive knudepunktet for al containertrafik i Østdanmark.

Kalundborgmotorvejens 3. etape indebærer en udbygning af den eksisterende ca. 20 km lange strækning mellem Regstrup og Svebølle til motorvej samt anlæg af en ny ca. 10 km lang motorvej mellem Svebølle og Kalundborg. Med projektet vil der være motorvej på hele strækningen mellem Kalundborg og København.

Som led i projektet er der planlagt opsætning af 3,5 km støjskærme på de mest støjbelastede dele af strækningen. For at undgå væsentlige påvirkninger af den omkringliggende natur gennemføres desuden tiltag, der skal beskytte flora og fauna.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 1,9 mia. kr.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 1.323 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,7 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 1.283 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,6 pct.

Anlæg af motorvej på Rute 54 mellem Næstved og Rønnede



Strækningen mellem Næstved og Rønnede ved Sydmotorvejen er præget af meget pendlertrafik, og vejen har især i myldretidspunkterne om morgenen og eftermiddagen nået sin kapacitetsgrænse.

Projektet indebærer, at der anlægges en 15 km lang motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen ved tilslutningsanlæg 37. Vejen går nord om Holme Olstrup og følger den eksisterende Rute 54 igennem Boserup Skov.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 1,5 mia. kr.

En udbygning af strækningen til motorvej vil forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden på strækningen gennem Holme-Olstrup og Toksværd for biler og cyklister. Udbygningen vil derudover øge mobiliteten for erhvervstrafikken på det sydlige Sjælland og være til gavn for pendlere mellem Næstved og Hovedstadsområdet.

Med projektet vil det blive sikret, at der etableres en nem og mere direkte adgangsvej fra Rute 54 til Sydmotorvejen i sydgående retning for bl.a. at sikre bedre adgang til den kommende Femern Bælt-forbindelse.

Som led i projektet opsættes der også fire støjskærme med en samlet længde på ca. 3,5 km. Den nye vej vil samlet medføre en mindre støjaflastning af lokalområdet. For at undgå påvirkning af natur og beskyttede dyrearter etableres faunabroer, faunapassager og vandløbsunderføringer.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 823 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,1 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast 775 mio. kr. svarende til en forrentning på 5,0 pct.

Anlæg af vejforbindelse til Stevns

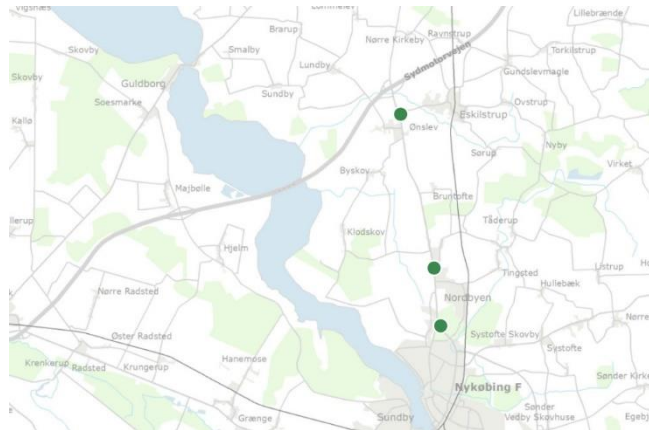


Projektet omfatter en ny 2-sporet vejforbindelse (80 km/t) mellem Sydmotorvejen og Rute 261 på Stevns. Formålet er at aflaste Strandvejen og Vordingborgvej i Køge samt sikre en forbedret trafikalt betjening af Stevnsområdet.

Vejdirektoratet offentliggør i april 2021 en ny VVM-undersøgelse af projektet. Undersøgelsen vil være i offentlig høring frem til d. 2. juni 2021. Når høringen er afsluttet vil der være grundlag for at træffe politisk beslutning om den konkrete linjeføring. Projektet har en anlægsudgift på 0,6-0,7 mia. kr., afhængigt af valget heraf.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på op til 904 mio. kr. svarende til en forrentning på 7,2 pct. beregnet med en CO₂-pris på ca. 300 kr. pr. ton. For en CO₂-pris på 1.500 kr. pr. ton er det samfundsøkonomiske afkast op til 874 mio. kr. svarende til en forrentning på 7,0 pct.

Ombygning af kryds på E55 mellem Nykøbing Falster og Sydmotorvejen



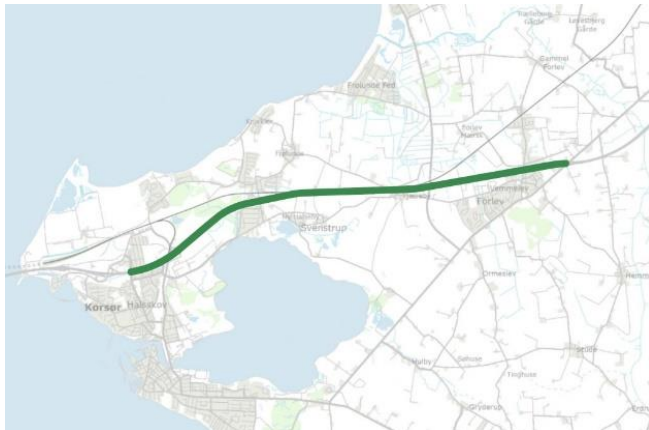
Strækningen på E55 mellem Nykøbing Falster og Sydmotorvejen er præget af pendlertrafik til og fra Nykøbing Falster og i sommerperioden belastet af yderligere af trafik til og fra det store sommerhusområde Marielyst. Derudover er den præget af trafik til og fra færgerne i Gedser mod Rostock.

Projektet omfatter ombygning af tre kryds (ombygning af kryds ved Skovalleén/Gaabensvej til rundkørsel, forbedring af kryds ved E55/Nordensvej/Holmen samt ombygning af kryds ved E55/Eskilstrup Vestergade til rundkørsel) på strækningen med henblik på at forbedre fremkommeligheden og øge trafiksikkerheden.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på ca. 50 mio. kr.

Projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast på 246 mio. kr. svarende til en forrentning på 21,3 pct. for en CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton.

Befæstede nødspor på Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev



Vestmotorvejen på Sjælland indgår som et centralt element i såvel den nationale trafik mellem Øst- og Vestdanmark som den internationale trafik igennem Danmark. Den 10 km lange motorvejsstrækning mellem Korsør og Vemmelev er anlagt som en af de første motorveje i Danmark og derfor med en vejstandard, der ikke svarer til nutidens. Det indebærer bl.a., at strækningen ikke er anlagt med nødspor.

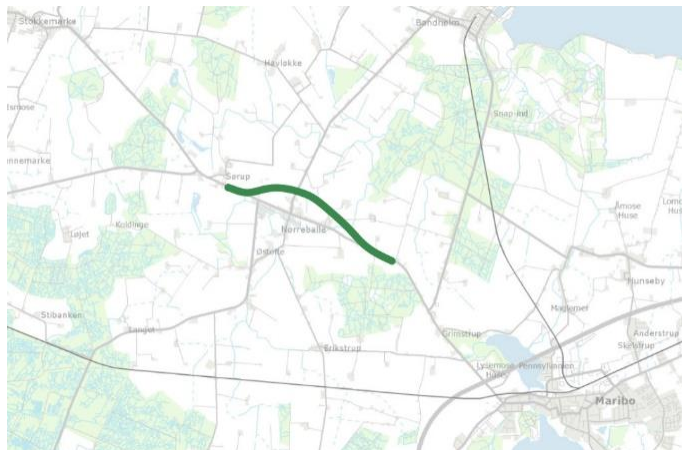
De manglende nødspor gør motorvejen mellem Korsør og Vemmelev sårbar over for hændelser som trafikulykker og køretøjsnedbrud, og der vil kunne opnås en trafiksikkerhedsmæssig gevinst ved at anlægge nødspor.

Med projektet gennemføres på den baggrund en opgradering af Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev med befæstede nødspor. Der skal indledningsvis gennemføres en screening af, om projektet er VVM-pligtigt.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 0,7 mia. kr.

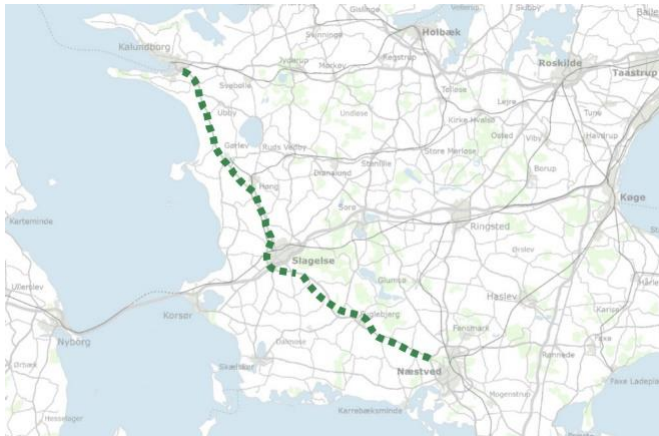
Der er i dag stærkt støjbelastede boliger ved Tjæreby. I planlægningen af projektet, vil der derfor blive set på etablering af støjskærme.

Udbygning af Rute 9 ved Nørreballe på Lolland



Rute 9 forløber igennem en række mindre byer på Lolland. Med projektet igangsættes en VVM-undersøgelse af en forlægning af ruten med henblik på at undersøge mulighederne for at forbedre fremkommeligheden på strækningen og aflaste byen Nørreballe midt på Lolland. Der afsættes desuden en ramme på 0,3 mia. kr. til at gennemføre projektet.

Forundersøgelse af opgradering af Rute 22 "Den sjællandske tværforbindelse"

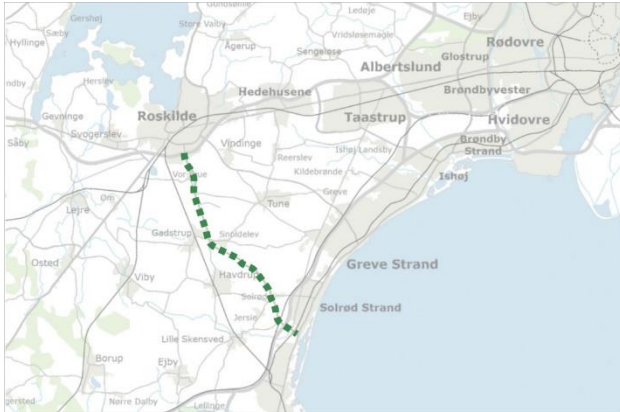


Rute 22 mellem Kalundborg, Slagelse og Næstved er et vigtigt regionalt hængsel til de overordnede motorvejskorridorer på Sjælland og kaldes derfor også "Den sjællandske tværforbindelse". Strækningen betjener store dele af den lokale og regionale pendler- og erhvervstrafik. Med åbningen af den faste Femern Bælt-forbindelse vil vejen endvidere få øget betydning for trafik fra Vestsjælland mod Tyskland.

I 2013 blev der gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at anlægge 2+1 sporet motortrafikvej mellem Næstved og Slagelse.

Med projektet afsættes 10 mio. kr. til en forundersøgelse for opgradering af Rute 22 mellem Kalundborg og Slagelse Omfartsvej samt til opdatering af forundersøgelsen fra 2013. Herved vil der foreligge en samlet forundersøgelse af Rute 22 mellem Kalundborg og Næstved.

Forundersøgelse af opgradering af Rute 6 mellem Solrød og Roskilde



En udbygning af Rute 6 mellem Solrød og Roskilde vil kunne aflaste Køge Bugt Motorvejen. Der gennemføres derfor en forundersøgelse af projektet. Med undersøgelsen vil der bl.a. blive set på mulighederne for at opgradere strækningen til 2+1 vej med en hastighedsgrænse på enten 90 eller 100 km/t.

Forundersøgelsen har en skønnet totaludgift på 8 mio. kr.