

FOLKETINGET



Trafikudvalget (2. samling)
TRU alm. del - Bilag 66
Offentligt

ORIGINAL

Trafikudvalget

Til: Udvalgets medlemmer og stedfortrædere
Dato: 9. januar 2008

Meddelelse om materiale

Til orientering vedlægges plancherne som blev fremvist på transportministers seminar den 7. januar 2008.

Med venlig hilsen

Aicha Esdam,
udvalgsassistent



Transportministeriet

Introduktion til dagens seminar

v/ transportminister Carina Christensen og
departementschef Jacob Heinsø

Organisationsplan



Transportministeriet

Departementet

Transportminister

Ministersekretariat
Presseenhed

Departementschef

Afdeling for

Luft, vej, havne og EU	Bane og kollektiv trafik	Ressourcer	
Vejkontoret Bro- og Havnekontoret EU- og Luftfartskontoret Erhvervs- og Færdselskontoret Beredskabsenheden	Kollektiv trafikkontoret Banekontoret	Organisations- og Personalekontoret Koncern- og Budgetkontoret Intern service Koncenta	Selskabscenteret Lovsekretariatet

Styrelser

Flyvesikringstjenesten (NAVIAIR) Færdselsstyrelsen Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane Kystdirektoratet Vejdirektoratet Statens Luftfartsvæsen	Trafikstyrelsen for jernbane og færger
--	--

Selskaber og virksomheder

Sund og Bælt Holding A/S Øresundsbro Konsortiet	Banedanmark DSB Metroselskabet I/S	BornholmsTrafikken A/S Arealudviklingsselskabet I/S Post Danmark A/S
--	---------------------------------------	--

Nævn og råd mv.

Havneklagenævnet Vejtransportrådet Kommissarius i Jylland Kommissarius på Øerne Danmarks Vej- og Bromuseum Havarikommissionen for Vejtrafikulykker	Jernbaneklagenævnet	Auditøren
---	---------------------	-----------

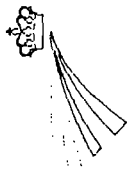
Program – formiddag



- ☞ Introduktion til dagens seminar
- ☞ EU-arbejdet i Transportministeriet
- ☞ Genopretning af jernbanenettet, trafiktafte 2007-14
- ☞ Beslutningsgrundlag vedr. udskiftning af Banedanmarks signalanlæg

- ☞ Infrastrukturkommissionen – generel orientering
- ☞ Nye principper for budgettering af anlægsprojekter

Program – eftermiddag



- ☞ Transportsektoren, CO₂-udledning og miljø
- ☞ Fast forbindelse over Femern Bælt

- ☞ Trafiksikkerhed
- ☞ Forsøg med modulvogn tog

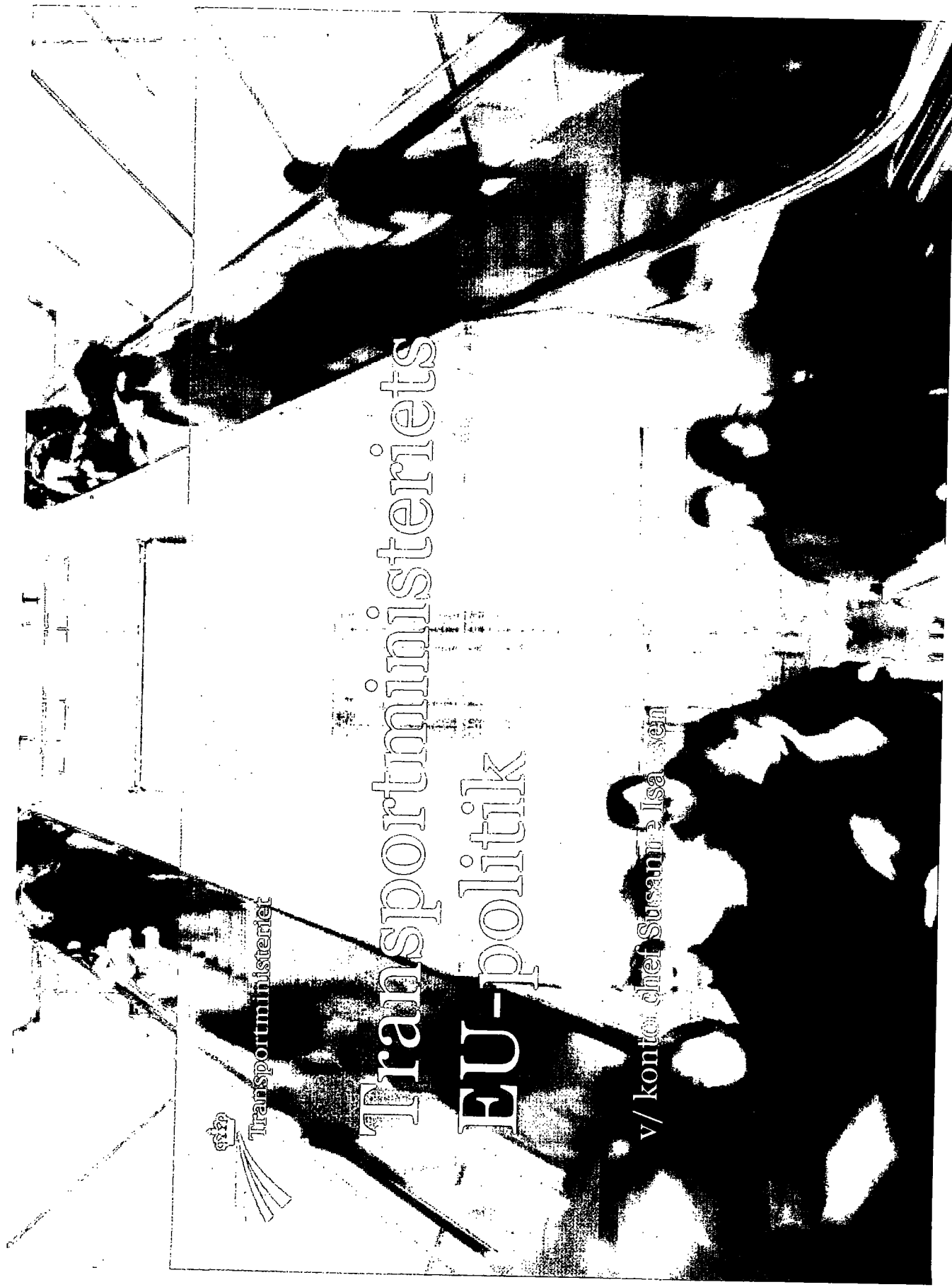
- ☞ Metrocityringen
- ☞ Beslutningsgrundlag vedr. åbning af markedet for post
- ☞ Perspektiver for de kommende år og afrunding af seminaret



Transportministeriet

Transportministeriets EU-politik

v/ kontorchef Susanne Isaksen





EU får stadig større betydning for dansk transportpolitik

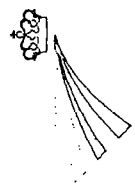
- 👑 Transportsagerne udgør knap 20 procent af de sager, som afgøres mellem EU's ministerråd og Europa-Parlamentet

- 👑 EU-kontor i Transportministeriet

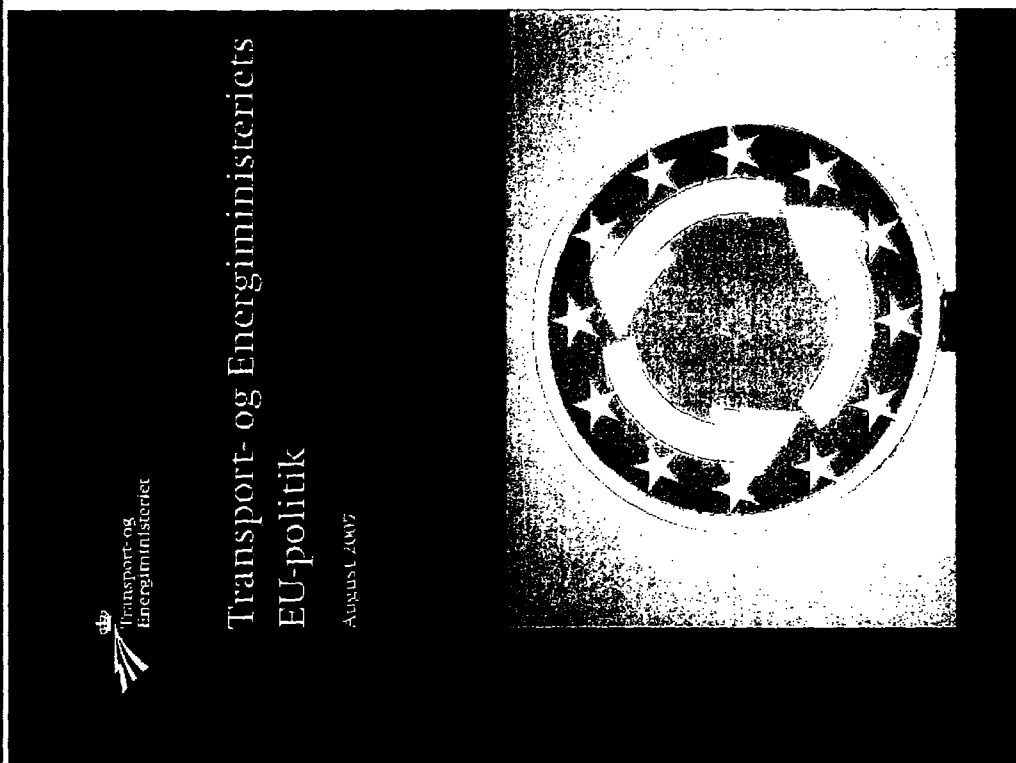
- 👑 Ansvar for EU-sager i organisationen (kontorer, styrelser, EU-netværk)

- 👑 EU-specialudvalget for transport

- 👑 2 attachéer til EU-arbejdet i Bruxelles



Rapport om Transport- og Energiministeriets EU-politik



Målsætninger for EU-arbejdet på transportområdet



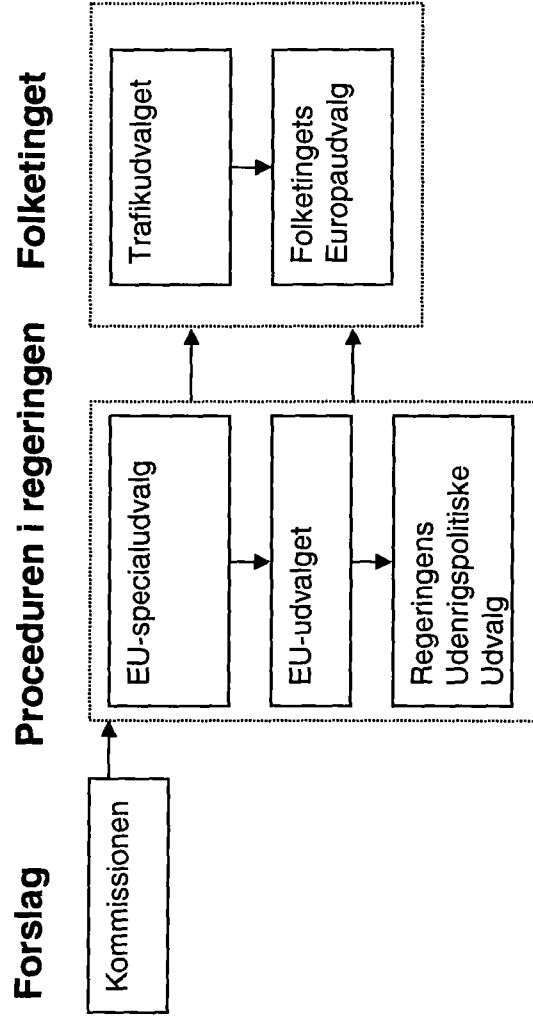
- Dansk transportpolitik i EU skal være til gavn for erhvervsliv, medarbejdere og borgere i Danmark og EU i relation til konkurrenceevne, forsyningsikkerhed, mobilitet, miljø og sundhed.
- Transportministeriet skal være med til at sætte dagsordenen i forhold til, hvilke transportpolitiske temaer EU tager op.
- Dansk deltagelse i transportforhandlinger i EU skal være proaktiv og målrettet.

Strategiske interesser



- ☛ **Øget liberalisering** af transportmarkederne og fair internationale konkurrencevilkår.
- ☛ **Fælles tekniske standarder** på europæisk plan, hvis globale standarder mangler.
- ☛ **Reduktion i flaskehalse og forsinkelser** i transportsystemet.
- ☛ Sikring af **effektivt samspil** mellem transportformerne
- ☛ **Fælles og relevante EU sikkerheds- og security-regler**, som er i rimelig balance med de dertil knyttede omkostninger.
- ☛ **Håndtering af miljøudfordringen**
- ☛ Fokus på **brugernes og forbrugernes rettigheder**.

Oversigt over den danske beslutningsprocedure



Hvordan møder TRU EU-sagerne?



- ☛ Hver gang Kommissionen kommer med et større forslag til en EU-retsakt, så sender vi et nærhedsnotat og et grundnotat over til TRU og FEU.
- ☛ Notaterne gennemgår forslagets indhold og konsekvenser i forhold til økonomi, miljø, forbrugerbeskyttelse etc., en vurdering af om nærhedsprincippet er overholdt, hørings svar fra organisationer samt et første bud på dansk holdning.
- ☛ Før hvert rådsmøde i EU sender vi et samlenotat og ministeren kaldes typisk i samråd i TRU, før forelæggelse i FEU.
- ☛ Når EU-direktiver skal gennemføres i dansk lov kræver det ofte politiske forhandlinger – fx postliberaliseringen.

Igangværende EU-sager på Transportområdet



Nyere initiativer:

Grønbog om bytransport

Galileo

3 vej-transport-forslag

- international godskørsel.
- buskørsel.
- udøvelse af vejtransporterhvervet.

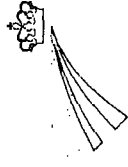
Godslogistik-pakke

- handlingsplan for godstransportlogistik.
- jernbanenet med fortrinsret for godstrafik.
- europæisk havnepolitik.

Meddelelse om ændring af slotsreglerne

- (slots = ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne).

Kommende EU-sager på Transportområdet



Bebudede initiativer fra Kommissionen:

Lufttransport

- udvikling af "Det Fælles Europæiske Luftrum" (Single Sky).
- udvidelse af EASA´s kompetencer.
- rapport om udviklingen af SESAR.
- Computer-reservations-systemet.

Grøn transportpakke

- nye initiativer (bl.a. internalisering af eksterne omkostninger og grøn brændsel).
- model til evaluering af eksterne omkostninger for forskellige transportmidler.



Transportministeriet

Genopretning af jernbanenettet 2007-14

v/ afdelingschef Dorte Nohr Pedersen

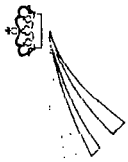


Baggrund for trafikaf-talen fra 2006

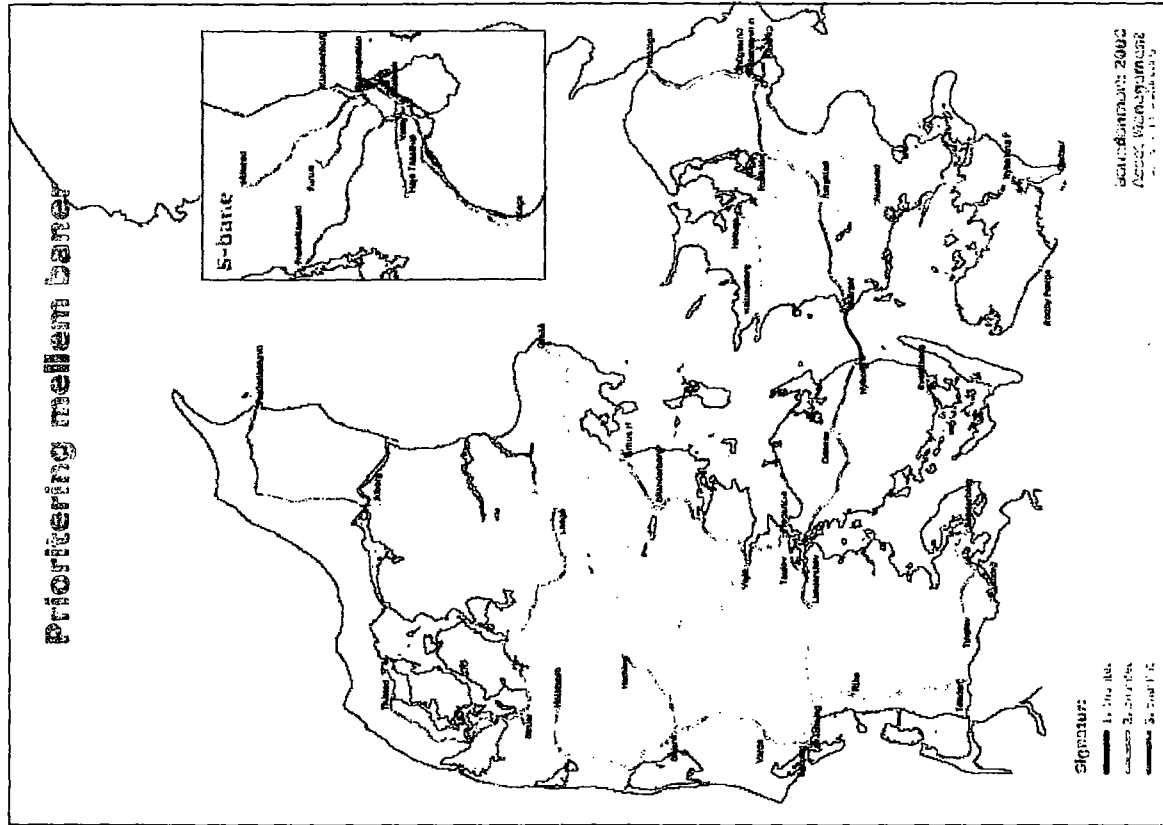


- ☞ Trafikaf-talen fra 2006 består af to elementer vedrørende Banedanmark:
 - ☞ En beslutning om at afvikle det samlede efterslæb på sporområdet mv.
 - ☞ En principbeslutning om at udskifte signalsystemet efter 2014 (dette behandles under næste pkt.)
- ☞ Udgangspunktet for af-talen var et beslutningsoplæg fra Banedanmark, der:
 - ☞ anslår det samlede økonomiske behov for perioden 2007-2014 til spor mv.
 - ☞ anslår udviklingen i kanalregulariteten som følge af sporenes forbedrede kvalitet
 - ☞ baserer sig på en økonomisk gennemsnitsbetragtning for perioden, hvorfor der vil komme udsving mellem årene
 - ☞ identificerer en række områder, hvor Banedanmarks viden skal styrkes

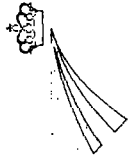
Prioritering af indsatsen



☛ Som grundlag for Bandedanmarks beslutningsoplæg blev der fastlagt en politisk prioritering af de forskellige baner:

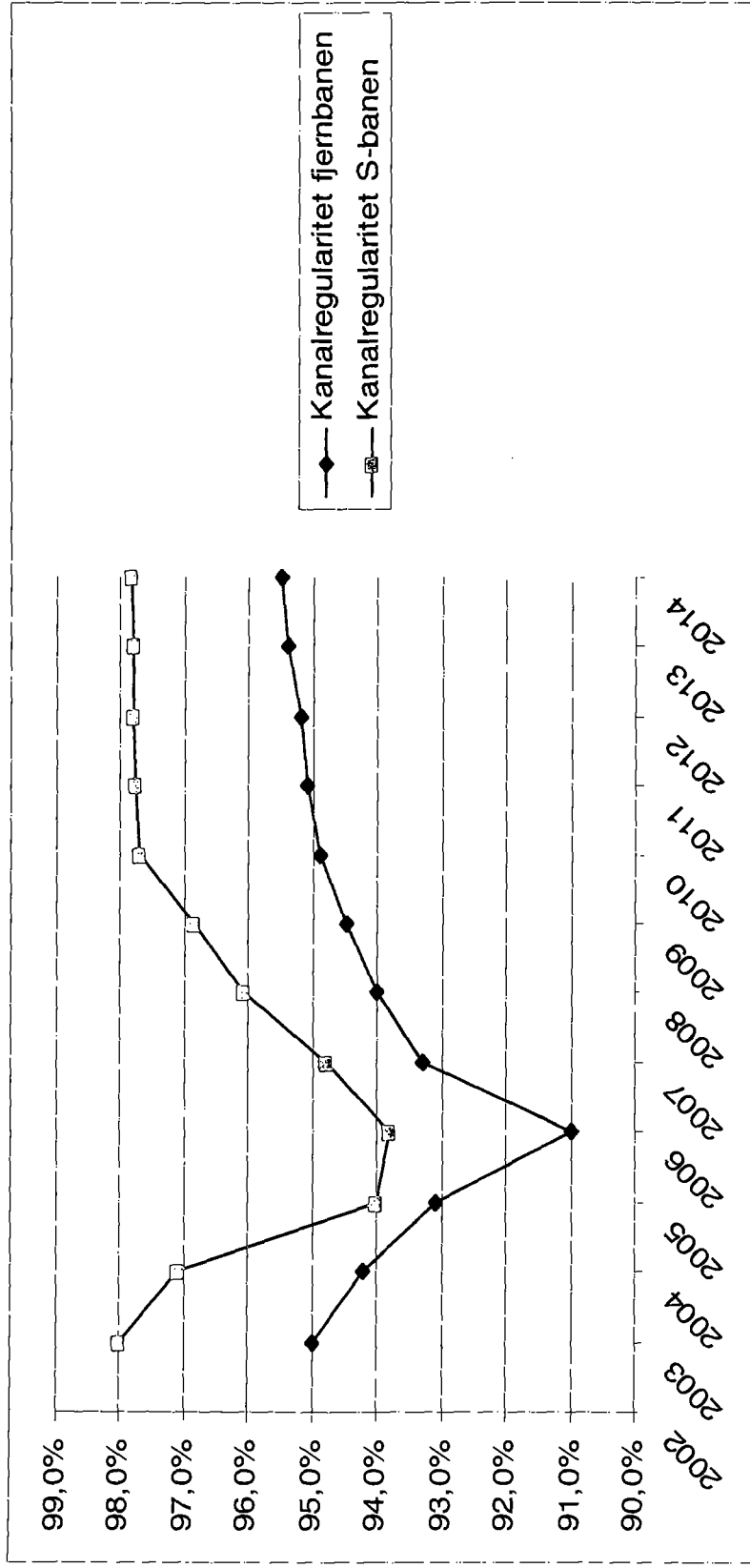


Hovedpunkter for Banedanmark 2007-2014



- ☛ Der bevilliges ca. 4 mia. kr. ekstra til genopretning af jernbanenettet mv. (ekskl. signaler) i perioden 2007-2014. I alt anvendes ca. 2,4 mia. kr. til fornyelse og vedligeholdelse pr. år.
- ☛ Kanalregulariteten på fjernbanen forventes at stige fra 91,0 pct. til i 2006 til 95,5 pct. i 2014
- ☛ Kanalregulariteten på S-banen forventes at stige fra 93,8 pct. i 2006 til 97,8 pct. i 2014
- ☛ Der en risiko for markante driftsforstyrrelser frem til og med 2010
- ☛ Der etableres et nyt radiosystem på fjernbanen, der vil kunne understøtte det nye signalsystem. Der er bevilget 428 mio. kr. hertil
- ☛ Trafikinformationsudstyret fornys på hovedstrækninger, hvorved antallet af passagerer, der oplever fejl på informationsudstyret, næsten halveres. Der er bevilget 47 mio. kr. hertil.
- ☛ Der afsættes en pulje på ca. 27 mio. kr. til forbedring af adgangsforhold for handicappede på stationer
- ☛ Banedanmark skal opnå en effektivisering på 2 pct. pr. år.

Den forudsatte regularitetsudvikling



Ovenstående regularitetsudvikling baserer sig på køreplanen fra 2006 fsva. fjernbanen. Efterfølgende er rejsetiden mellem København og Aalborg blevet hævet. Det giver i sig selv en bedre regularitet på fjernbanen. Derfor er kravet til Banedanmark blevet hævet tilsvarende. Efterhånden som sporets kvalitet mellem København og Aalborg forbedres, vil rejsetiden som minimum blive bragt tilbage på niveauet fra 2006 – senest med køreplanen 2011

Resultater i 2007 & planer for 2008



Resultater 2007

- ✚ Kanalregulariteten på S-banen blev 95,1 pct., hvilket er 0,3 pct. point mere end målet for 2007
- ✚ Kanalregulariteten på fjernbanen blev 94,3 pct., hvilket er 0,3 pct. point mere end målet for 2007, efter justering for ekstra køretid KBH - Aalborg
- ✚ I 2007 blev der gennemført større sporfornyelse af Køge Bugt banen og Kystbanen (udestår restarbejder i sommeren 2008)

Planer 2008

- ✚ Kanalregulariteten på S-banen skal være 96,1 pct.
- ✚ Kanalregulariteten på fjernbanen skal være 94,8 pct.
- ✚ Sporfornyelse af dele af strækningen Fredericia – Århus i foråret. Det betyder 50 minutters længere rejsetid mellem København og Århus (fra 1. april til 1. juni 2008)
- ✚ Sporfornyelse af Farumbanen. Enkelte arbejder i foråret. Hele banen lukkes i sommerferien. Den yderste del lukkes endvidere i efteråret.



Transportministeriet

Bestytningsgrundlag vedr. udskiftning af Bannedanmarks signalanlæg

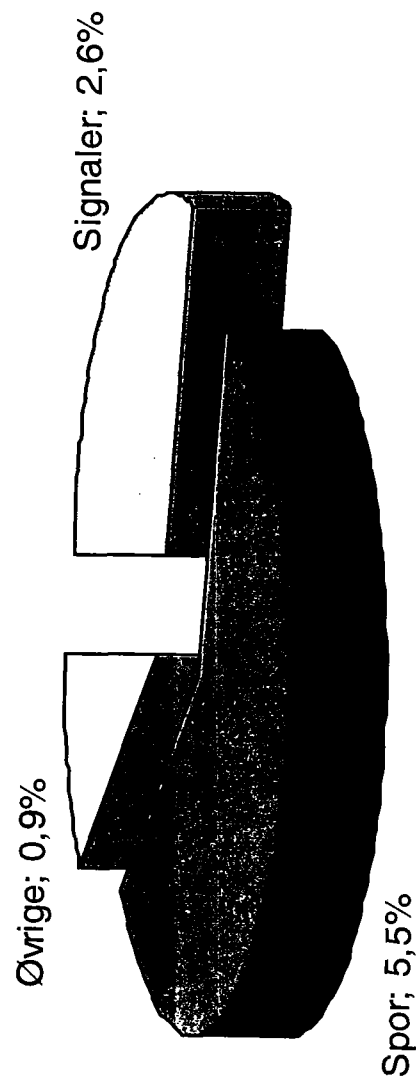
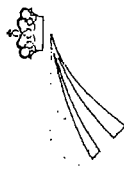
v/ kontorchef Hakon Jensen

Baggrund - en uafhængig strategianalyse



- ☛ Der blev gennemført en strategianalyse af Banedanmarks signalanlæg som grundlag for trafiktaalen fra 2006
 - ☛ Analysen blev gennemført af det internationalt anerkendte konsulentbureau Booz|Allan|Hamilton
 - ☛ Analysen viste:
 - ☛ at Banedanmarks signalanlæg er gamle (ca. 5 pct. fra før 1950 og mere end 30 pct. fra før 1960)
 - ☛ at antallet af fejl fra signalanlæg med den nuværende bevilling kan holdes stabilt frem til og med 2014, hvorefter antallet af fejl forventes at stige, hvis der ikke foretages yderligere investeringer (isoleret set ca. 3 pct. forringelse af regulariteten i 2020 i forhold til 2007)
 - ☛ at signalssystemet kun kan levetidsforlænges frem til 2020
 - ☛ at det vil være samfundøkonomisk mest hensigtsmæssigt at udnytte signalsystemets levetid i størst muligt omfang
 - ☛ at det vil være samfundøkonomisk mest hensigtsmæssigt at udskifte hele det nuværende signalanlæg på fjernbanen
 - ☛ At det vil være mest hensigtsmæssigt at anvende ERTMS niveau 2 (europæisk standard) på fjernbanen bl.a. pga. bedre regularitet og bedre mulighed for fejlretning
-

Signalers betydning for irregulariteten i 2006



Ovenfor ses en opdeling af den irregularitet på fjernbanen, som Banedanmark var ansvarlig for i 2006 på årsager. Kanalregulariteten på fjernbanen blev 91,0 pct., hvilket svarer til en irregularitet på i alt 9,0 pct.

Opsummering af trafiktaftalen fra 2006



- ☛ Der træffes en principbeslutning om at udskifte Banedanmarks signalanlæg efter 2014
- ☛ Det besluttes, at der skal udarbejdes et egentligt beslutningsoplæg herfor til fremlæggelse i 2008
- ☛ Beslutningsoplægget tager udgangspunkt i, at signalsystemet på fjernbanen udskiftes med et system baseret på den europæiske standard ERTMS niveau 2 – dog foretages en sammenligning med niveau 1
- ☛ ERTMS niveau 2 betyder, at alle ydre signaler fjernes. I stedet for modtager lokoføreren signaler på en skærm i førerrummet. I niveau 1 fastholdes ydre signaler
- ☛ Udskiftningen af signalerne på fjernbanen skal senest være afsluttet i 2020 – muligheden for at afslutte udskiftningen allerede i 2018 undersøges
- ☛ På S-banen sigtes mod at indføre et standard bybanesystem
- ☛ Den samlede reinvesteringssomkostning (ekskl. risici) anslås til ca. 10 - 20 mia. kr.
- ☛ En central del af den igangværende signalprojekt er at etablere et mere præcist anlægsskøn og konkrete udrulningsplaner samt nedbringe identificerede risici



Infrastrukturkommissionen

Infrastrukturkommissionen:

- Status for processen og eksempler på temaer

Infrastrukturkommissionens organisering

- ✓ Nedsat efter beslutning i regeringen i efteråret 2006
- ✓ 21 medlemmer:
 - Repræsentanter for transportsektoren
 - Forskere
 - Erhvervsfolk
- ✓ Formand: Birgit Aagaard-Svendsen, direktør, rederiet J. Lauridsen A/S
- ✓ Sekretariat: Transportministeriet, Miljøministeriet, Finansministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet
- ✓ Første møde i november 2006. Sidste møde afholdt 19. december 2007

Nogle hovedelementer i kommissoriet

Regeringens målsætning:

- Danmark skal fastholde og udvikle sin position som et af de lande i verden, der har det bedste transportsystem.
- Udfordringerne kræver rentable investeringer i og moderne infrastruktur for at skabe de rigtige rammer for en høj mobilitet og effektiv logistik. Men samtidig er det vigtigt, at der tages højde for de omkostninger, som den stigende trafik kan medføre, herunder miljøhensyn, støj og trafikikkerhed.

Kommissionens opgave:

- Analysere de centrale udfordringer og udviklingsmuligheder
- Kortlægge og vurdere instrumenter, strategiske valg og prioriteringsmuligheder
- Udarbejde grundlag for en prioritering af de statslige infrastrukturinvesteringer og investeringsplaner på vej- og baneområdet
- Særlige fokusområder, herunder Organisering og styring af anlægsprojekter, ITS, trafikikkerhed, fysisk planlægning samt miljø, herunder støj, partikler og CO₂.

Status for infrastrukturen ("Brugertilfredshed")

World Economic Forum's Global Competitiveness Index - 2006

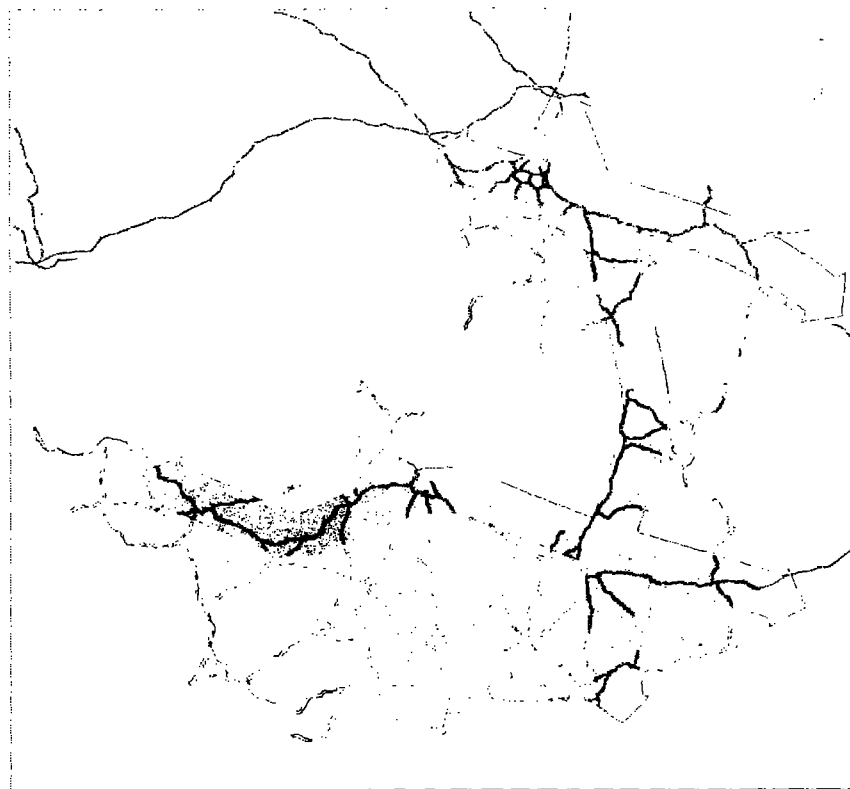
Jernbane	Havne	Luffart	Veje
1. Schweiz	1. Singapore	1. Singapore	1. Singapore
2. Japan	2. Holland	2. Tyskland	2. Frankrig
3. Frankrig	3. Hong Kong	3. Hong Kong	3. Schweiz
4. Tyskland	4. Tyskland	4. Holland	4. Tyskland
5. Hong Kong	5. Belgien	5. Frankrig	5. Danmark
6. Holland	6. Danmark	6. UK	6. Hong Kong
7. Belgien	7. Finland	7. F. Arab. Em.	7. USA
8. Danmark	8. Japan	8. Japan	8. Japan
9. Singapore	9. F. Arab. Em.	9. Danmark	9. Østrig
10. Finland	10. Frankrig	10. Finland	10. Belgien

Institute for Management and Development - 2006

Distributionsevne	Luffart	Havne og kanaler
1. Hong Kong	1. Singapore	1. Hong Kong
2. Danmark	2. Bayern	2. Danmark
3. Østrig	3. Hong Kong	3. Singapore
4. Singapore	4. Tyskland	4. Tyskland
5. Tyskland	5. Danmark	5. Holland
6. Schweiz	6. Finland	6. Finland
7. Bayern	7. Australien	7. Island
8. Island	8. Østrig	8. Sverige
9. USA	9. Island	9. Norge
10. Finland	10. Holland	10. Estland

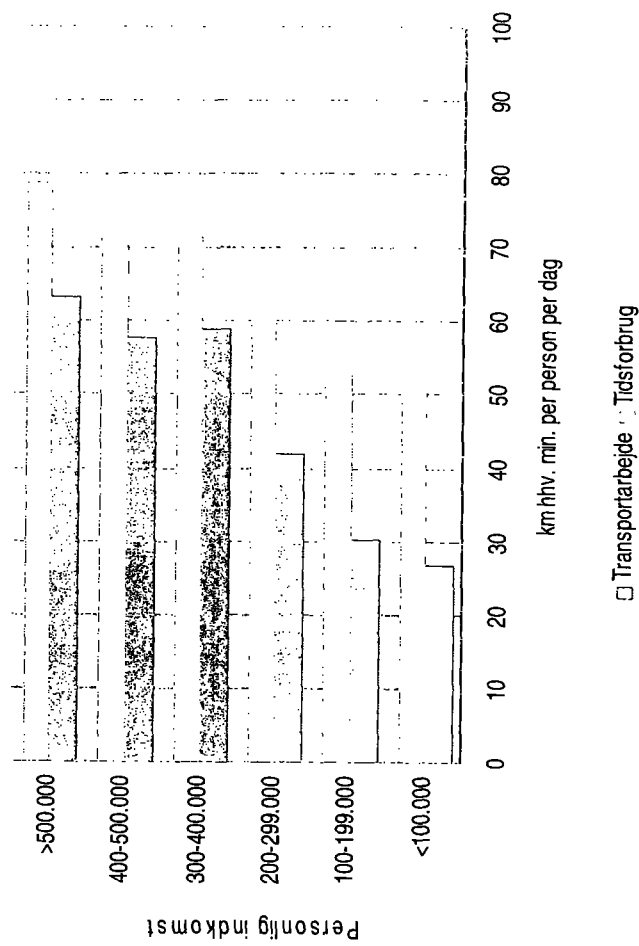
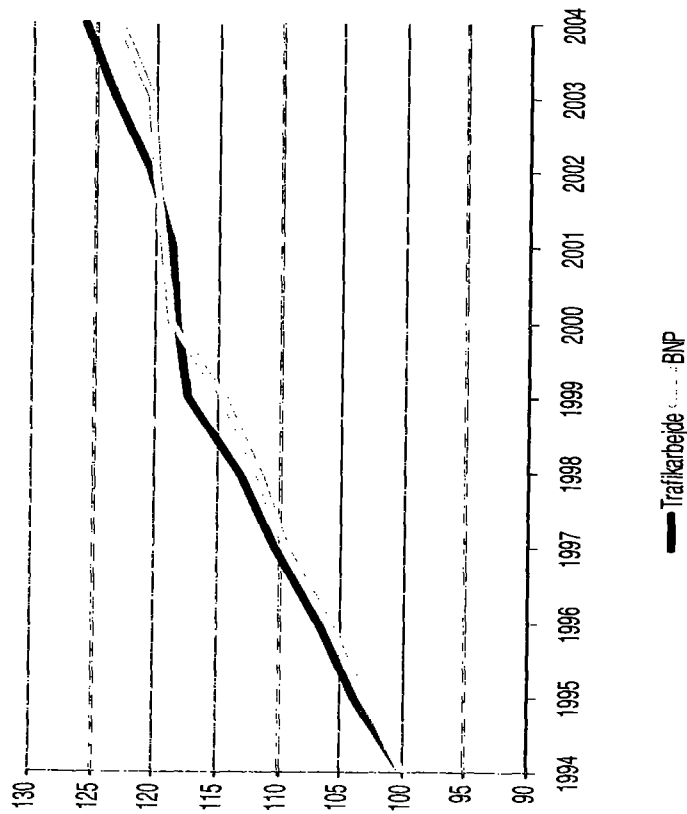
Transportens fordeling på transportformer

Transportform	Person	Gods
Personbil / Lastbil	81,5	80
Bus	9,7	-
Tog	8,0	4
Indenrigsfly	0,4	0
Skib og færge	0,3	16
I alt	100,0	100



Trafikale drivkræfter

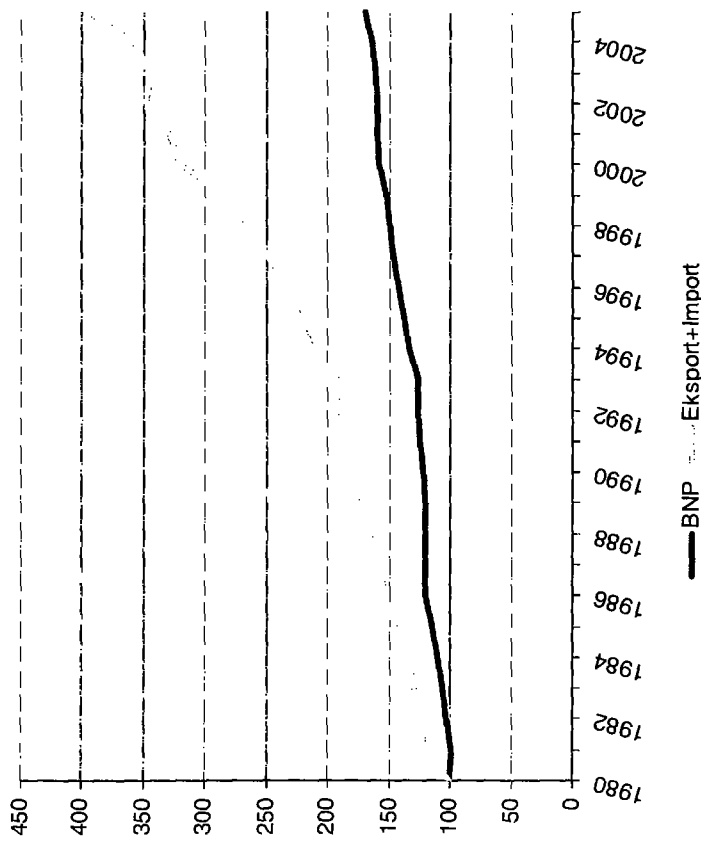
= Trafikarbejde og BNP følges



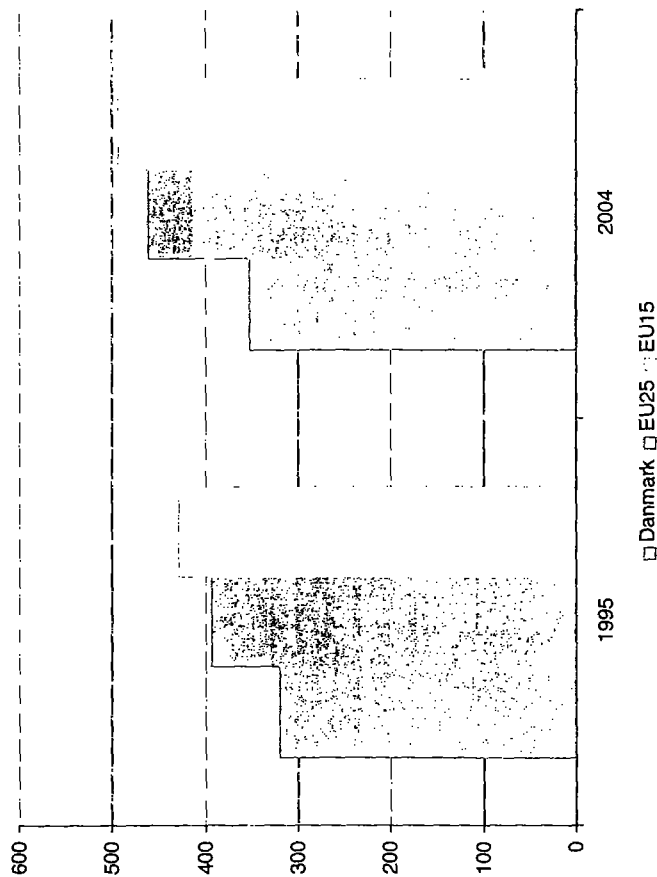
Trafikale drivkræfter

- Udenrigshandel og bilejerskab

BNP vokser, og samhandlen vokser endnu mere (indeks 1980-2005)



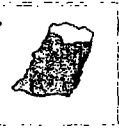
Bilejerskabet vokser (antal biler pr. 1.000 indbyggere i Danmark og EU)



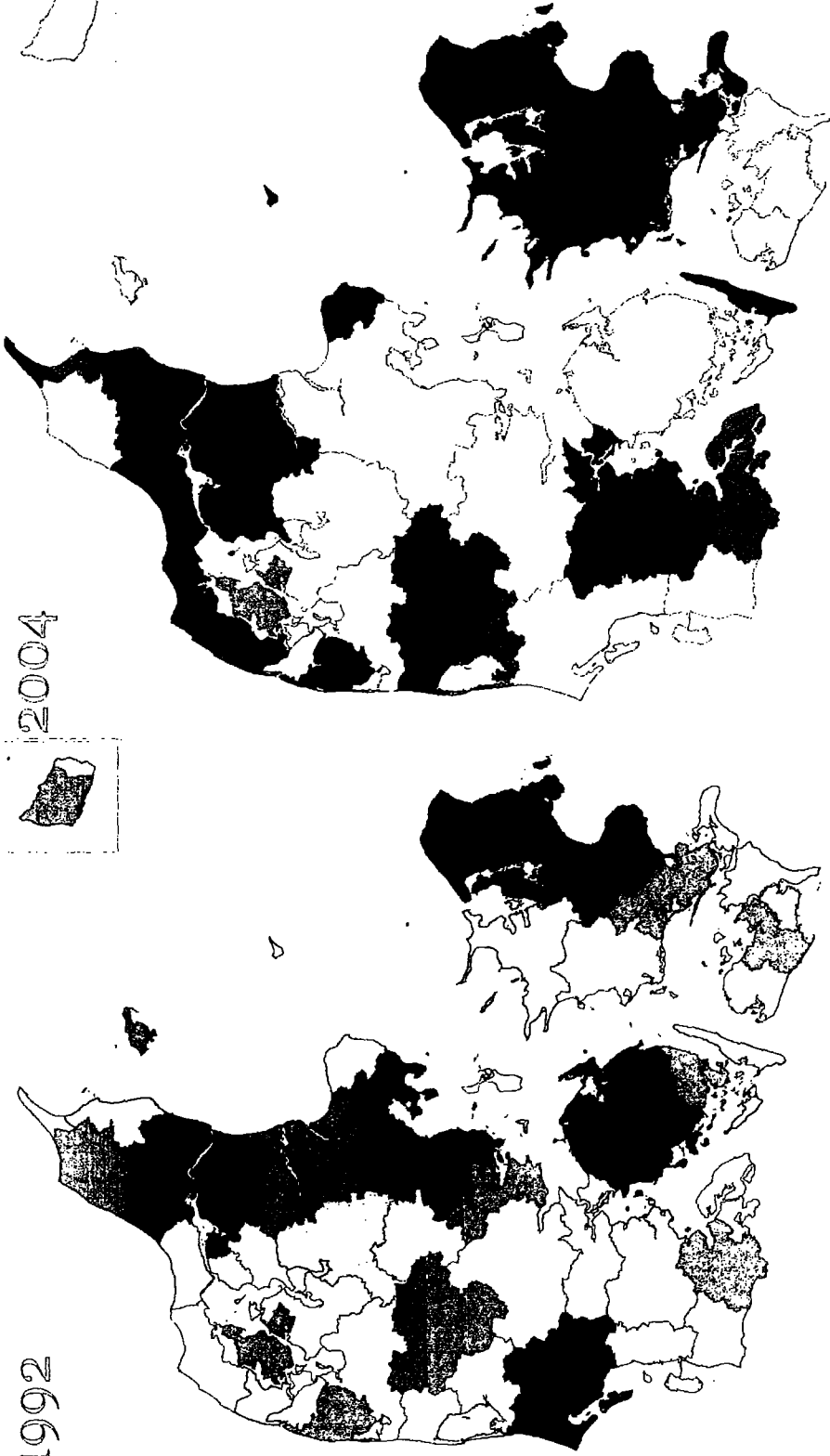
Trafikale drivkræfter

- Øget pendling: Pendlingsregioner 1992 og 2004

1992

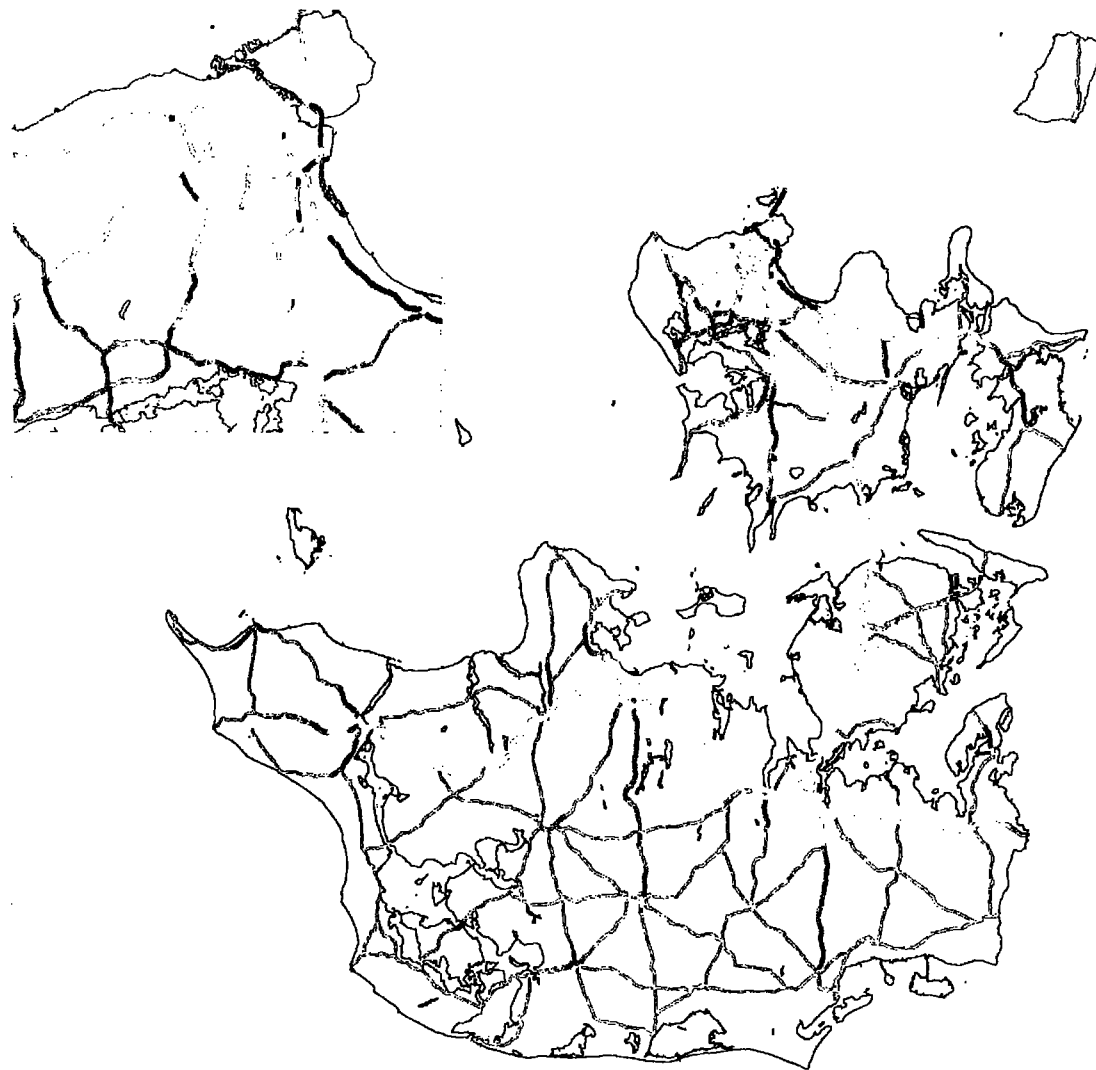
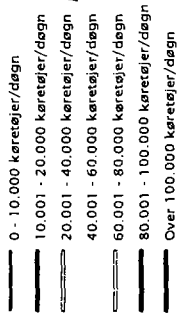


2004



Trafikken i et gennemsnitligt døgn i 2005

Infrastrukturkommissionen

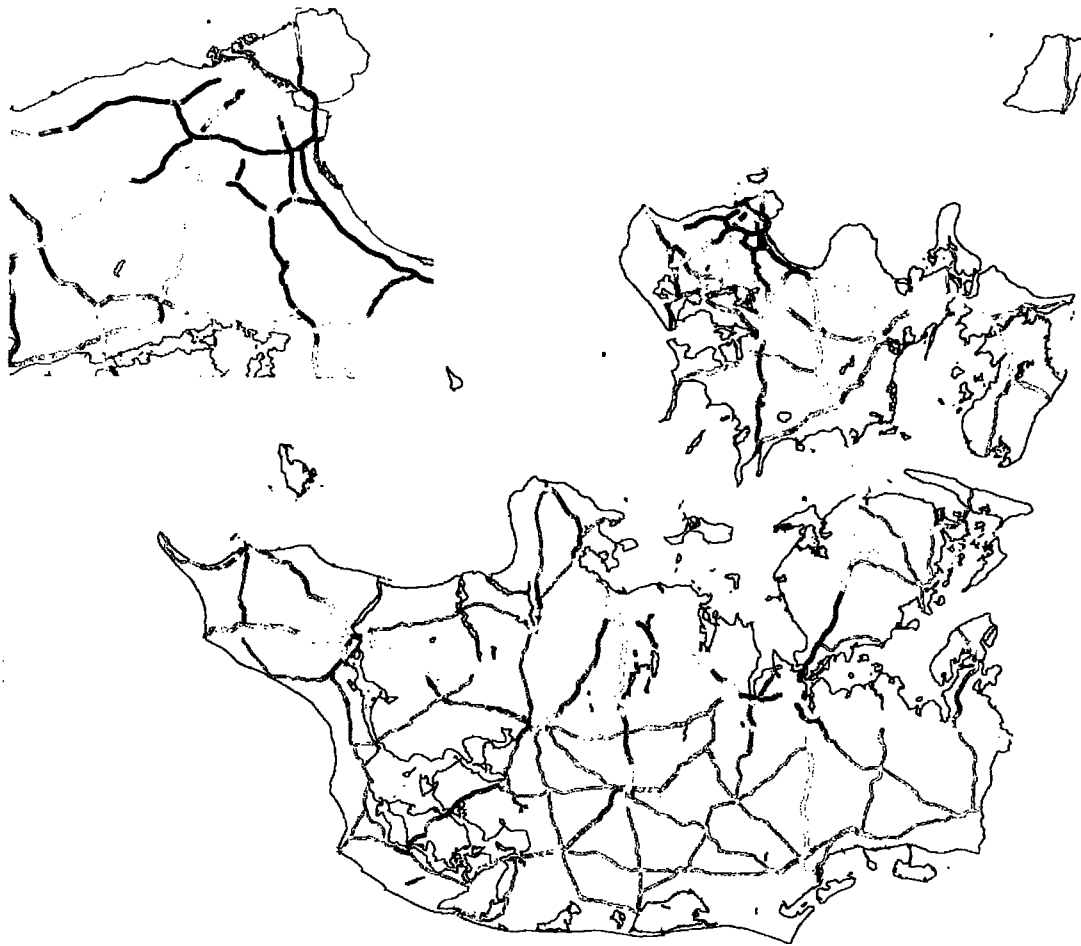


Vejnet: Copyright: Vejdirektoratet

Trafikfremskrivning for et gennemsnitligt døgnet i 2030

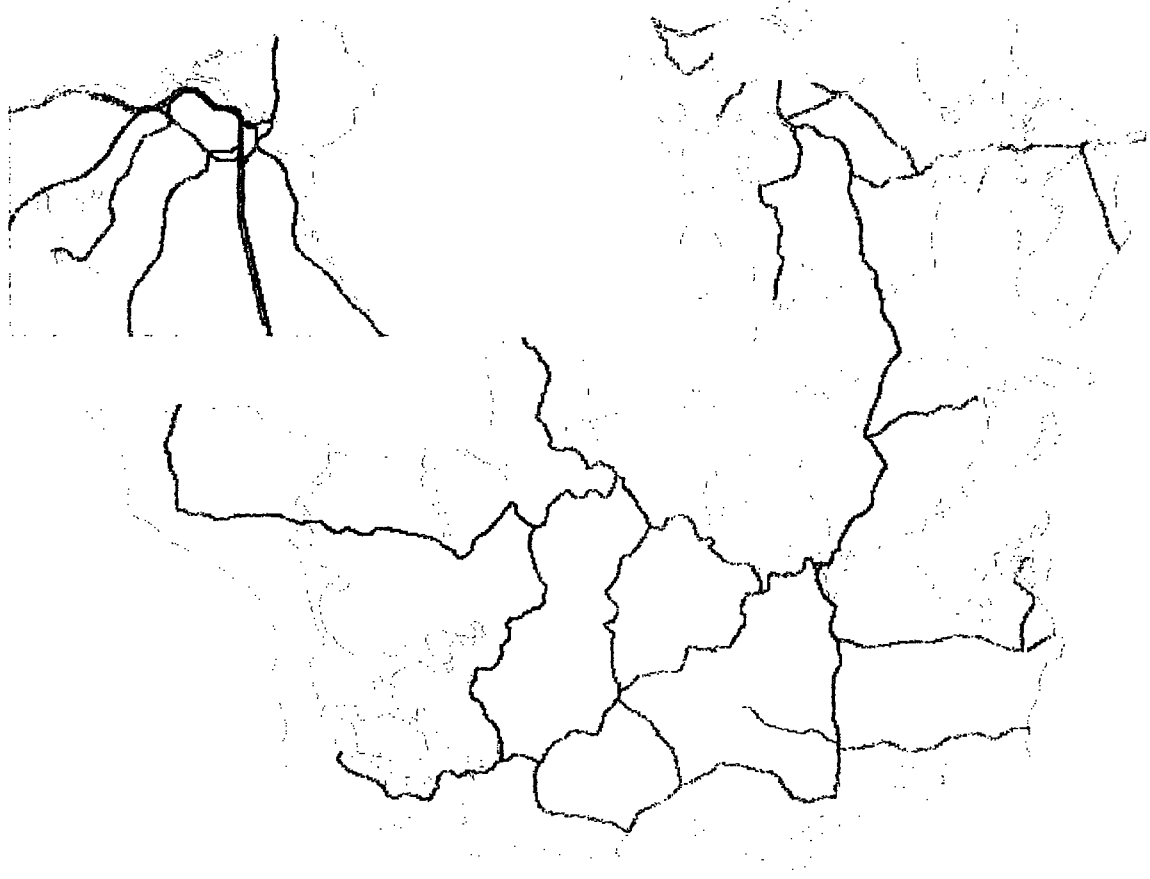
- 0 - 10000 køretøjer/dag
- 10001 - 20000 køretøjer/dag
- 20001 - 40000 køretøjer/dag
- 40001 - 60000 køretøjer/dag
- 60001 - 80000 køretøjer/dag
- 80001 - 100000 køretøjer/dag
- Over 100000 køretøjer/dag

Infrastrukturkommissionen

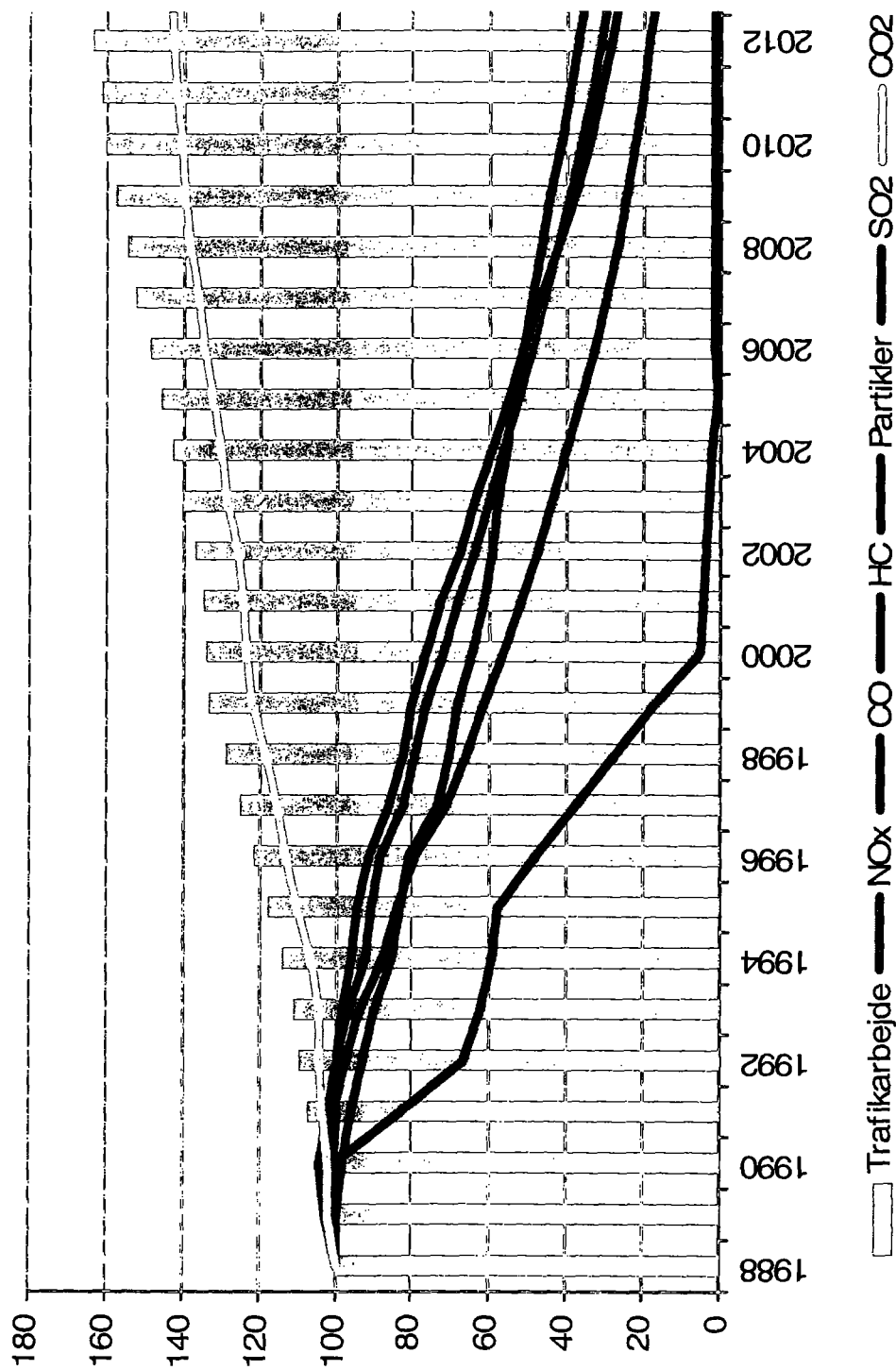


Vejnet: Copyright Vegdirektoratet

Aktuelle kapacitetsproblemer på banenettet



Trafikkens afledte omkostninger



Udfordringer for transportinfrastrukturen i 2030

- Stigende trængselsproblemer – især i de overordnede trafikkorridorer
- Stigende krav om begrænsning af trafikens effekter på klima, natur, miljø og trafiksikkerhed
- Øgede krav til de internationale forbindelser og godsknudepunkter, herunder samspillet mellem transportformerne
- Nedsat mobilitet ved de største bycentre kan svække bycentrenes position i den internationale konkurrence om virksomheder og arbejdspladser
- Banekapaciteten i visse korridorer begrænser mulighederne for, at den kollektive trafik kan aflaste vejnettet
- Stigende behov for bedre udnyttelsen af infrastrukturen, herunder gennem tilstrækkelig vedligeholdelse og udnyttelse af IT-teknologi
- Stigende behov for helhedsplanlægning, herunder koordinering af by- og infrastrukturplanlægningen



Transportministeriet

Nye principper for budgettering af anlægs- projekter

v/ kontercheff Peter Bendtsen



Akt. 16 af 26. oktober 2006



Aktstykke 16 introducerer to nye instrumenter i anlægsbudgettering:

1. Erfaringsbaserede korrektionstillæg til brug for bevillingsudmåling ved beslutningstidspunktet
 - ☛ Niveau 1 (basisoverslag plus 50 pct.)
 - ☛ Niveau 2 (VVM-undersøgelse plus 30 pct.)
2. Ekstern kvalitetssikring for projekter over 250 mio. kr.
 - ☛ En uafhængig vurdering af anlægsmyndighedens projektgrundlag og anlægsoverslag, som bl.a. vurderer, om det økonomiske overslag, den trafikale og tekniske løsningsmodel, projektets organisering mm. har en tilfredsstillende kvalitet

Budgetteringsprincipper afprøves i første omgang på nye anlægsprojekter på vej- og baneområdet fra FL 2007.

Budgetteringsprincipperne udstrækkes evt. til andre områder i staten.



Økonomistyringsmodellen:

Formål: At angive principperne for den budgettering og økonomistyring der skal benyttes i institutionerne og være grundlag for rapportering til departement og Folketing.

Opgave: At få konkretiseret og implementeret principperne på Transportministeriets område og evt. hele staten på sigt.

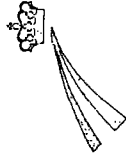
Økonomistyringsmodel



☞ Hvorfor er en fælles økonomistyringsmodel et helt central omdrejningspunkt for implementering af aktstykket?

Fordi økonomistyringsmodellen:

- ☞ Indeholder forskrifter for beregning og ajourføring af anlægsoverslag (basis for korrektionstillæg, eksternt review)
- ☞ Stiller krav om dokumentation og sporbarhed (eksternt review, ansøgning om merbevilling fra reserve)
- ☞ Rapporter: internt til styringsformål; eksternt til bevillingsgiver



Elementer i økonomistyringsmodellen:

1. Budgettering
2. Rapportering
3. Risikostyring

Økonomistyringsmodel



Basisoverslag

Den beregning af et anlægsprojekts pris, som fremkommer ved, at tilføje enhedspriser til fysikestimatet for projektet.

Indledende anlægsoverslag

De første basisoverslag som udarbejdes i fase 1 i forbindelse med et anlægsprojekt, på baggrund af en indledende projektbeskrivelse tillagt et erfaringsbaseret korrektionstillæg niveau 1 (K1) på 50 %.

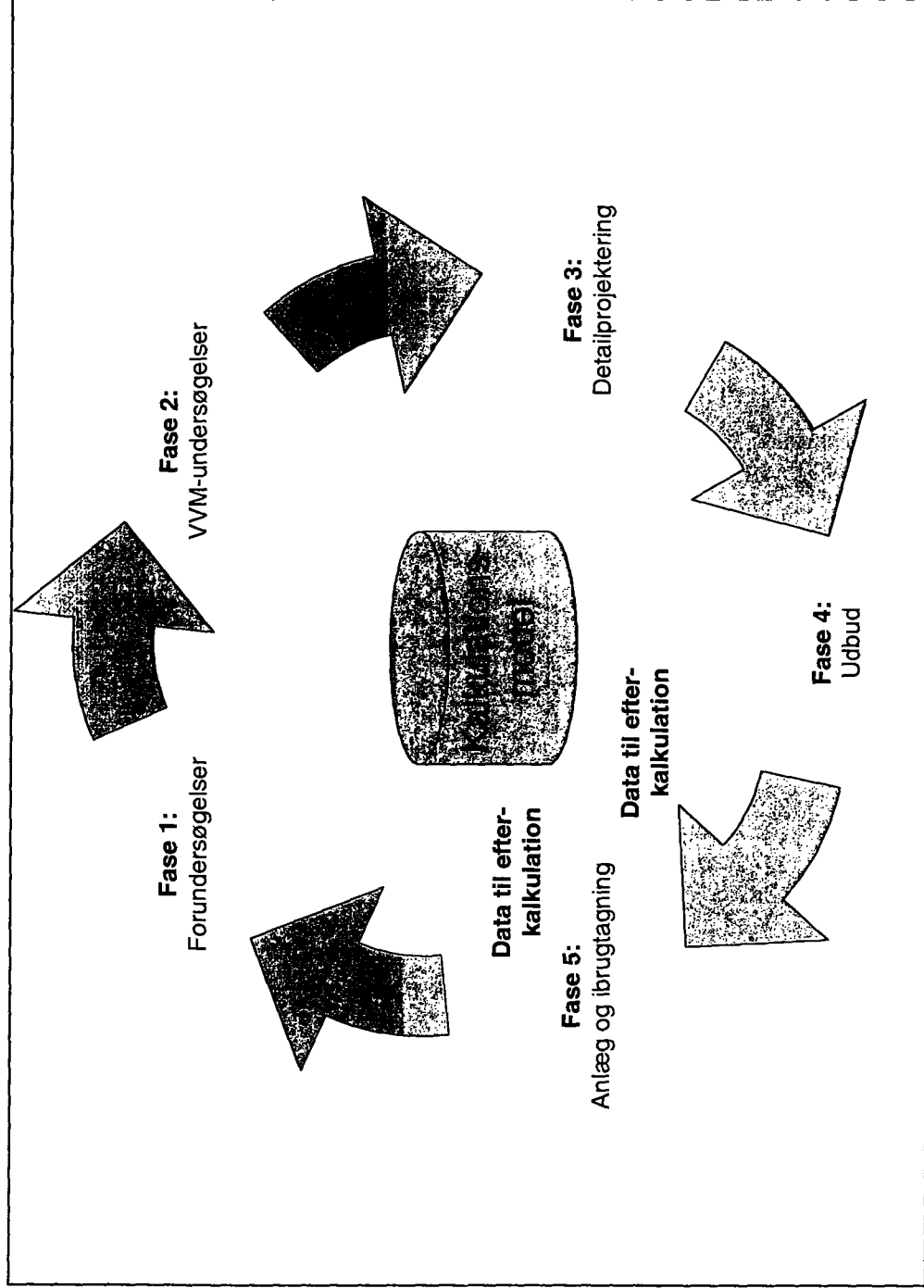
Ankerbudget

Ankerbudgettet består af et basisoverslag, evt. efter ekstern kvalitetssikring, tillagt korrektionstillæg A på 10 %, svarende til en tredjedel af korrektionstillæg niveau 2 (K2). Ankerbudgettet danner udgangspunkt for udviklingen i projektets anlægsøkonomi, som skal dokumenteres i rapporteringen.

Anlægsbudget

Det gældende budget for projektet. Anlægsbudgettet ved udgangen af fase 2 vil svare til ankerbudgettet. Anlægsbudgettet skal svare til ankerbudgettet tillagt budgetændringer fra fase 3 og frem.

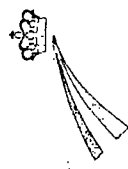
Budgettering





Kardinalpunkter i budgetstyringen:

- ☙ Specifikation af fysiske anlægselementer og priser
- ☙ Alle priser bør så vidt muligt søges konstateret empirisk
– erfaringsbaseret tilgang
- ☙ Budgetforudsætninger skal justeres efterhånden som projektet skrider frem
- ☙ Budgettet følges tæt i forbindelse med gennemførelse
- ☙ Giver gennemsigtighed og rettidighed, men er ingen garanti for, at der ikke kommer fordyrelser.



Rapportering

 Halvårlig bevillingsopfølgning

 Statusrapportering

 Ændringsrapportering

Risikostyring



Sand synlighed	Indvirkning				
	Ubetydelig	Mindre	Moderat	Større	Katastrofalt
Næsten sikkert					
Sandsynligt			5		
Muligt		1	2		
Usandsynligt					
Sjældent					

Risikograd: Moderat Høj

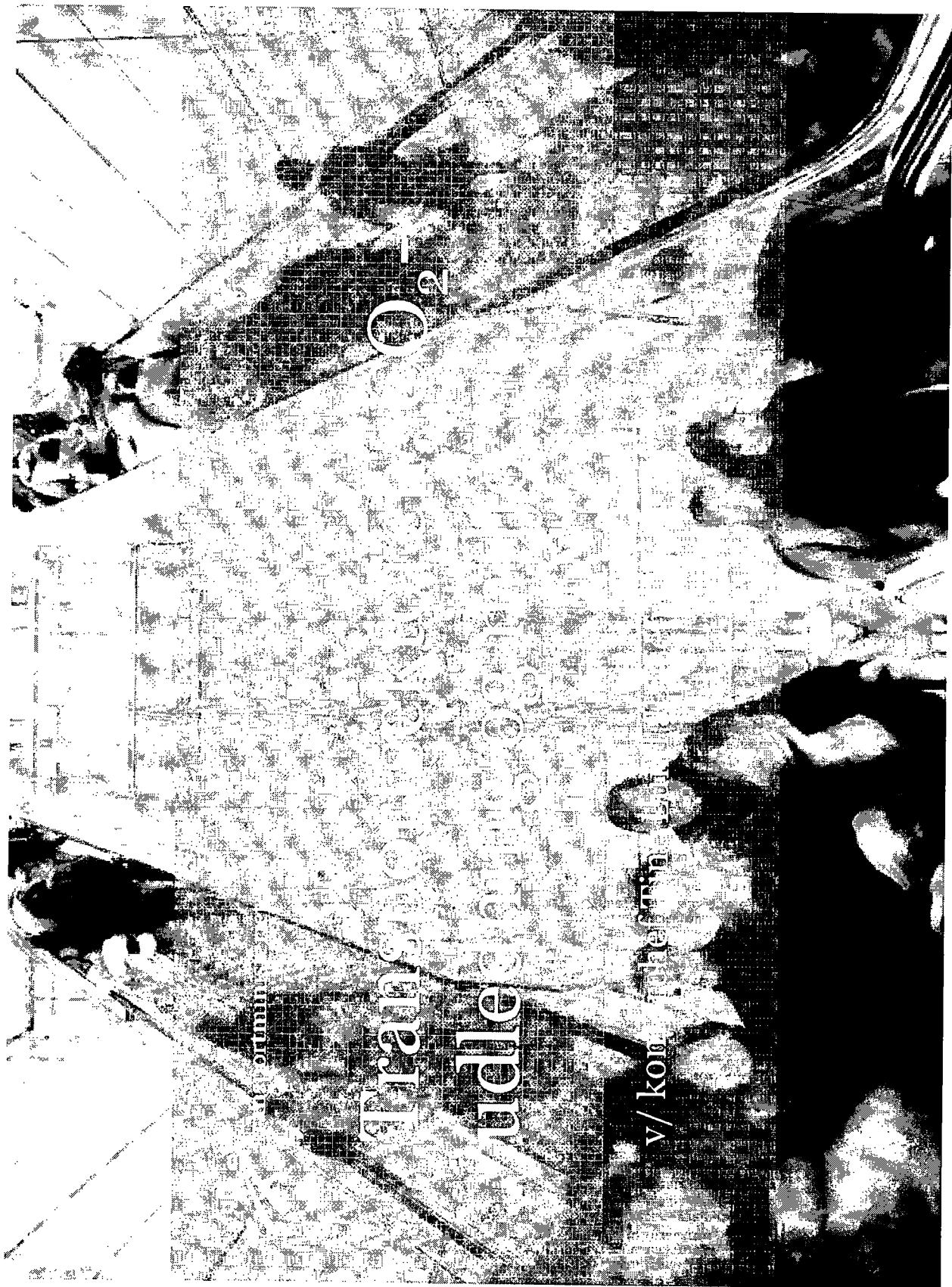
Årsager til risici

Tallene refererer til figuren

(5) Ændret linjeføring

(2) Ekspropriationer dyrere end budgetteret

(1) Meget kold anlægsperiode

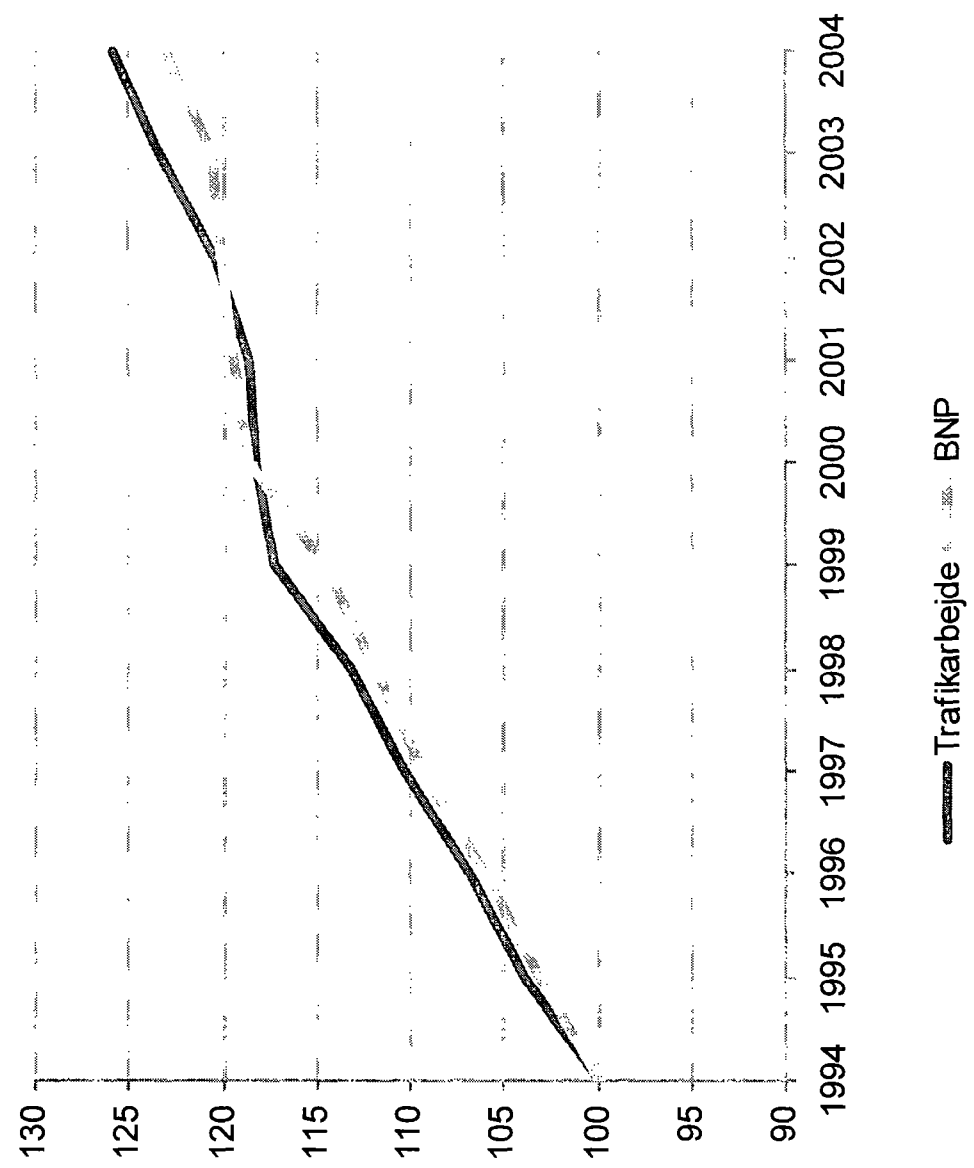


Transnominale O₂ udlece

v/konferenční



Transport skaber velfærd – velfærd skaber transport



De vigtige temaer



👑 Luftforurening

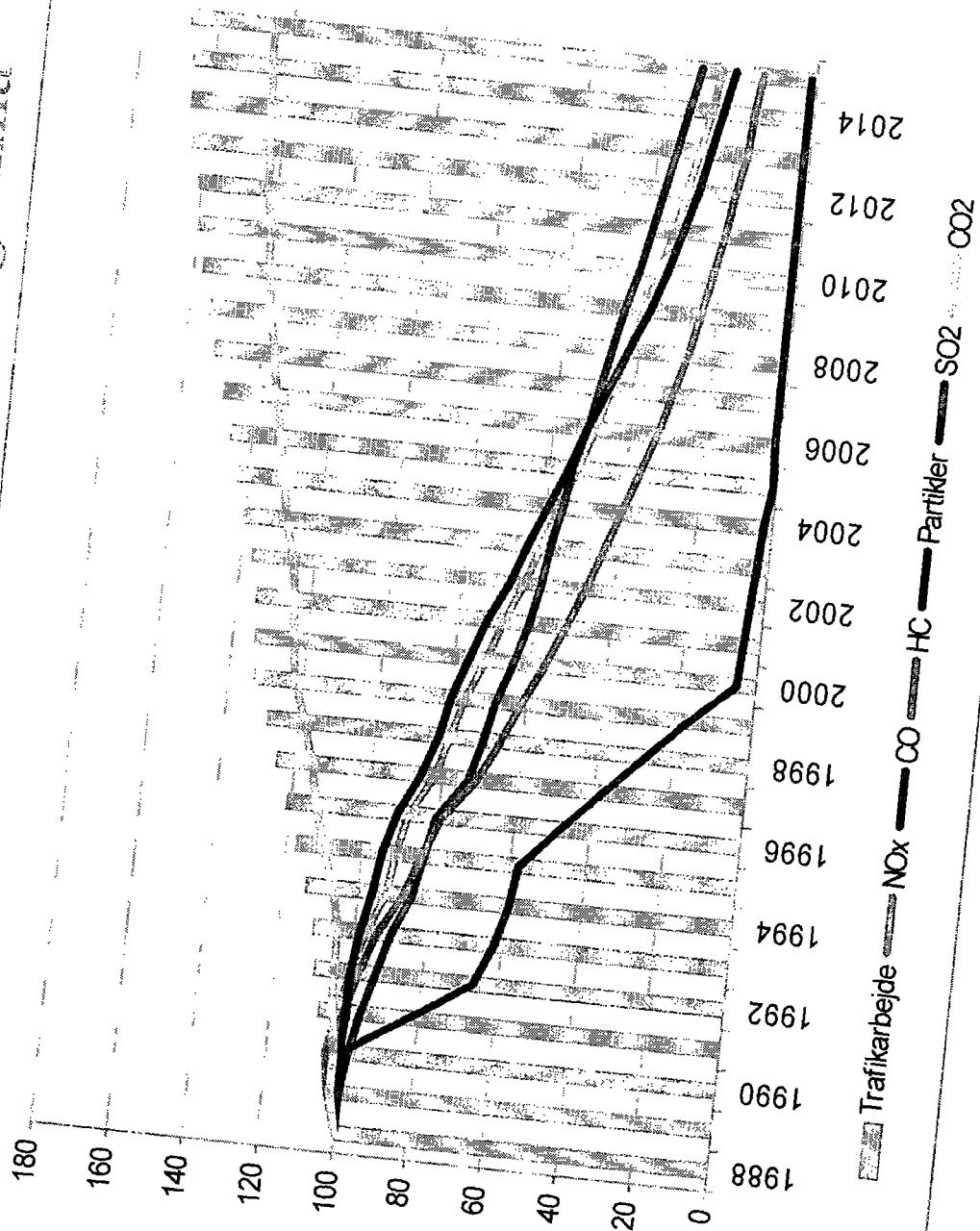
👑 CO₂-udledning

👑 Støj

👑 Trængsel

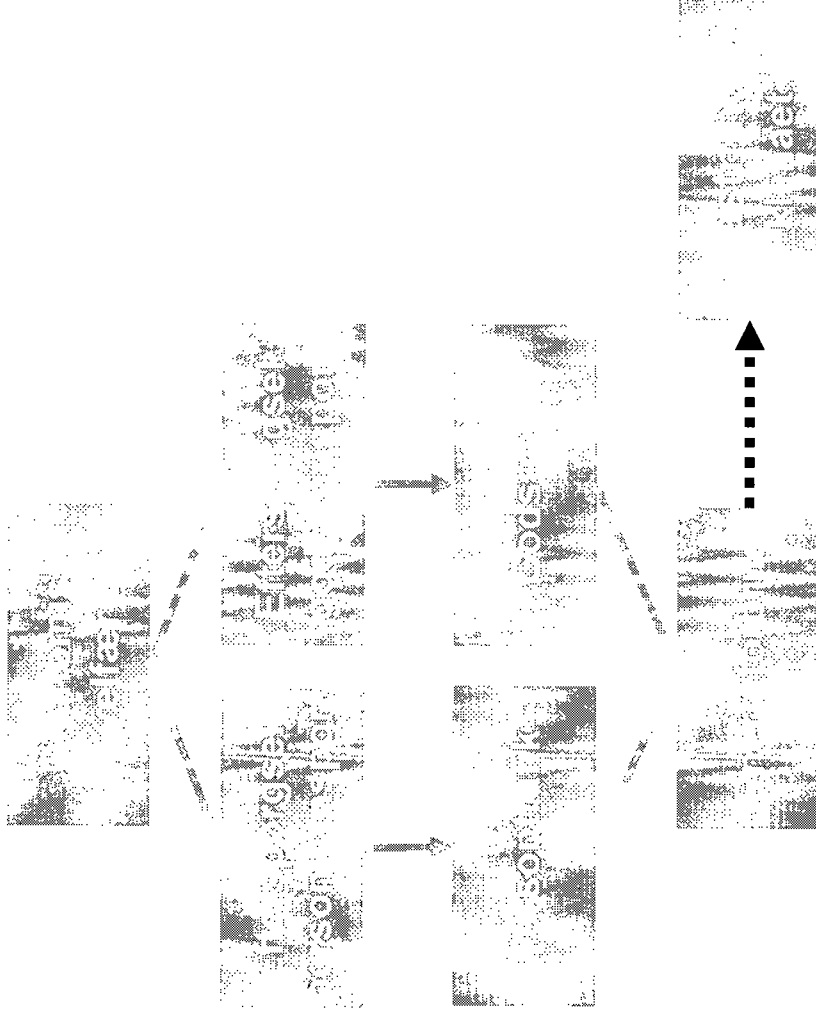
👑 Ulykker

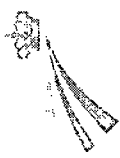
Transportens påvirkning af luftkvalitet og klima



Transportministeriet

Kobling og muligheder for afkobling

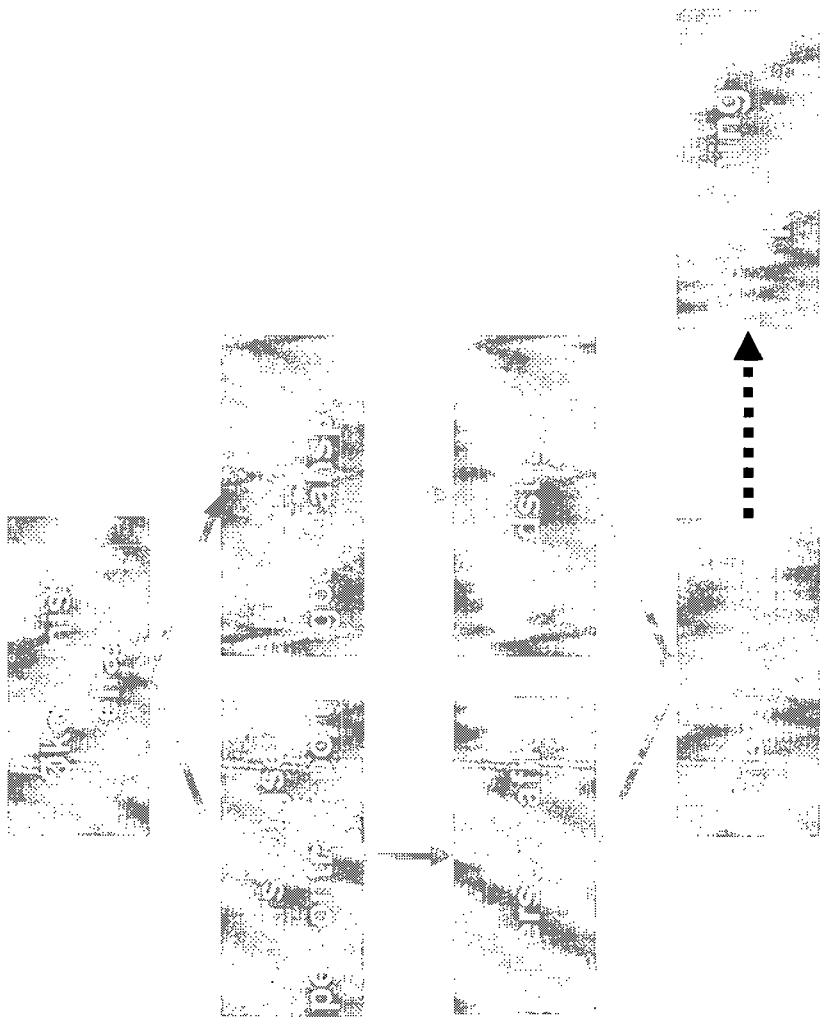




Eksempler på virkemidler 1

Afgiften på at købe køretøjer og afgiften på brændstof.

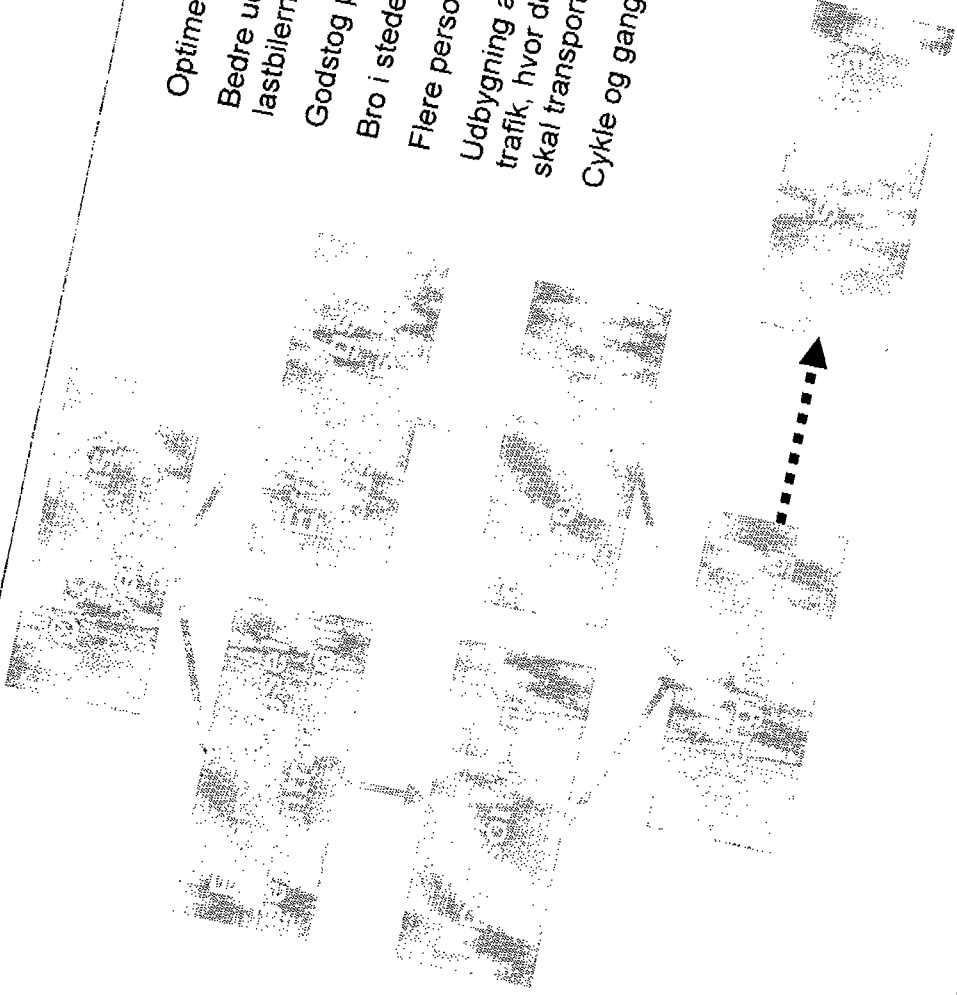
Lokalisering af boliger og arbejdspladser, så transport reduceres



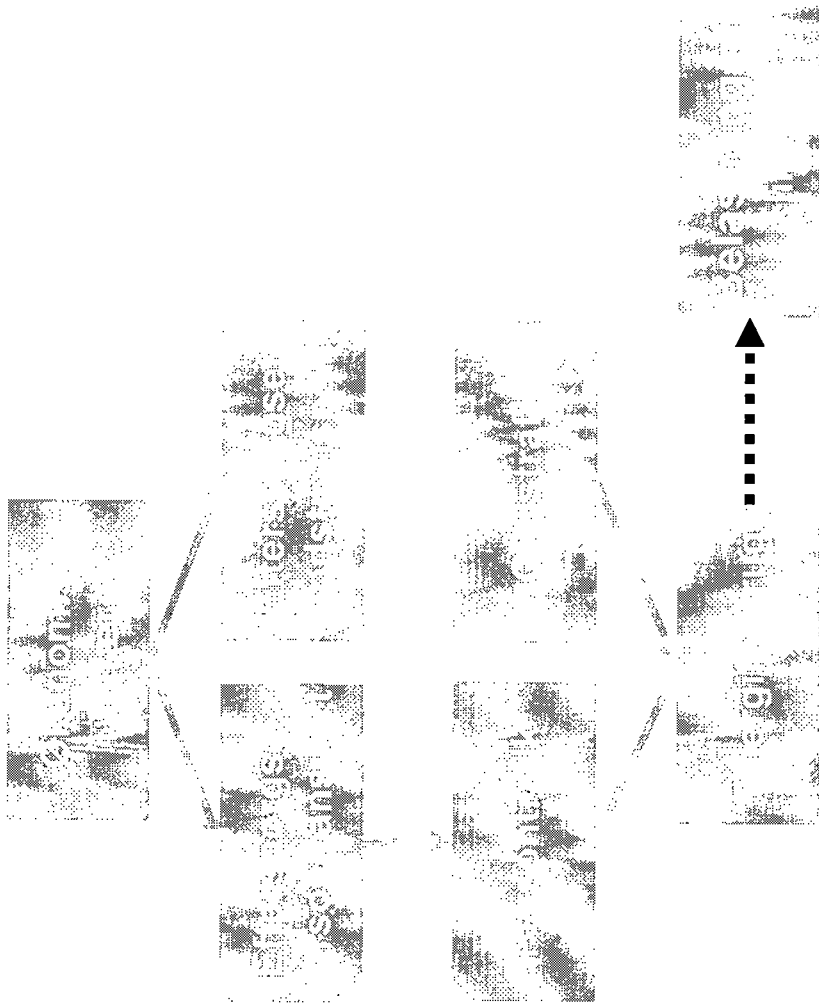
Eksempler på virkemidler 2



- Optimering af infrastrukturen
- Bedre udnyttelse af lastbilernes kapacitet.
- Godstog på lange distancer.
- Bro i stedet for færge
- Flere personer i bilen
- Udbygning af den kollektive trafik, hvor der er mange som skal transporteres.
- Cykle og gang i stedet for bil



Eksempler på virkemidler 3



Forbedret motorteknologi

Vedligeholdelse af motorer

Korrekt dæktryk

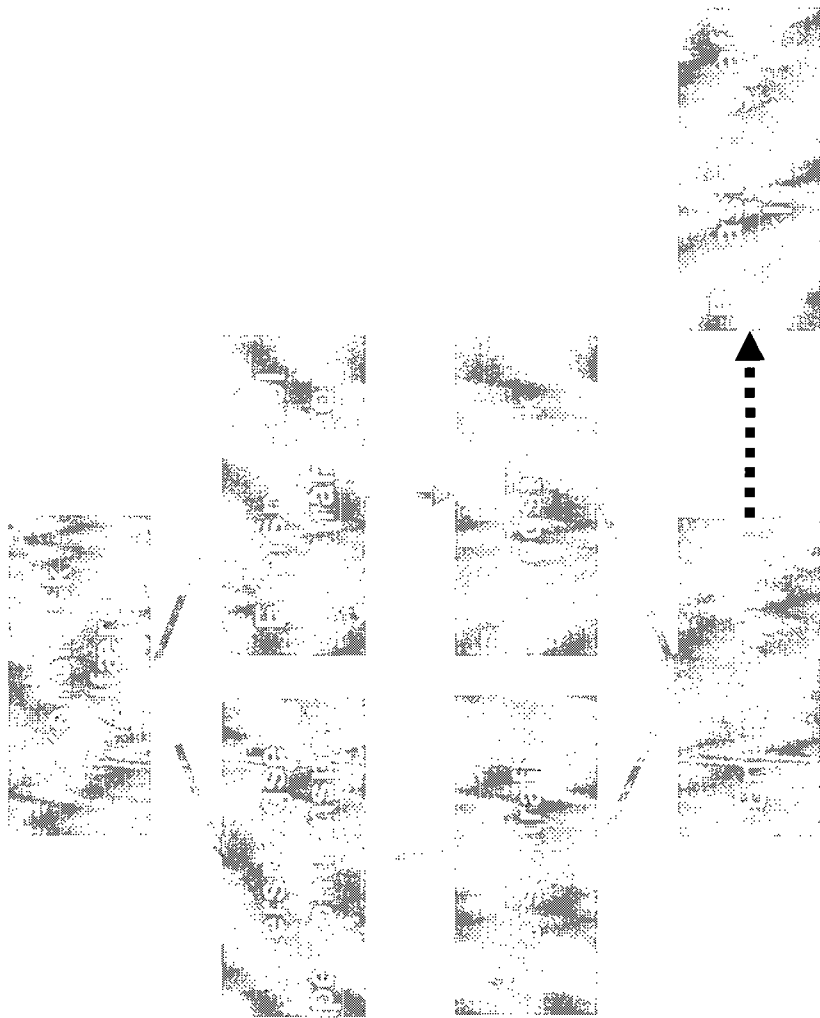
"Ecodriving"

Energioptimeret

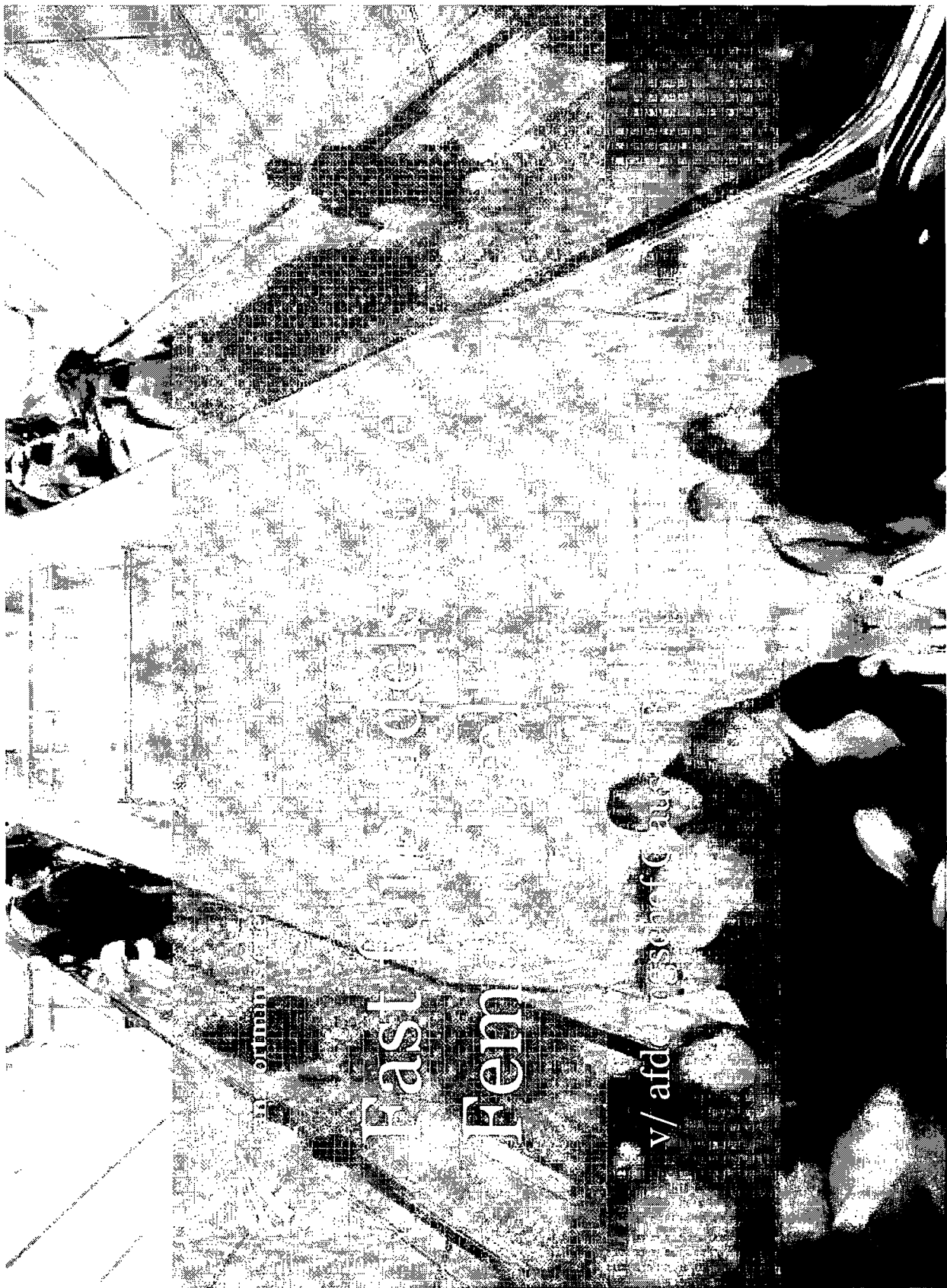
kørehastighed



Eksempler på virkemidler 4



Forbrug af energikilder med lavt kulstofindhold per energienhed: Biobrændstof – Elbiler – Hybridbiler



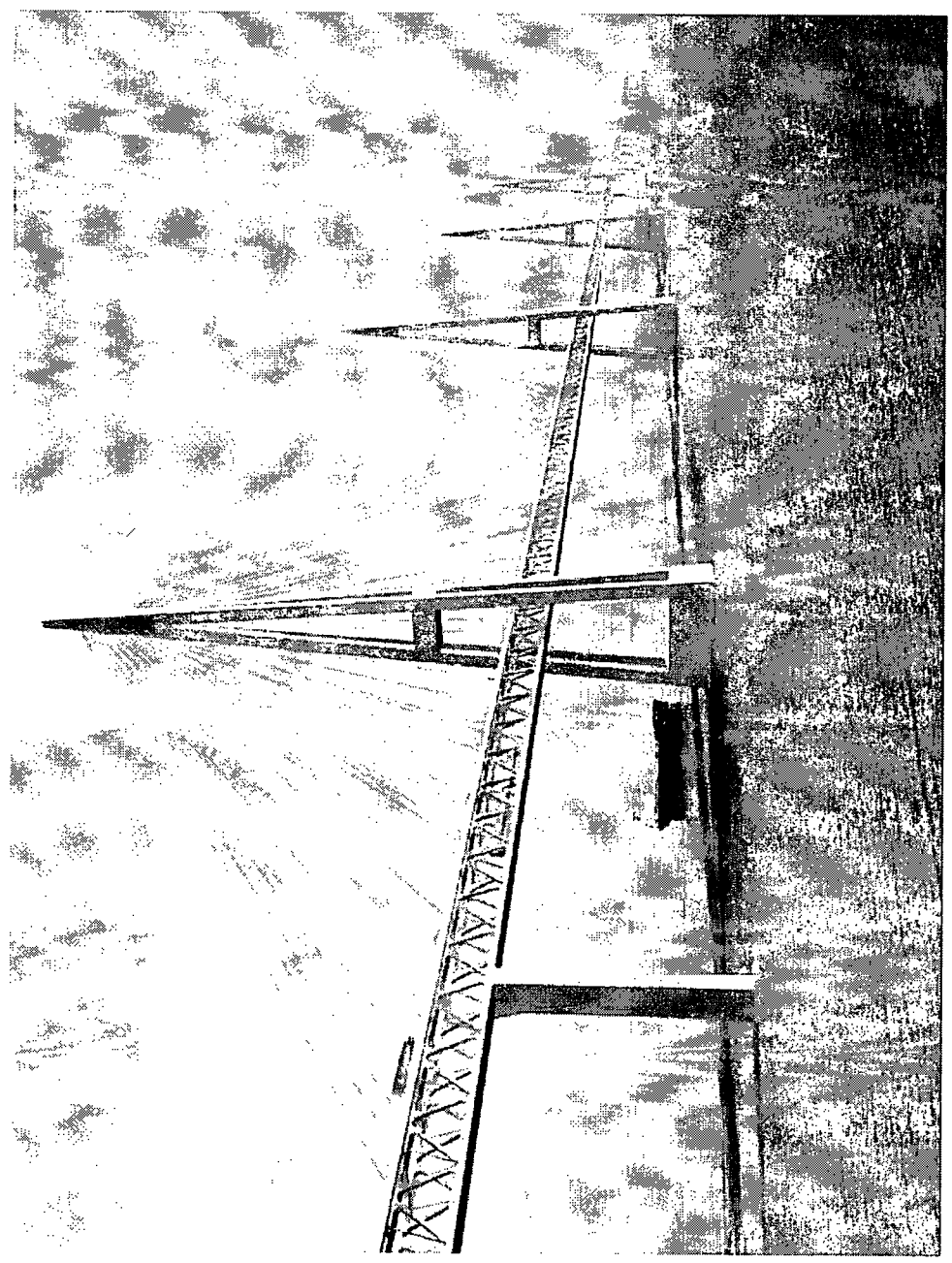
BY OUBRIE

Fast Forward Fem

v/ afd. 0030400000



Fast forbindelse over Femern Bælt





Dansk-tysk politisk aftale af 29. juni 2007

- ☛ Kyst til kyst-forbindelsen ejes af Danmark og finansieres via brugerbetaling

- ☛ Danmark stiller statsgaranti og får alle indtægter fra forbindelsen

- ☛ Danmark får takstkompetencen

- ☛ Bestyrelsen udpeges af den danske transportminister

- ☛ Betalingsanlægget placeres i Danmark

- ☛ Danmark har forbeholdt sig retten til at finansiere danske landanlæg via udbytter fra kyst til kyst-forbindelsen

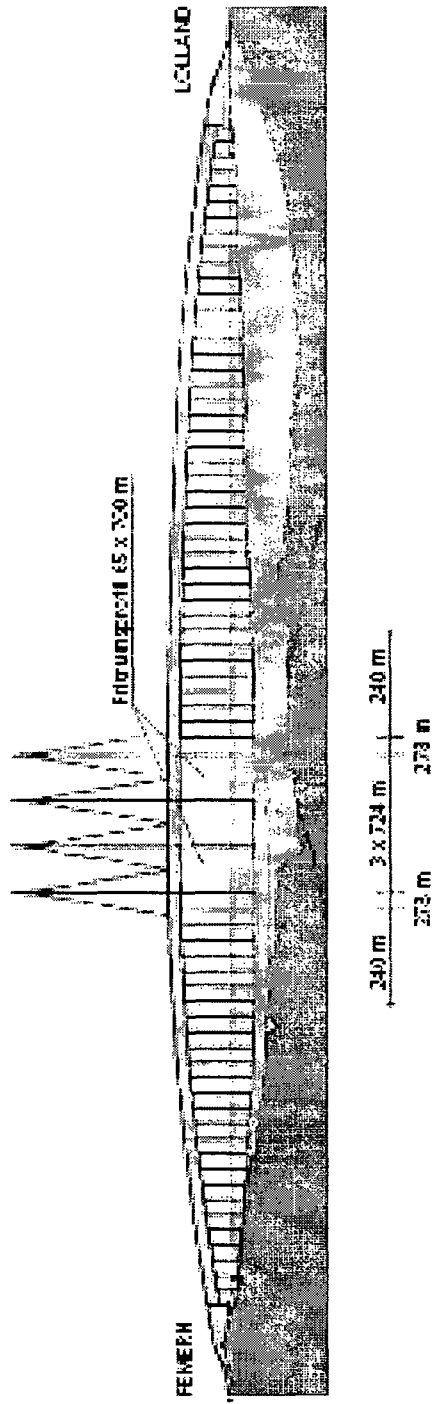
- ☛ Tyskland forestår finansieringen af udbygningen af de tyske landanlæg

- ☛ Forbindelsen forudsættes at kunne åbnes for trafik i 2018



Teknisk løsning


- Foretrukken løsning: Skråstagsbro med 4-sporet motorvej og 2 jernbanespor.
Skønnet anlægskostning: 32 mia. kr. i 2007-priser
- Skønnede anlægskostninger for danske landanlæg: ca. 7 mia. kr.
- Skønnede anlægskostninger for tyske landanlæg ca. 7 mia. kr.
- Anlægsskønnene er behæftet med usikkerhed. Der er endnu ikke gennemført VVM af projektet.



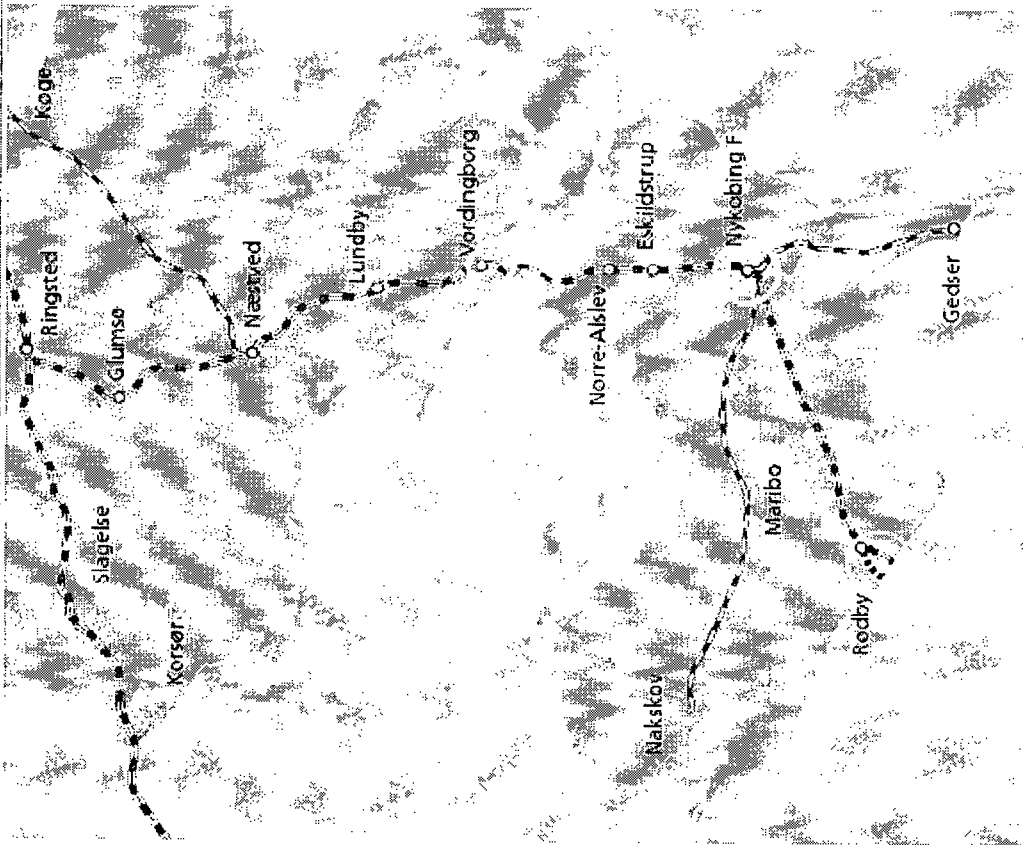
Udbygning af danske landanlæg



 Jernbanestrækningen Ringsted–Rødby elektrificeres

 Jernbanestrækningen Vordingborg–Rødby udbygges til dobbeltspor med undtagelse af Storstrømsbroen

 Mindre opgradering af motorvejen Saksøbing–Rødby skal undersøges



Udbygning af tyske landanlæg



👑 Tyskland skal sikre tilstrækkelig kapacitet på jernbanestrækningen Bad Schwartau – Puttgarden

👑 Jernbanestrækningen Lübeck – Puttgarden elektrificeres

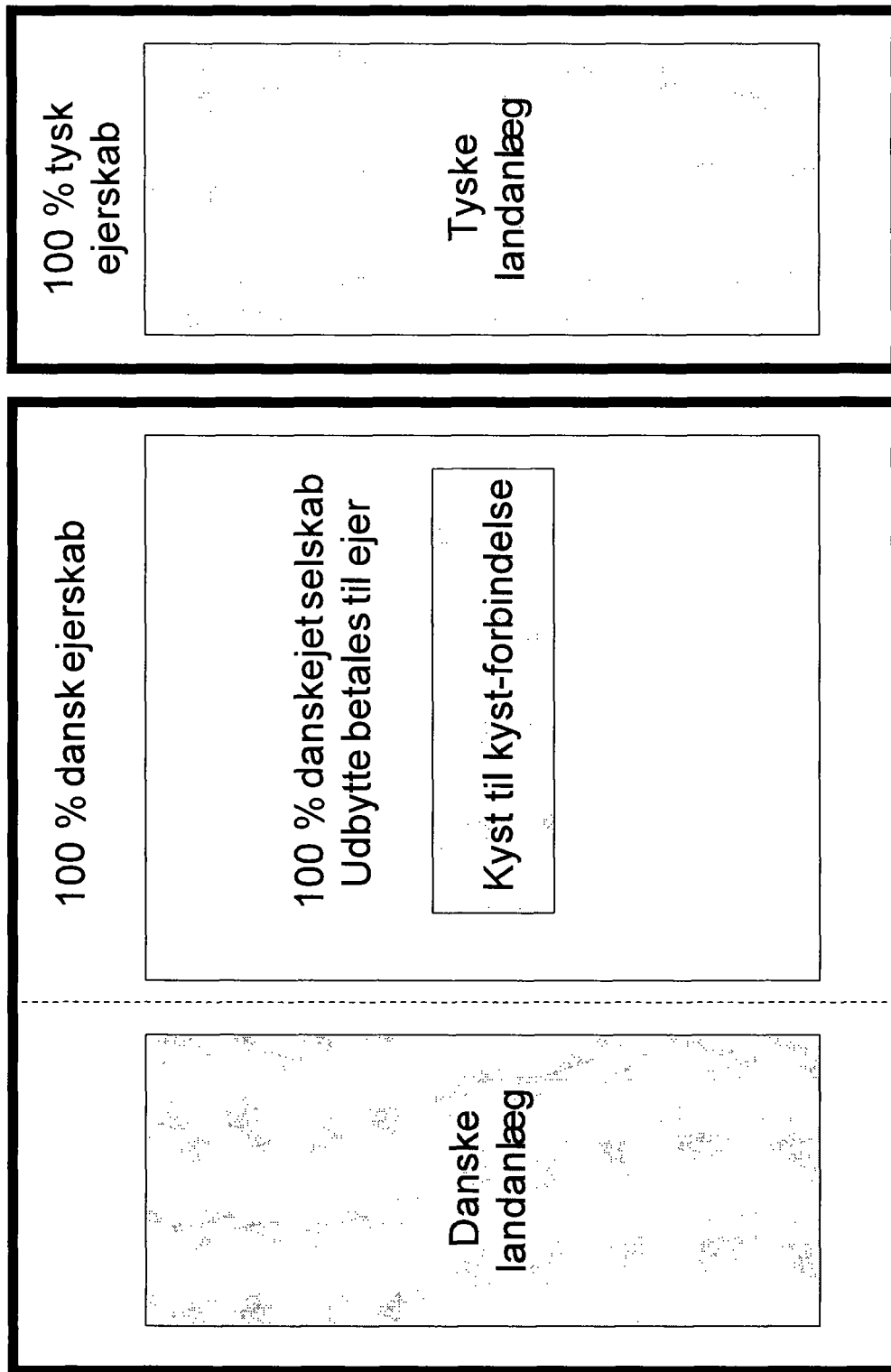
👑 De tyske jernbanelandanlæg udbygges til dobbeltspor senest 7 år efter åbning af kyst til kystforbindelsen

👑 Vejforbindelsen Heiligenhafen – Puttgarden udbygges til en firesporet motortrafikvej





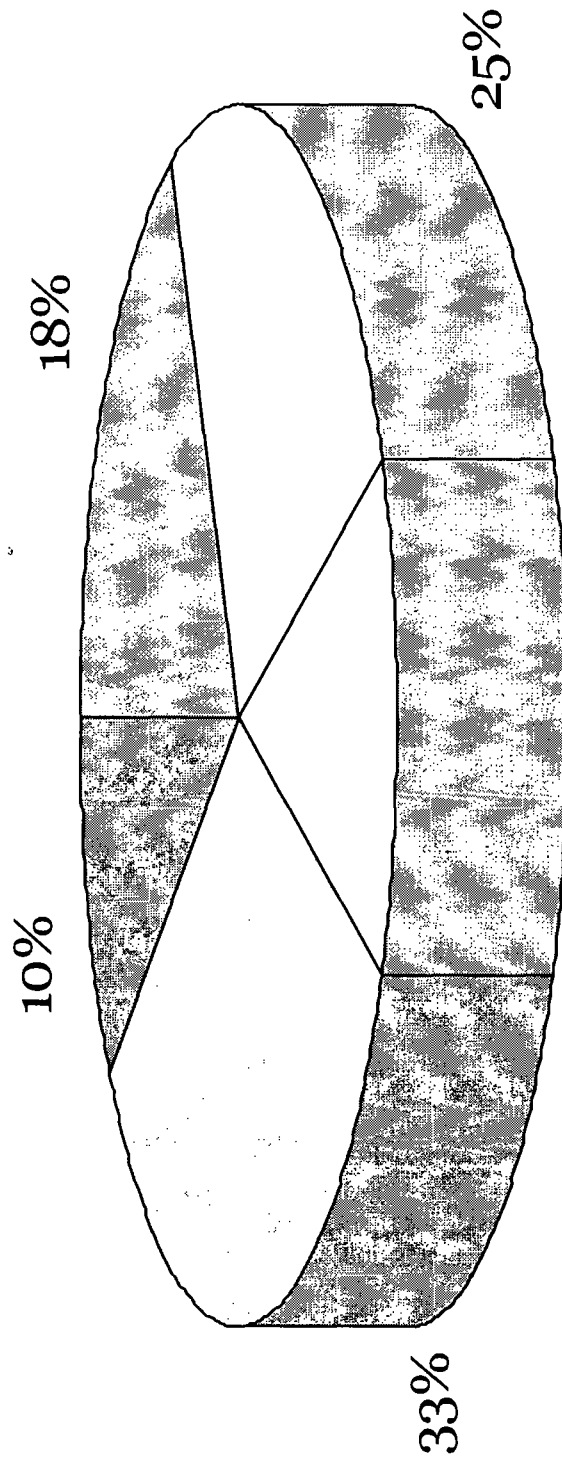
Finansieringsmodel



Hvem betaler for forbindelsen?



Foreløbig skønnet fordeling (pct.)



- Danske brugere
- Den tyske stat
- TEN-støtte fra EU (beregningsteknisk)
- Tyske brugere
- Andre landes brugere

Økonomiske forudsætninger



Centrale forudsætninger

- ☛ 10 pct. TEN-støtte til den faste forbindelse og til de danske landanlæg
- ☛ Realrente på 3,5 pct. p.a.
- ☛ Trafikvækst på 1,7 pct. om året i de første 25 driftsår – herefter nulvækst
- ☛ Trafikspring på 40 pct., som indfases over 4 år
- ☛ Takstniveau svarende til nuværende færgetakster på Rødby-Puttgarden (pristalsreguleret)
- ☛ Anlægssum på 32 mia. kr. for kyst til kyst-forbindelsen og 7 mia. kr. for landanlæg (2007-priser)

Sammenligning

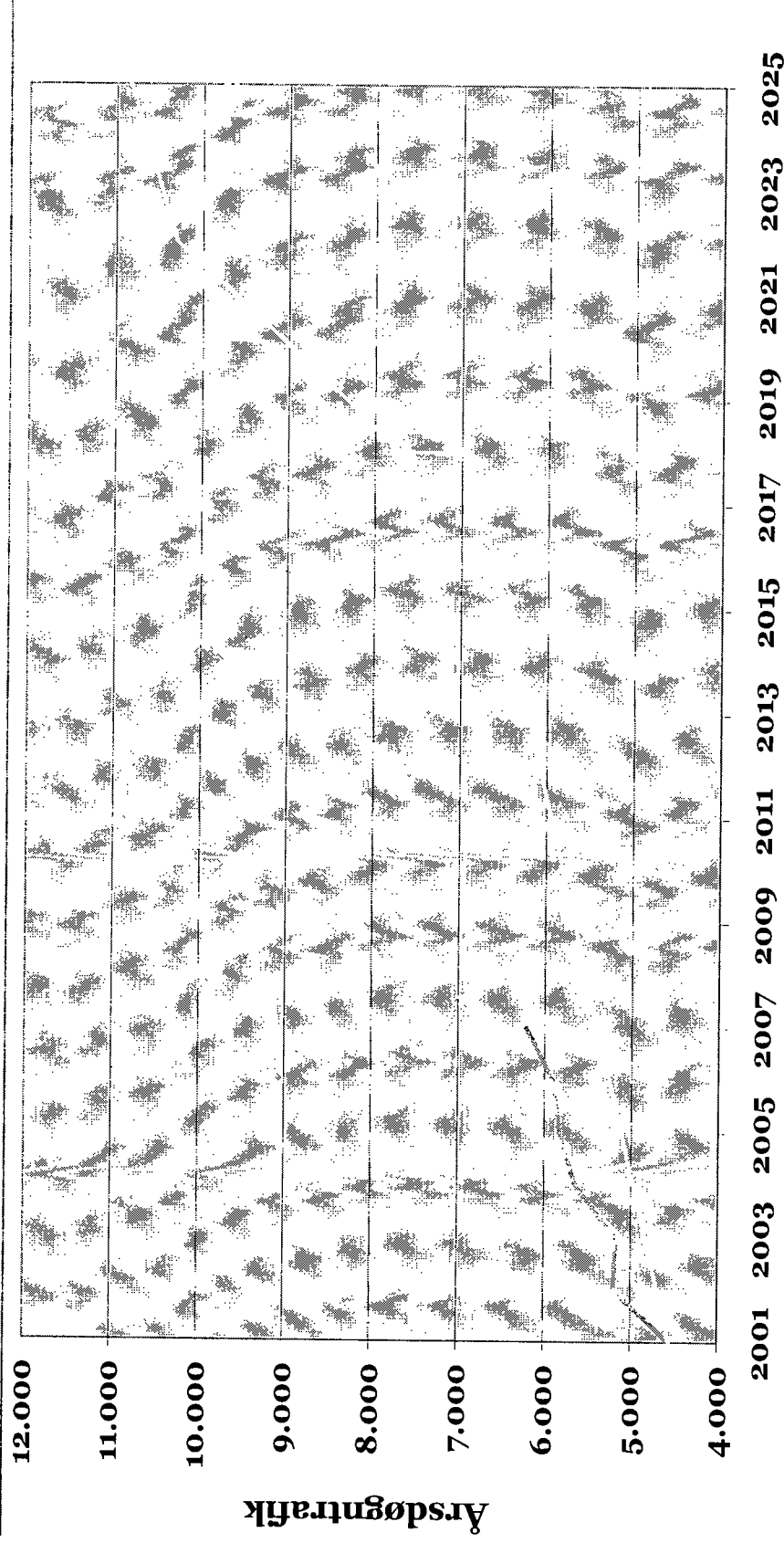
- ☛ 1988-2006: Gennemsnitlig realrente i Storebæltsforbindelsen på 3,0 pct. p.a.
- ☛ 1994-2006: Gennemsnitlig realrente i Øresundsforbindelsen 1,9 pct. p.a.
- ☛ 1970-2005: Gennemsnitlig trafikvækst på færger mellem Lolland-Falster og Tyskland på 3,6 pct. p.a.
- ☛ Trafikspring på Storebæltsforbindelsen: 127 pct.
- ☛ Trafikspring på Øresundsforbindelsen: 60 pct.
- ☛ Storebæltsforbindelsen kostede ca. 33 mia. kr. (2007-priser)
- ☛ Øresundsforbindelsen (kyst til kyst) kostede ca. 20 mia. kr. (2007-priser)



Beregninger af tilbagebetalingstid

	TEN-støtte i pct.			
	(Kyst til kyst/jernbanelandanlæg/vejlandanlæg)	10/10/10	20/20/10	10/10/10
				Fordyrelse af kyst til kyst-anlæg med 5 mia. kr.
Kyst til kyst-forbindelse	26 år		23 år	31 år
Danske landanlæg	30 år		26 år	37 år

Trafik ved Femern Bælt (Rødby-Puttgarden)

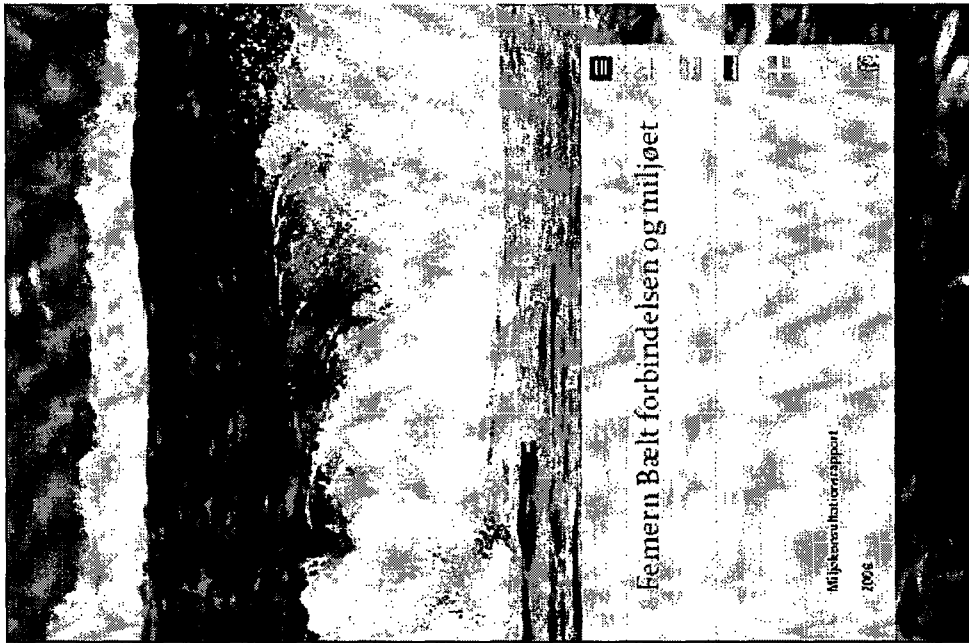


— Faktisk trafik

— Forudsat i finansiel analyse

Konsekvenser for miljøet

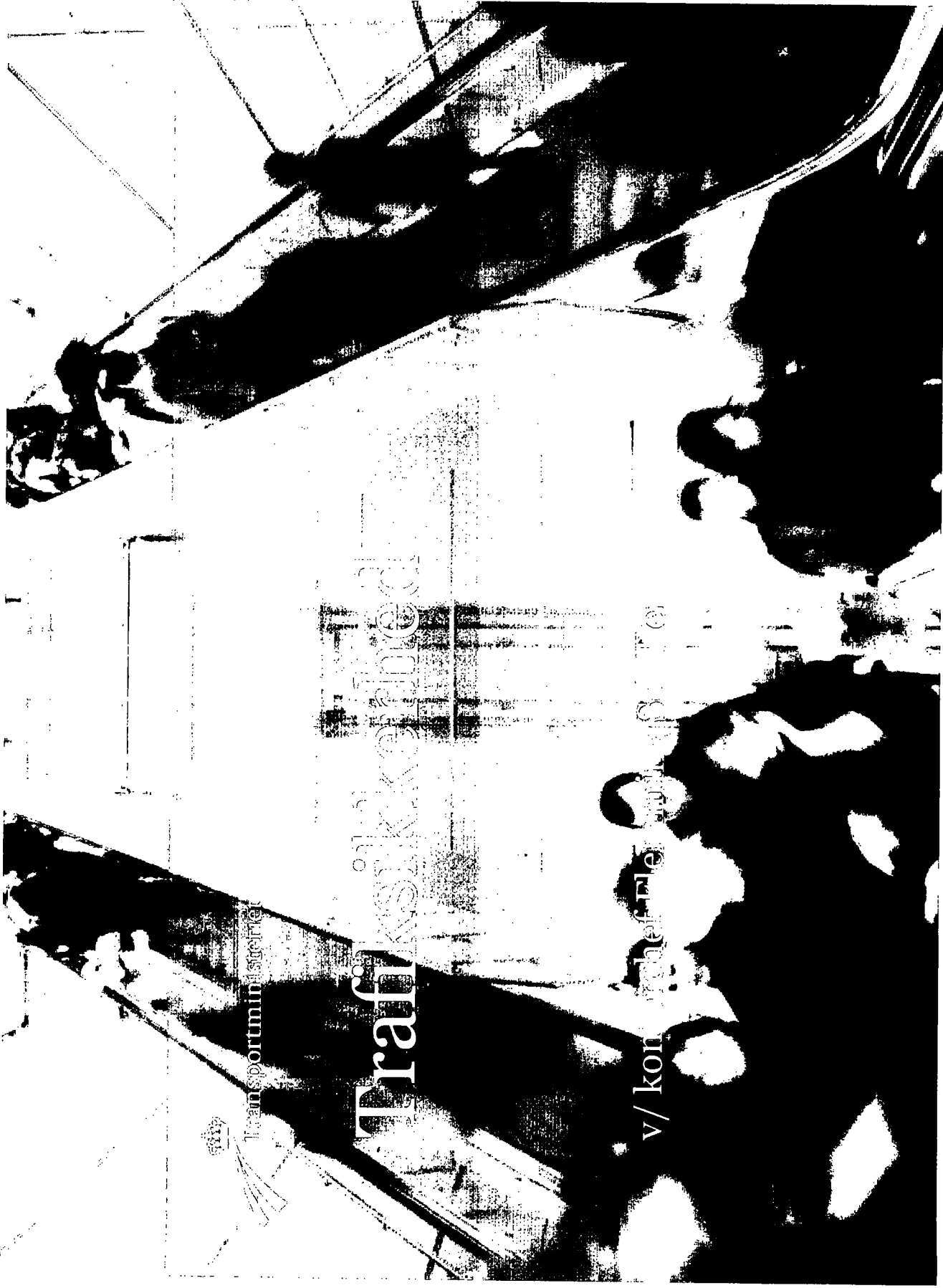
- De forventede konsekvenser for miljøet er belyst i fælles dansk-tysk miljøkonsultationsrapport fra 2006.
- Der gennemføres en omfattende VVM-undersøgelse inden forslag til anlægslov fremsættes i Folketinget.



Den videre proces



1. Politiske forhandlinger
2. Underskrivelse af folkeretligt bindende dansk-tysk traktat
3. Fremsættelse af forslag til projekteringslov for at ratificere traktaten og give hjemmel til etablering af et dansk broselvskab
4. VVM-analyse, geotekniske undersøgelser og undersøgelser af sejladsforhold
5. Fremsættelse af forslag til anlægslov
6. Udbud af anlægsarbejdet
7. Anlægsperiode
8. Åbning af den faste forbindelse (forudsat 2018)

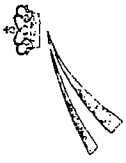


Kansainvälinen kauppa

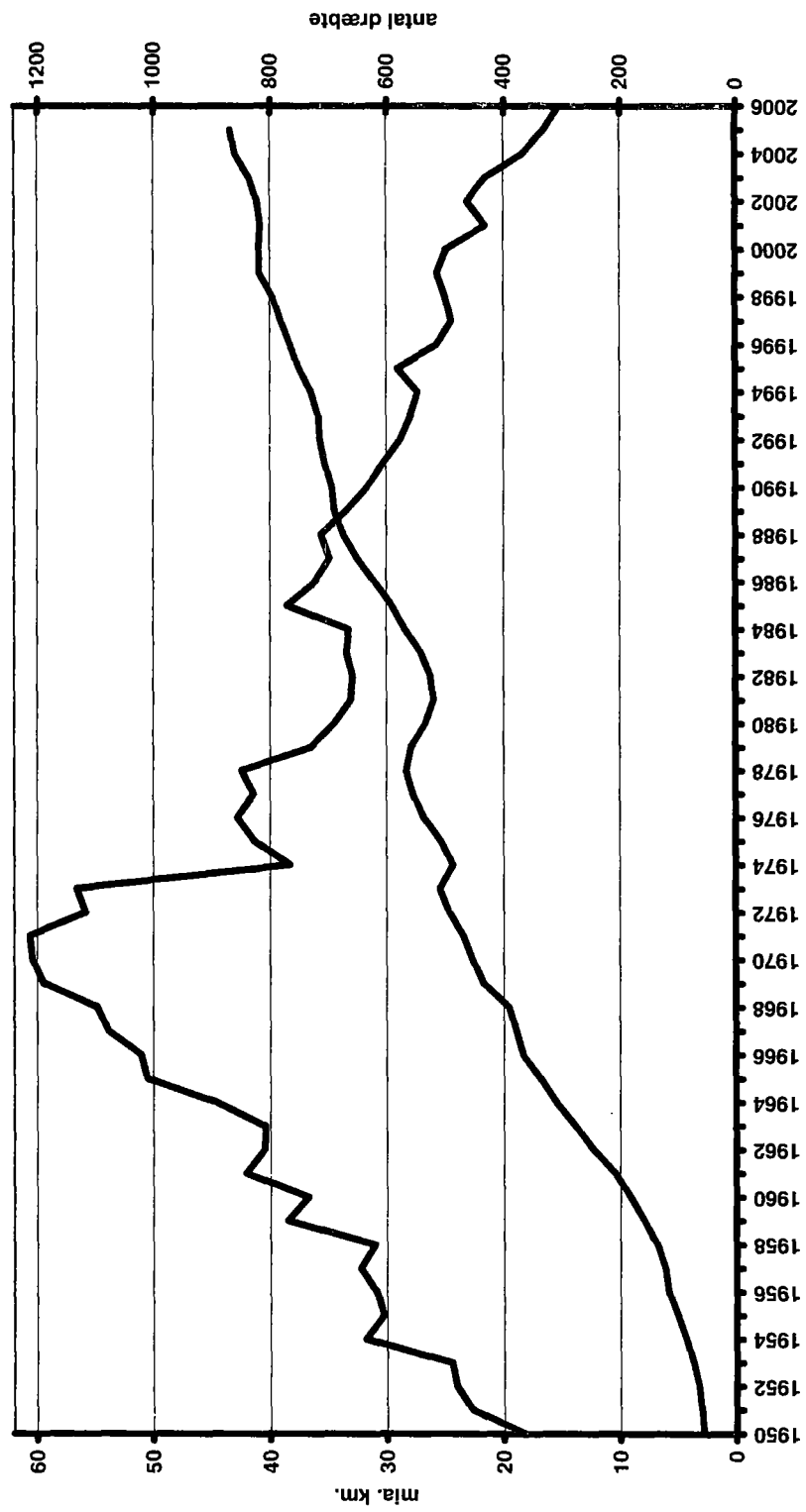
Trafi

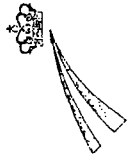
v/ koin

Udvikling i ulykkestallene (1950-2006)

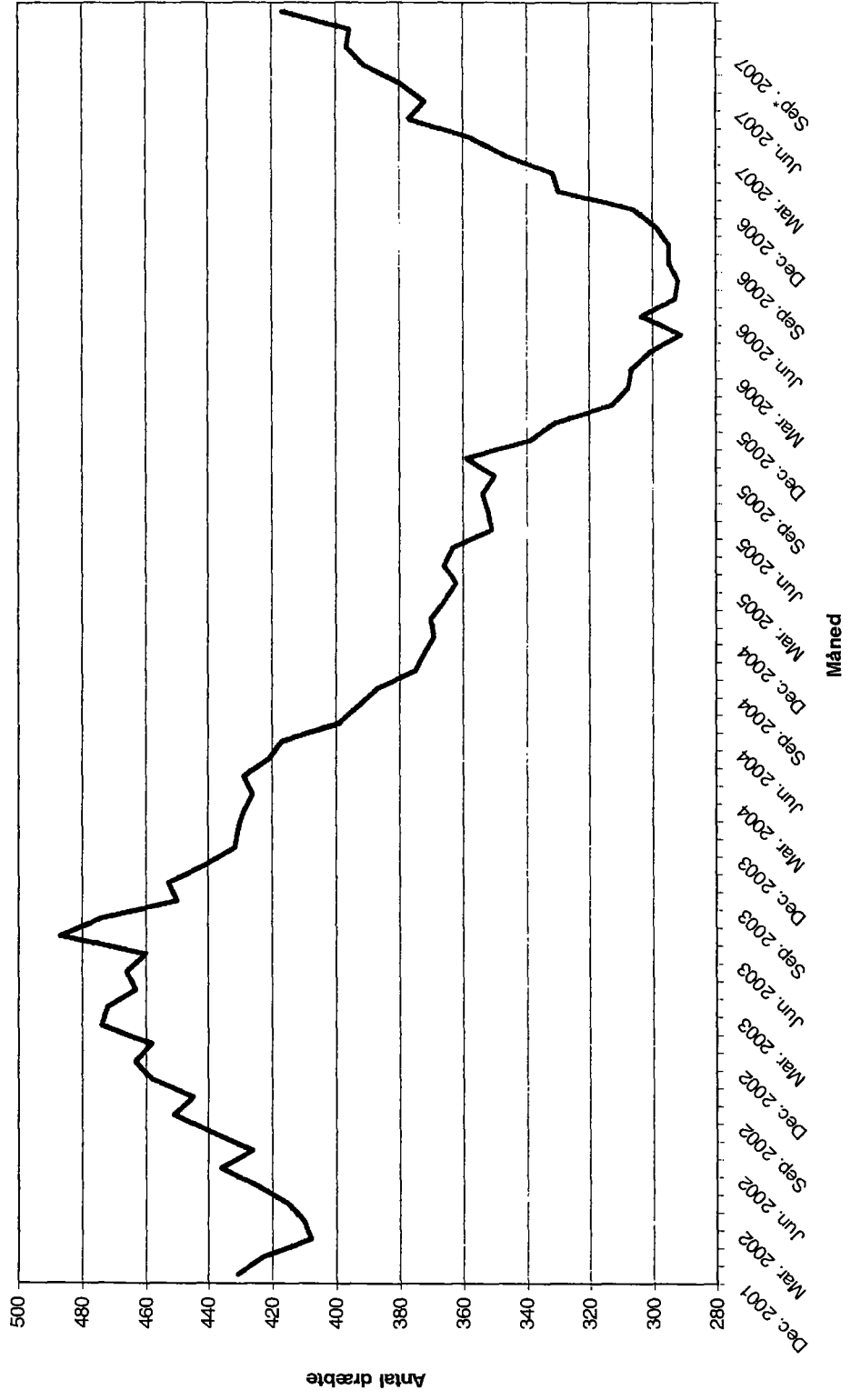


Trafikarbejde (blå kurve, venstre akse).
Antal dræbte (rød kurve, højre akse) 1950 - 2006.





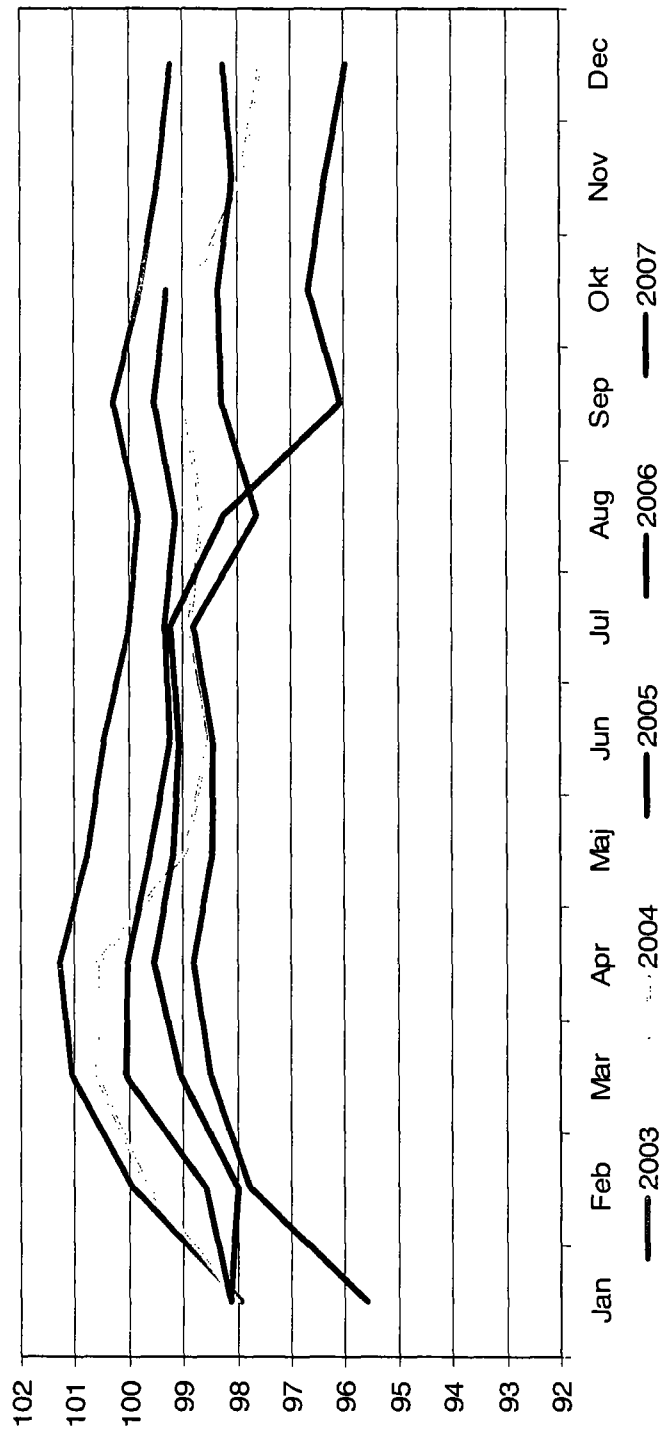
Samlet antal dræbte over 12 måneder 2001 - 2007





Hastigheden er igen stigende

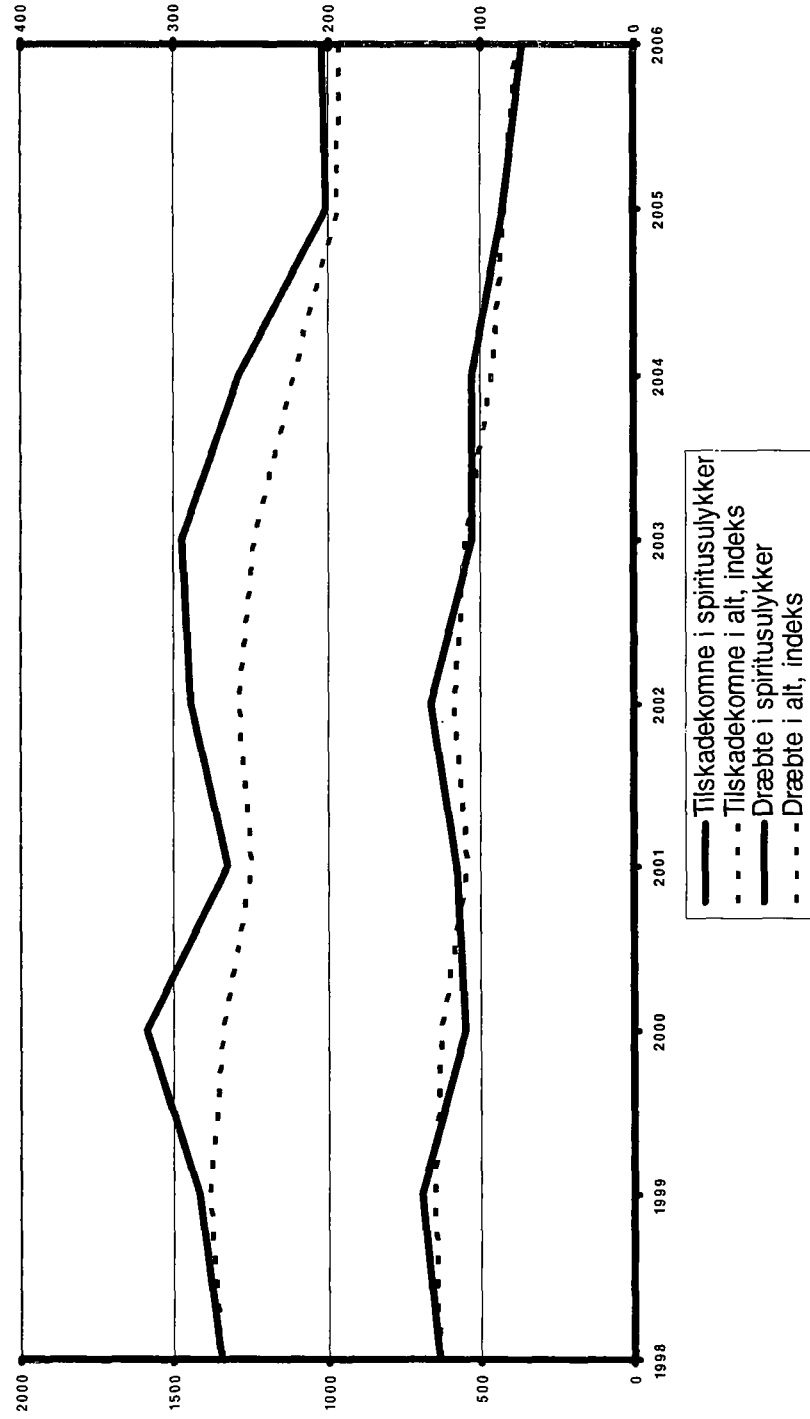
Hastighedsbarometer (alle vejtyper)



Hver femte trafikdræbte er spirituspåvirket



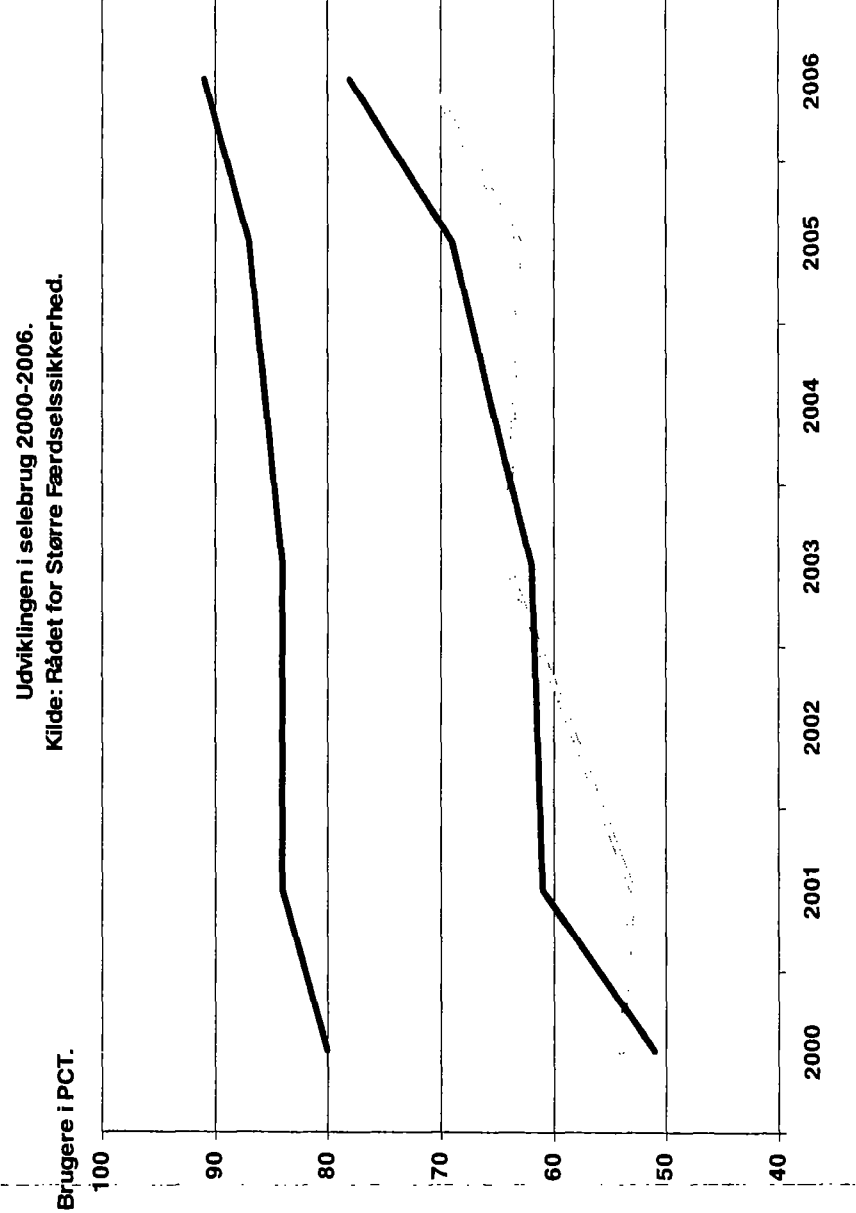
Sprit





100 pct. selebrug på alle bilsæder kan spare 55 dræbte

Selebrug



Mange vigtige aktører på trafikikkerhedsområdet



- 👑 Færdselssikkerhedskommissionen
- 👑 Justitsministeriet – Politiet
- 👑 Transportministeriet – Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen, HVU
- 👑 Rådet for Større Færdselssikkerhed
- 👑 Kommunerne – Kommunernes Landsforening
- 👑 Danske Regioner
- 👑 Interesseorganisationer
- 👑 Færdselssikkerhedsudvalg



Nye reviderede måltal år 2012:

40% reduktion i antal af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne med udgangspunkt i 2005

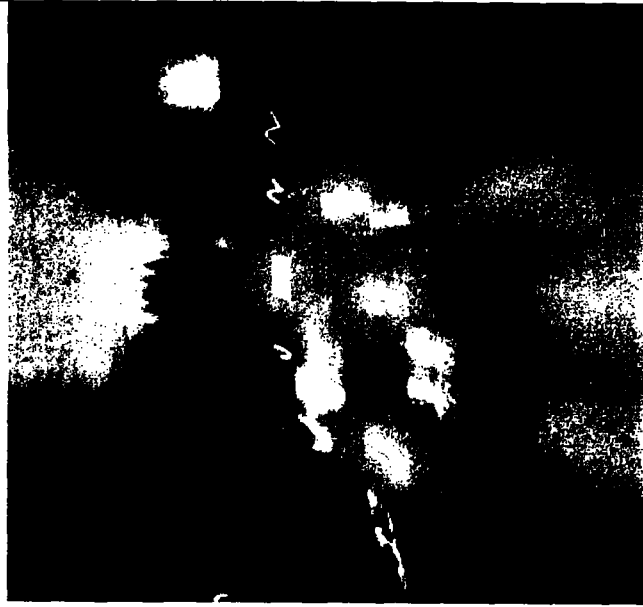
 Under 200 dræbte

 Under 1850 alvorligt tilskadekomne

 Under 2100 lettere tilskadekomne

NYE MÅL 2001-2012 - 7. MAJ 2007

REVISION AF STRATEGIER OG INDSATSER



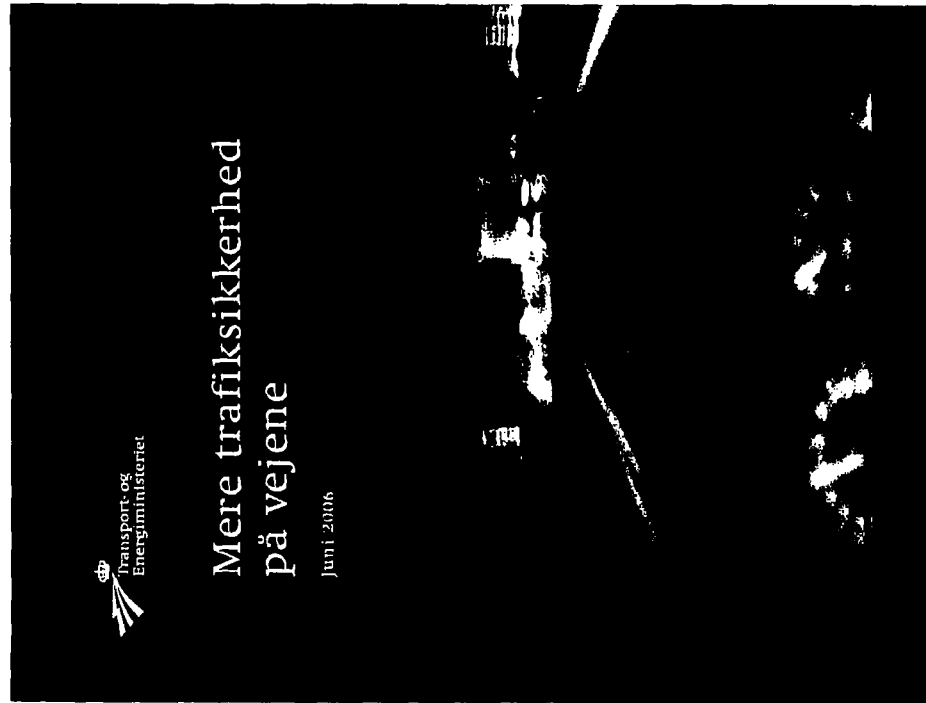
12. JUNI 2007 - 12. JUNI 2007 - 12. JUNI 2007


Færdssikkerhedskommissionen - Indsatsområder




- ♣ Lovgivning
- ♣ Politikontrol
- ♣ Vejteknik og vejenes indretning
- ♣ Kampagner og undervisning
- ♣ Køretøjer
- ♣ Andre indsatser
- ♣ Lokale indsatser
- ♣ Vidensgrundlag og forskning
- ♣ Kilder til finansiering

Transportministeriet – ”Mere trafikikkerhed på vejene”



 Mere sikre veje

 Måltrettet lokalt trafikikkerhedsarbejde

 Mere sikre køretøjer

 Øget brug af ny teknologi –
bedre samspil mellem vej og køretøj

Eksempler på vigtige indsatser - veje



- 👑 Etablering af tilbagetrasket stopstreg i signalregulerede kryds
- 👑 Etablering af separate 'før-grønt' signaler i regulerede kryds
- 👑 Etablering af cykelstier langs veje i åbent land
- 👑 Ombygning af vejkryds og etablering af rundkørsler
- 👑 Modernisering af signalregulerede kryds
- 👑 Rumleriller i vejmidten af tosporede veje og rumlestriber/riller i vejsiden af mindre veje
- 👑 Sanering af gennemfarter gennem by
- 👑 Afstandsafmærkning på motorveje
- 👑 Fjernelse af faste genstande i vejsiden
- 👑 Forbedret vejbelysning
- 👑 Rabatsanering

Vigtige indsatser – køretøjer og ny teknologi







- 👑 Afgiftslettelse på sikre biler
- 👑 Selehusker
- 👑 Indretning af lastbiler til forebyggelse af højresvingsulykker
- 👑 Sorte bokse
- 👑 ESP for alle køretøjer
- 👑 Afgiftslempele for vognbaneskiftalarmer
- 👑 Cost/benefit analyse af intelligent fartpilot/afstandsradar
- 👑 Afgifter efter EuroNCAP
- 👑 Anvendelse af Intelligente Transportsystemer (ITS) på bl.a. Motorring 3
- 👑 Automatisk alarmopkald ved alvorlige ulykker (eCall)
- 👑 Intelligent hastighedstilpasning (ISA)


Havarikommisionens dybdegående ulykkesanalyser



Udførte analyser:

-  Eneulykker med unge bilister
-  Trafikulykker på motorveje
-  Trafikulykker med store varebiler
-  Ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister

Nuværende analyse:

-  Krydsulykker mellem cykler og biler

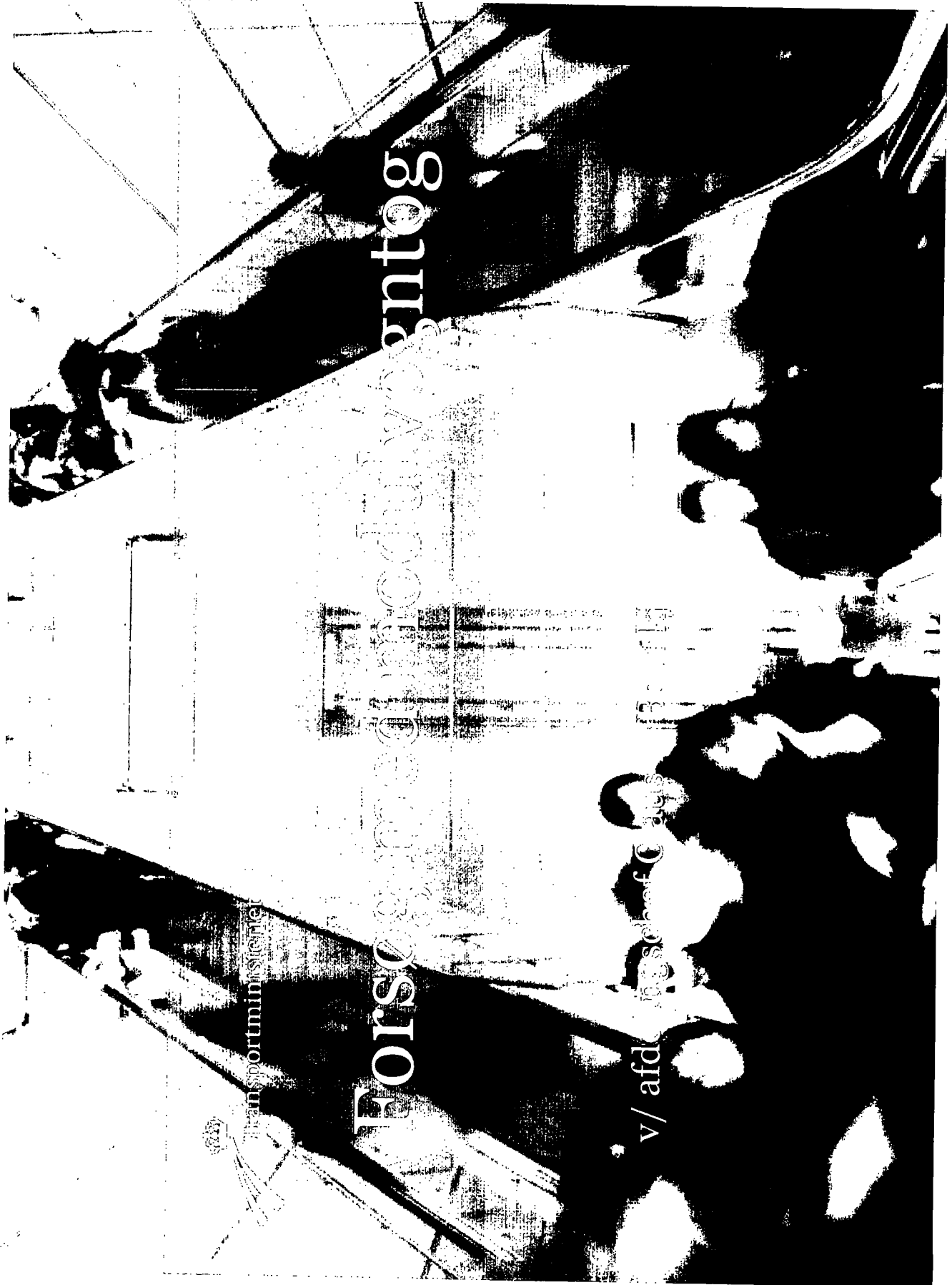
Næste analyse:

-  Motorcykelulykker

Undersøgelser på vej i 2008



- ♣ Muligheder for en yderligere differentiering af fartgrænserne på statsvejnettet – foråret 2008
- ♣ Muligheder for forbedring af indsatsen mod spøgelsesbiler på motorvejene – foråret 2008
- ♣ Muligheder for yderligere forbedring af indsatsen mod sorte pletter og grå strækninger – medio 2008

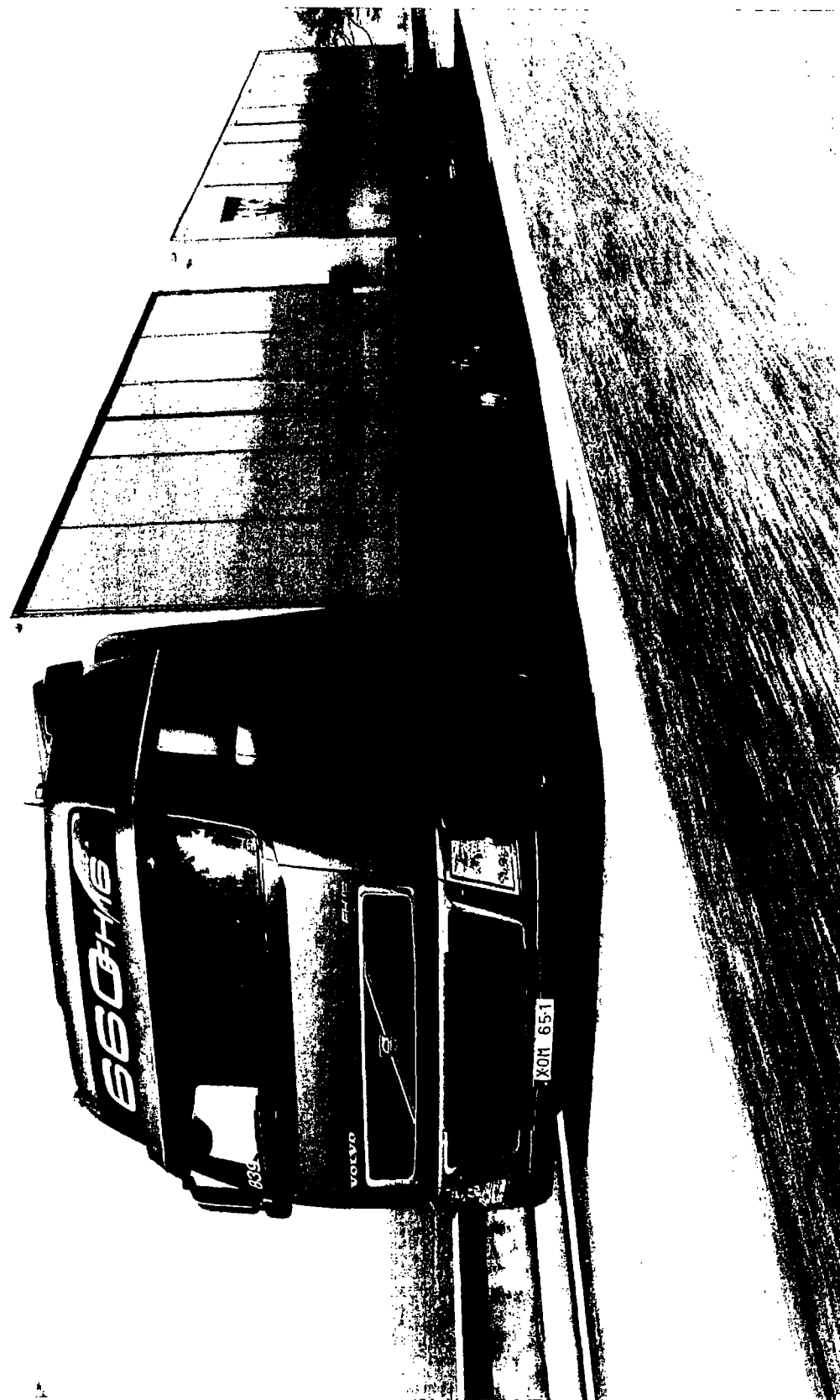
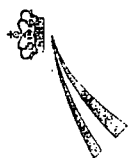


Transportministeriet

Forsknings- og Innovationsontolog

v/ afdelingschef Carsten







Det danske forsøg med modulvogn tog



Hvad er modulvogntog?






Hvad er et modulvogntog ?

-  Længere lastbiler
-  Den maksimale længde øges fra 18,75 til 25,25 meter
-  Den tilladte vogntogsvægt øges fra 48 tons til 60 tons
-  2 modulvogntog kan erstatte 3 almindelige lastbiler
-  Godsvolumen øges med ca. 25-30 %
-  Behov for lidt større drejareal end almindelige lastbiler. Kørsel med modulvogntog nødvendiggør derfor visse vejanlægsjusteringer







Økonomi og miljø

-  Undersøgelser og erfaringer fra Sverige, Finland og Holland viser en række økonomiske og miljømæssige fordele ved modulvogn tog.
-  Det svenske Institut for Transportforskning (TFK) konkluderede i 2002:
 - Antal lastbilture kan reduceres med ca. 32 %
 - Transportomkostningerne kan reduceres med ca. 23 %
 - Brændstofforbrug og luftforurening kan reduceres med ca. 15 %
-  Konkrete erfaringer fra Holland:
 - Brændstofforeduktion på op til 33 %
 - Positive effekter på både trængsel, forurening og trafiksikkerhed
 - Økonomiske besparelser

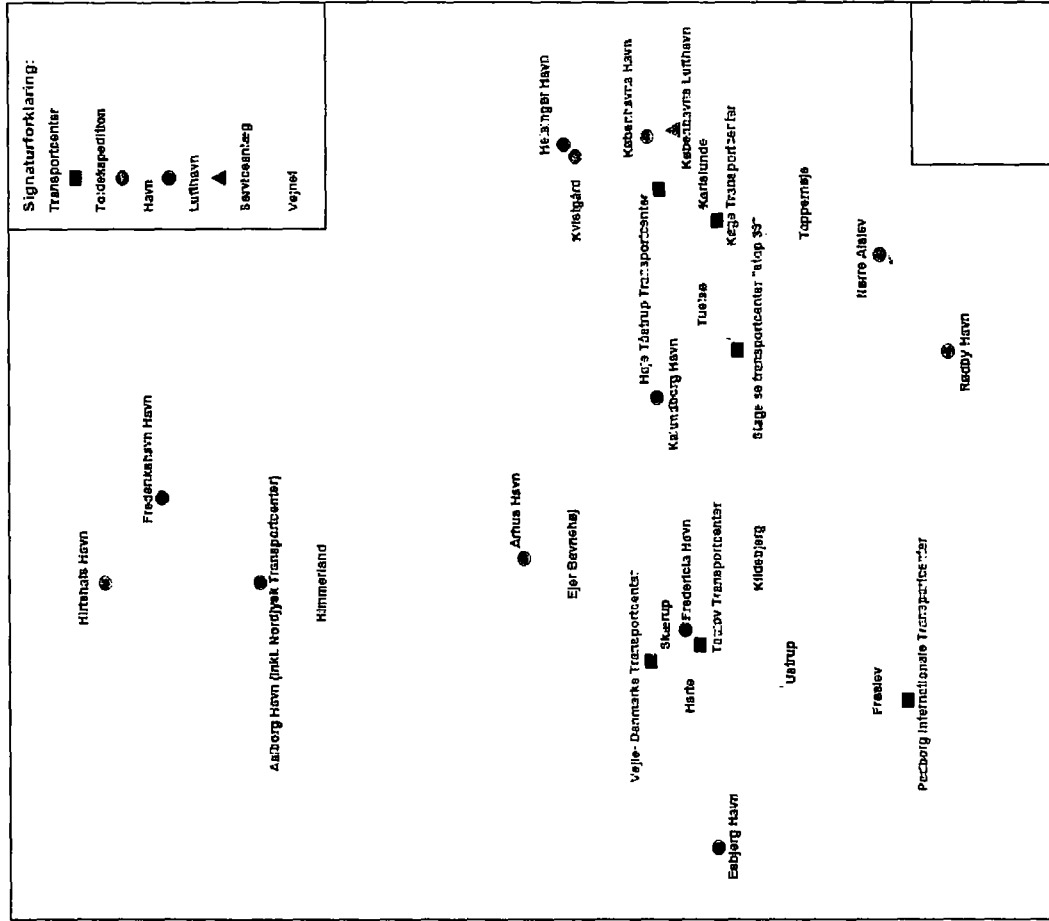


Aftale om forsøg med modulvogntog

Forsøg på sammenhængende motorvejsnet aftalt som led i trafikaftalen for 2007:

-  Samspil mellem transportformerne som vigtigt element i ordningen:
Forbindelse til kombiterminaler, havne og andre transportcentre.
-  Trafiksikkerhed og fremkommelighed: Budget 85 mio. kr.
-  Tilpasninger af vejnettet er i gang, og afsluttes efteråret 2008.
-  Ordningen evalueres efter passende indkøringsperiode.

Det vedtagne forsøg



Forsøgsstrækninger til modulvognforsøg

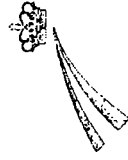
Hvorfor kræver modulvogn tog ombygninger?



Trafiksikkerhed og fremkommelighed kræver at vejene indrettes til modulvogn tog:

- ☛ Modulvogn togene kræver mere plads – specielt ved skarpe højre og venstresving. Det gælder både i almindelige kryds og i rundkørsler.
- ☛ Der skal tages særligt hensyn til bløde trafikanter.
- ☛ Rastepladser skal ombygges for at få plads til de lange køretøjer.
- ☛ Alle projekter skal underkastes trafiksikkerhedsrevision.

Ønsker om en udvidelse af forsøget

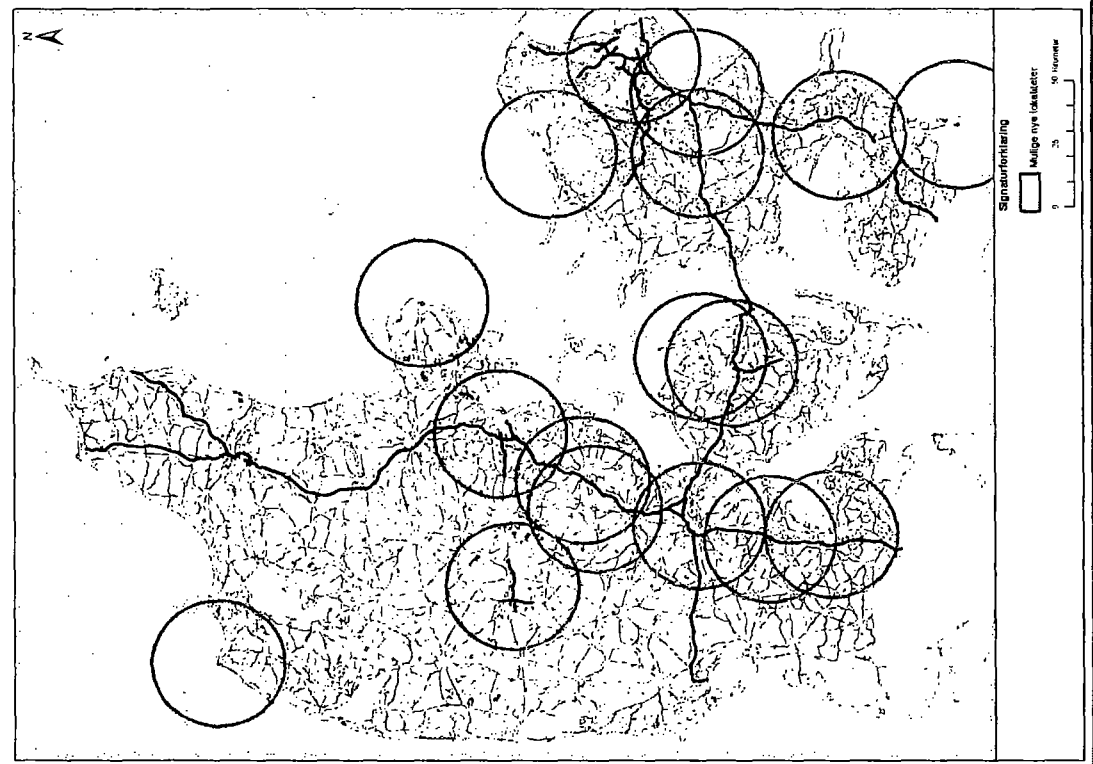


 Følgende havne og transportcentre har ønsket at komme med ved udvidelse af forsøget:

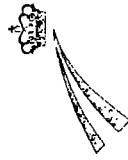
Aabenraa Havn	Transportcenter Herning-Ikast
Gedser Havn	Kærup Erhvervscenter Ringsted
Grenå Havn	Brøndby - Priorparken
Hanstholm Havn	Brøndby - Industriparken
Hundested Havn	Brøndby Park Alle
Kolding Havn	Masnødø Havn
Køge Havn	Årslev (ved Århus)
Odense Havn	Haderslev
Transportcenter Tietgenbyen (Odense)	Uldum
Logistik Center Danmark Vest (Horsens)	



Ønsker om en udvidelse af forsøget



EU og modulvogn tog

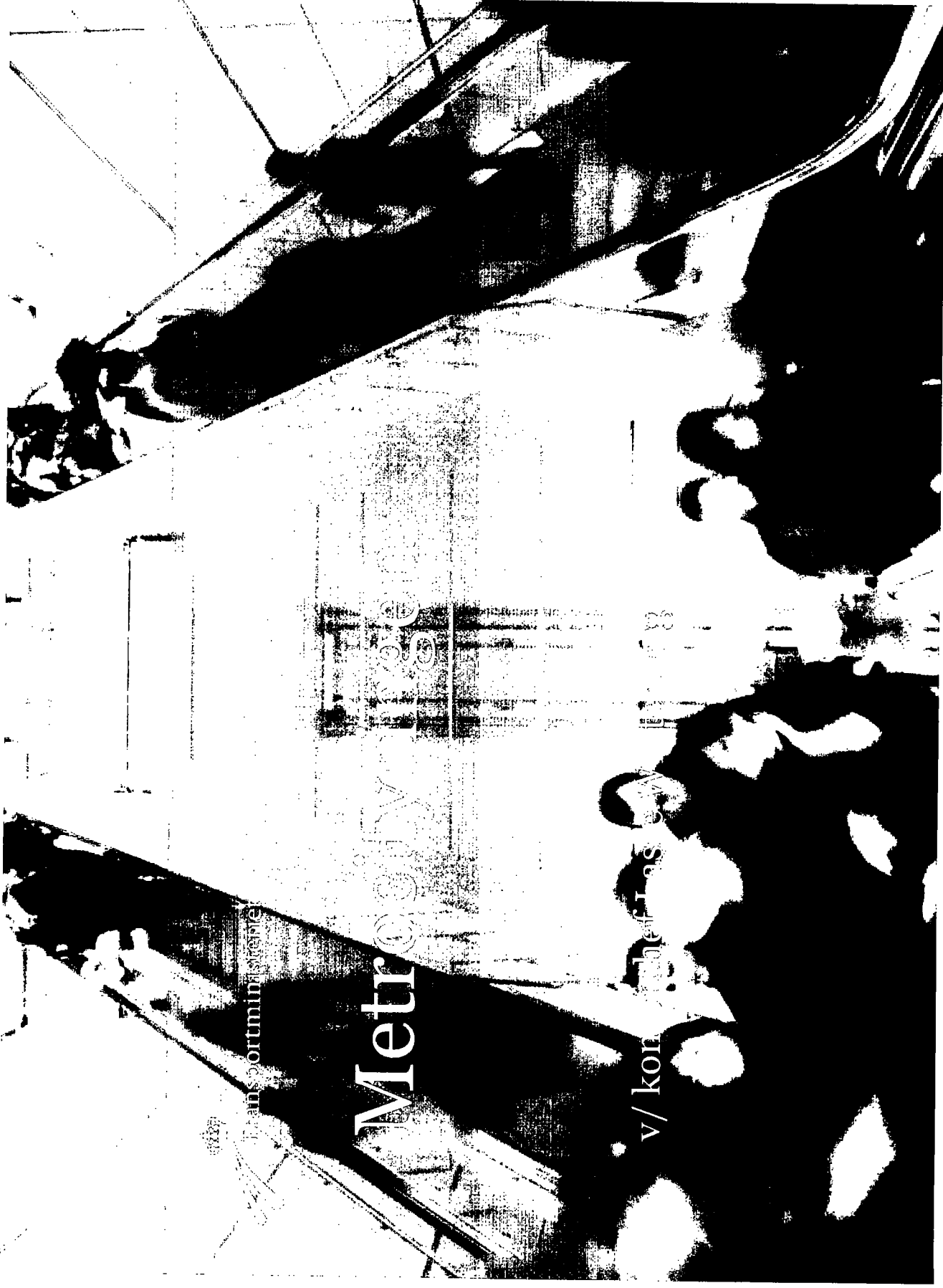


- 👑 **Sverige og Finland** har kørt med modulvogn tog siden 1960'erne.
Holland har kørt forsøg med modulvogn tog i siden 2000.
- 👑 **EU-direktiv fra 1996:** Under visse forudsætninger kan anvendes vogn tog over 18,75 m. ved "national" kørsel.
- 👑 **Fælles EU-erklæring fra 1996** ("Musketer-eden"): Ingen medlemslande indfører lange lastbiler i fuld skala på hele vejnettet.
- 👑 **Den danske regering** har opfordret til fælles EU-regler for modulvogn tog.
- 👑 **Europa-Kommissionen** har igangsat et udredningsarbejde om et muligt europæisk godkendt vejnet til modulvogn tog. Arbejdet forventes afsluttet i foråret 2008.

Den videre proces i 2008



- Vejdirektoratet fortsætter arbejdet med igangsættelse af modulvognforsøget jf. trafikaftalen for 2007. De aftalte strækninger åbnes i efteråret 2008.
- Politisk stillingtagen til muligheden for udvidelse af forsøget?



Transporthilfsmittel

MetroCity

v/konzept

Metrocityringen



- 👑 Principaftale med Københavns og Frederiksberg kommuner dec. 2005
- 👑 Vedtaget i juni 2007:
 - Lov om en Cityring
 - Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklings-selskabet I/S
- 👑 Selskaberne stiftet den 26. oktober 2007

Hvad er Metrocityringen?

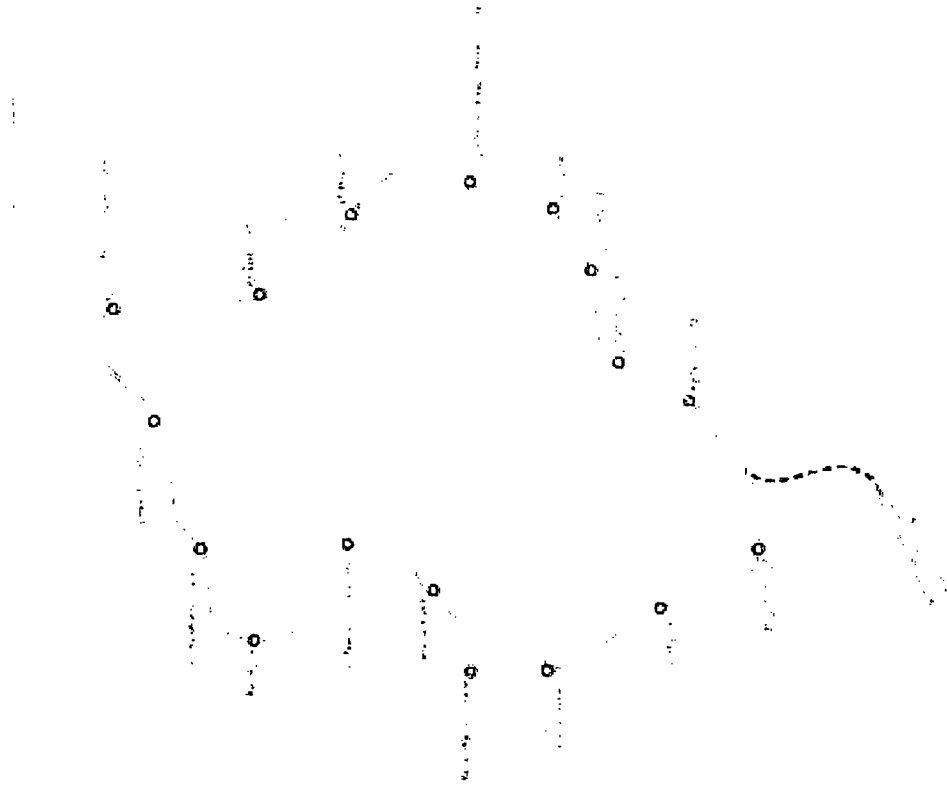


👑 Ringforbindelse i tunnel under
Indre by og brokvarterer

👑 Længde ca. 15 km.


👑 17 stationer:

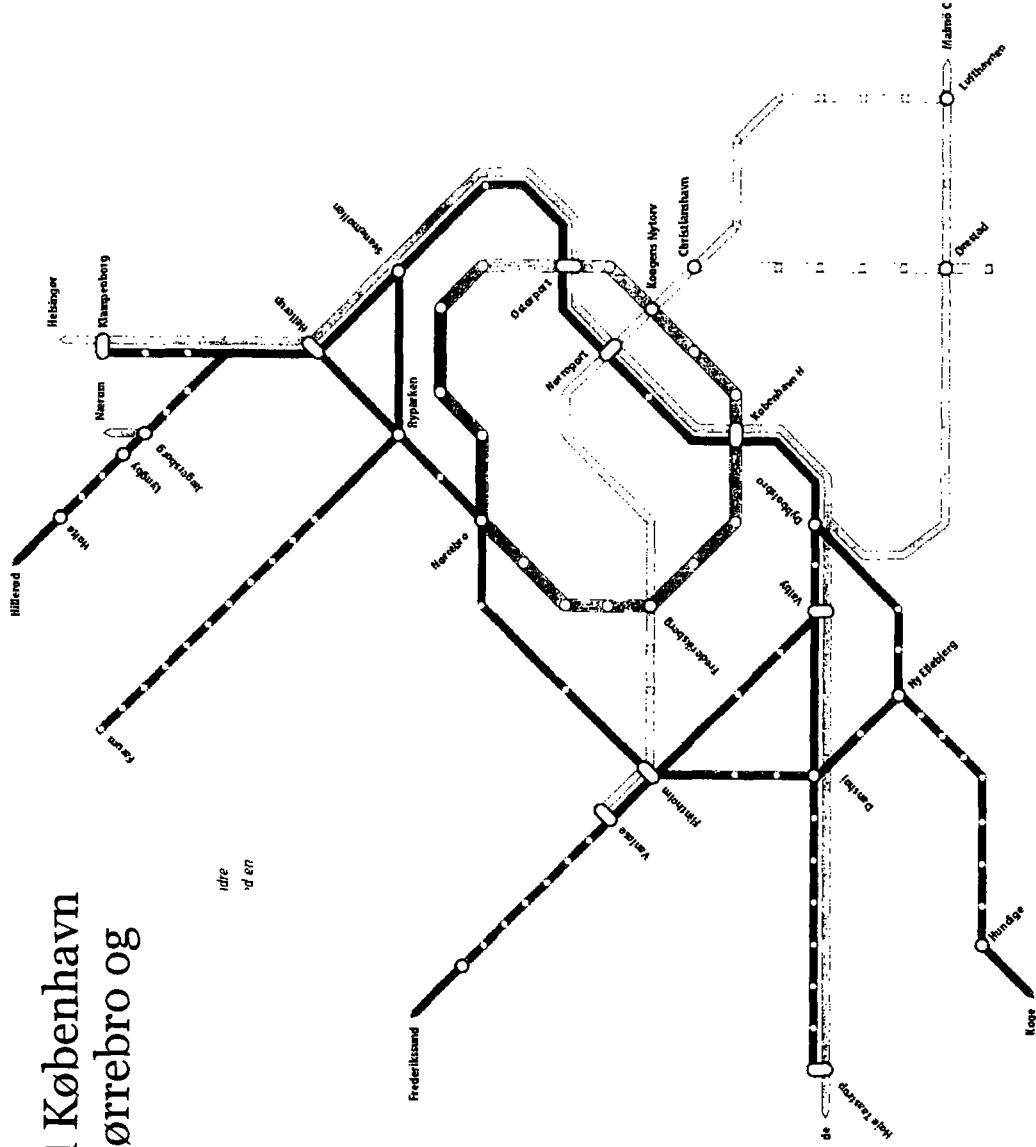
3 i Frederiksberg Kommune og
14 i Københavns Kommune



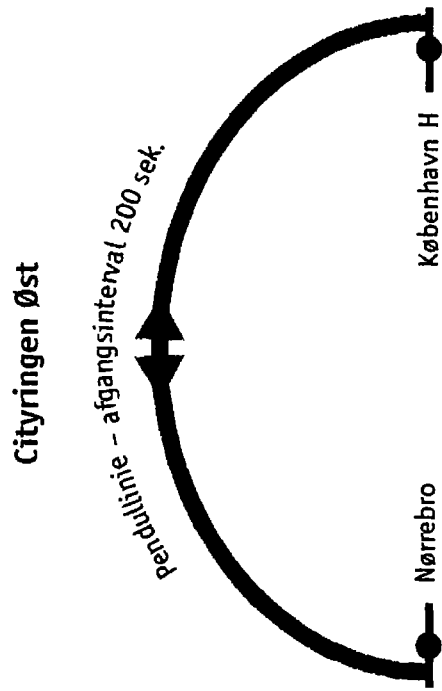


Banenettet med en Cityring

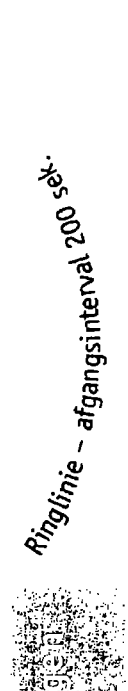
 Omstigning ved København
H, Østerport, Nørrebro og
Kgs. Nytorv



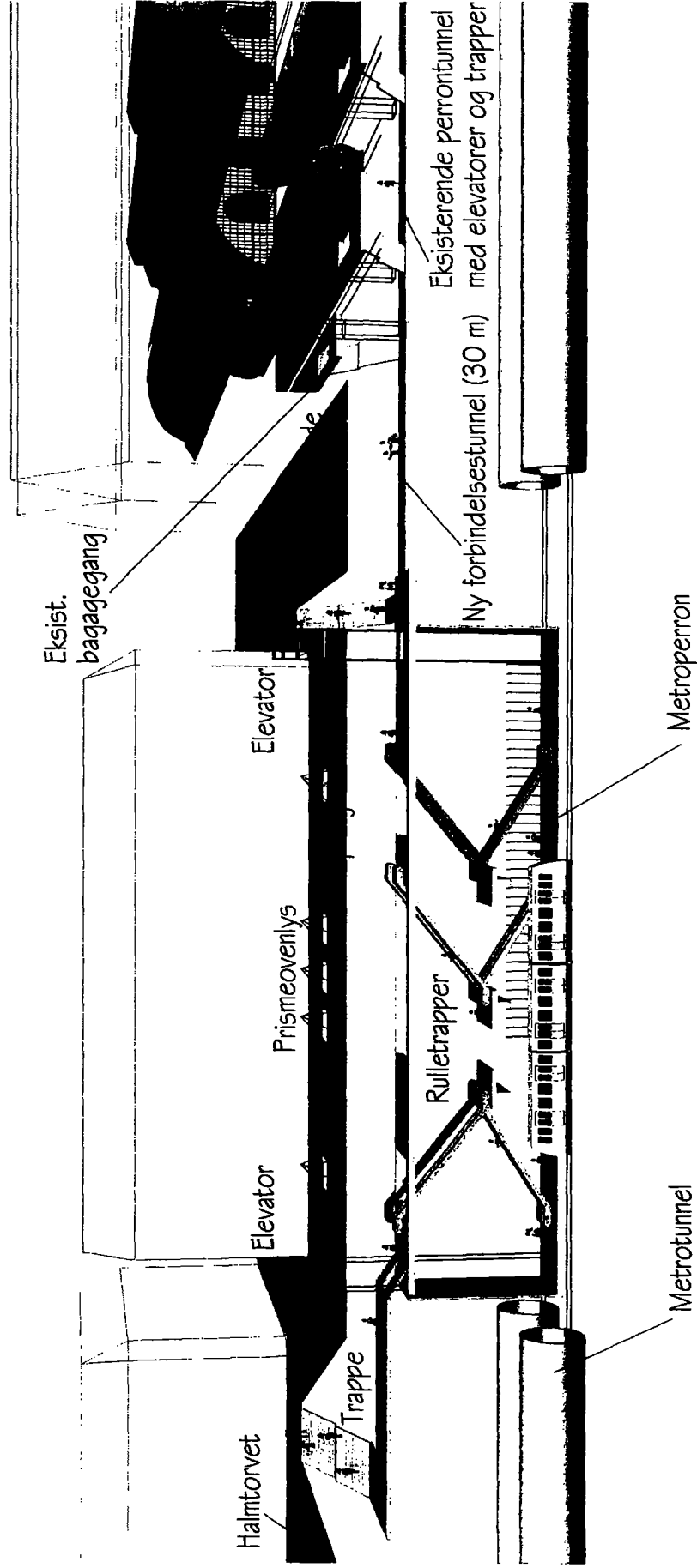
Trafikering på Cityringen



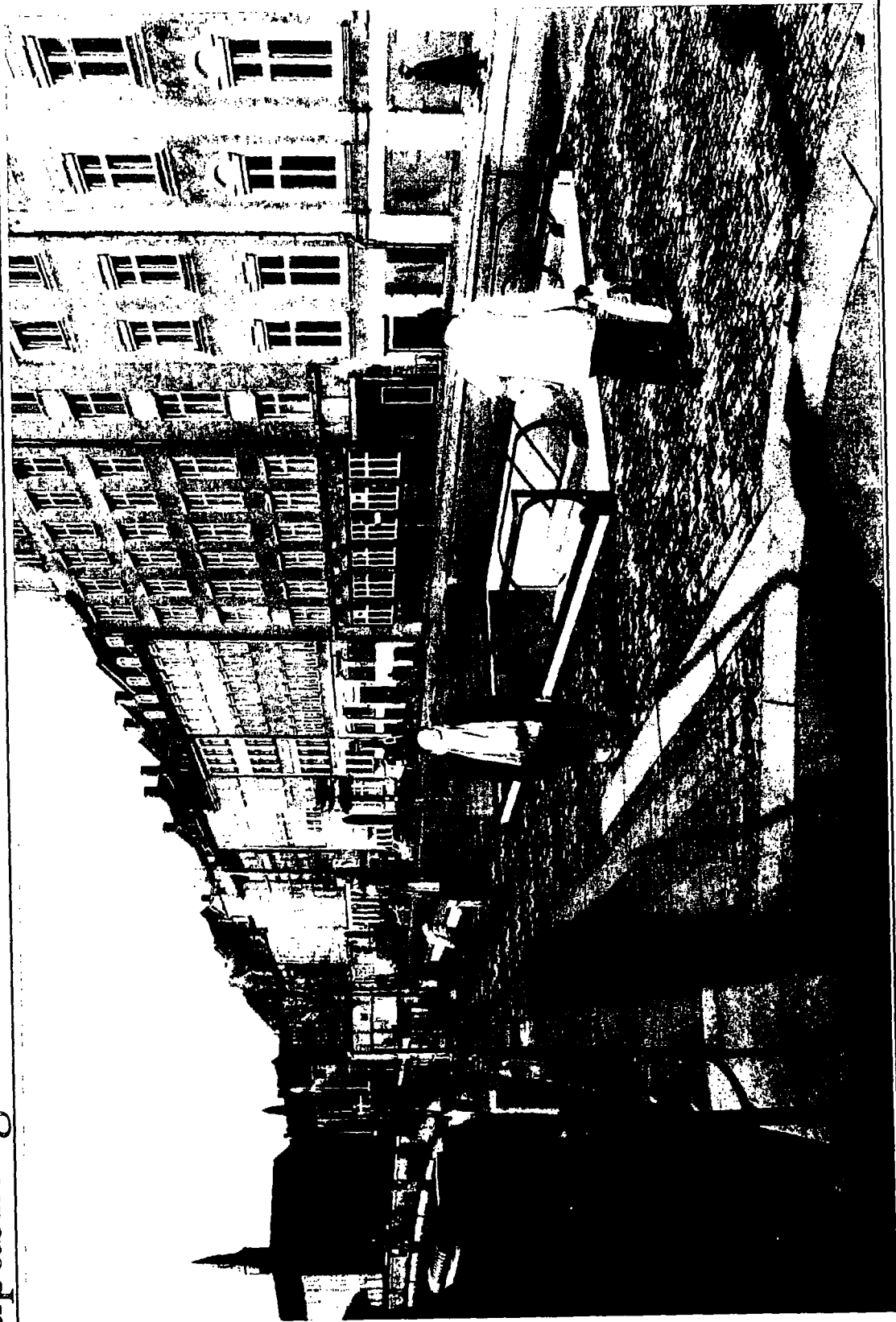
	Cityringen Øst	Cityringen Vest
Myldretid	100 sek.	200 sek.
Midt på dagen	2 min.	4 min.
Morgen- og aften timerne	3 min.	6 min.
Nattimerne	15 min.	15 min.

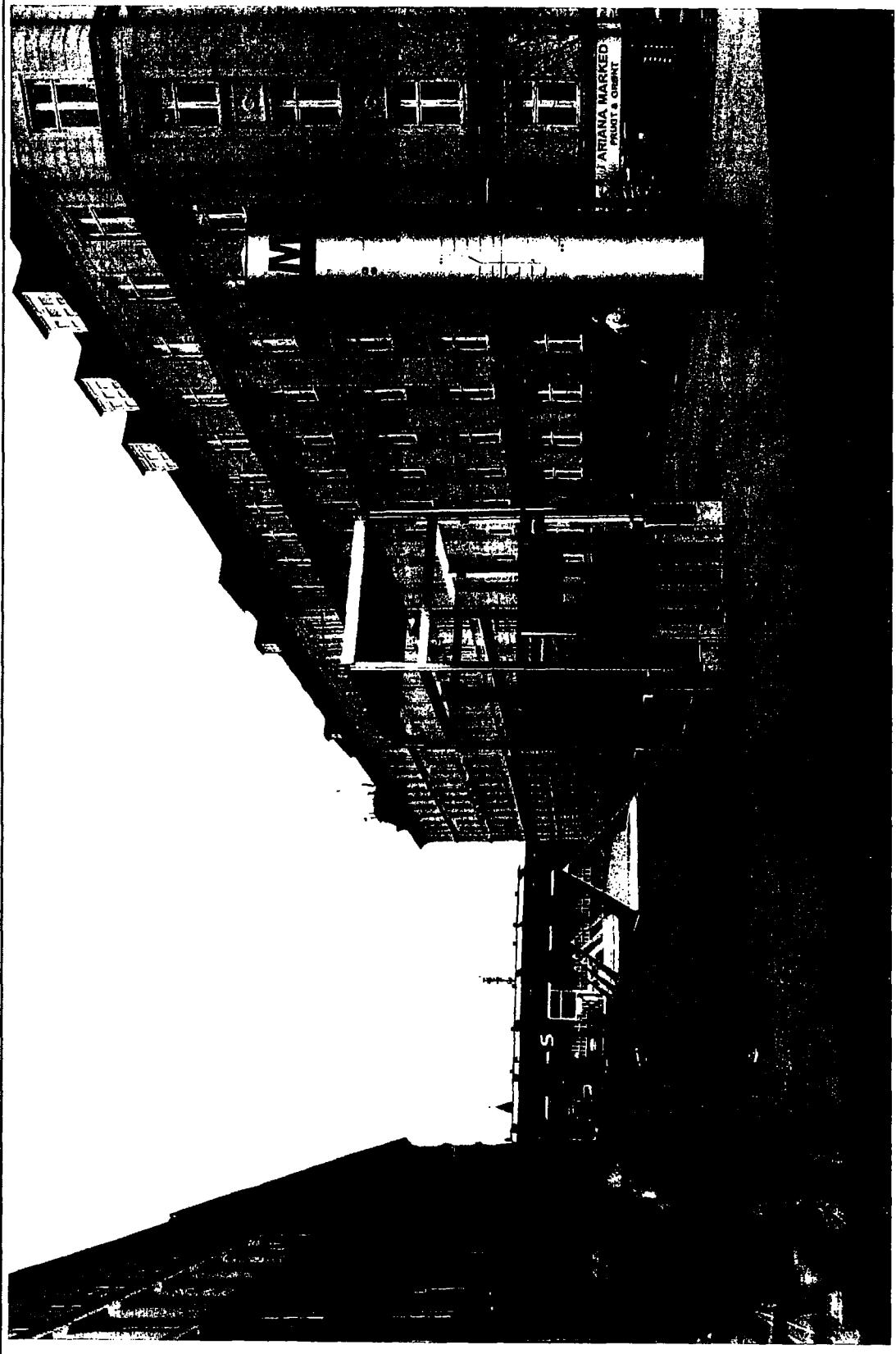


Omstigningsforhold - her København H



Indpassing af stationer





Transportministeriet

Resultater for OTM 5: Cityringen



3,7 pct. færre passagerer end hidtil forudsat

Påstignere pr. år

OTM 4.0	OTM 4.0 -10 pct. (Principaftalen)	OTM 5.0 (genberegningen)
85,2 mio.	76,7 mio.	73,9 mio.

- 2,8 mio. færre påstignere pr. år - svarer til et fald på **3,7 pct.** i forhold til det hidtil forudsatte
- Ændring i nutidsværdi af billetindtægter i størrelsesordenen -254 mio. kr. i 2005-priser

Resultater for OTM 5: etape 1-3



14,6 pct. færre passagerer end forudsat i Ørestadsselskabets budget

Påstigere pr. år

OTM 4.0	OTM 4.0 -10 pct. (år 2015, Ørestads- selskabets budget)	OTM 5.0 (genberegningen)
89 mio.	79,0 mio.	67,5 mio.

- 11,5 mio. færre påstigere pr. år - svarer til et fald på **14,6 pct.** i forhold til år 2015 i Ørestadsselskabets budget

Cityringen indgår i samlet løsning



Forbedret adgangsvej til København – særligt Nordhavnen og nye muligheder for bolig- og erhvervsudvikling i Nordhavn

Ny struktur for Ørestadsselskabet

Samling af arealudviklingsopgaver i Ørestad og Havnen i Arealudviklingsselskabet I/S

Samling af anlægsopgaver – færdiggørelse af 3. etape og anlæg af Cityring i Metroselskabet I/S

Staten indskyder værdien af arealer i Københavns Havn, Københavns og Frederiksberg kommuner indskyder kontante bidrag

Finansiering i flg. principaftalen



👑 Anlægsoverslag i 2005-priser centralt skøn:

15,0 mia. kr.

Usikkerhed: +/- 3,4 mia. kr.

👑 Finansiering:

👑 Driftsbidrag (netto) 5,4 mia. kr.

👑 Statens indskud (værdi af KHAS) 4,0 mia. kr.

👑 Kommunal finansiering 5,6 mia. kr.

👑 heraf KBH K 4,8 mia. kr.

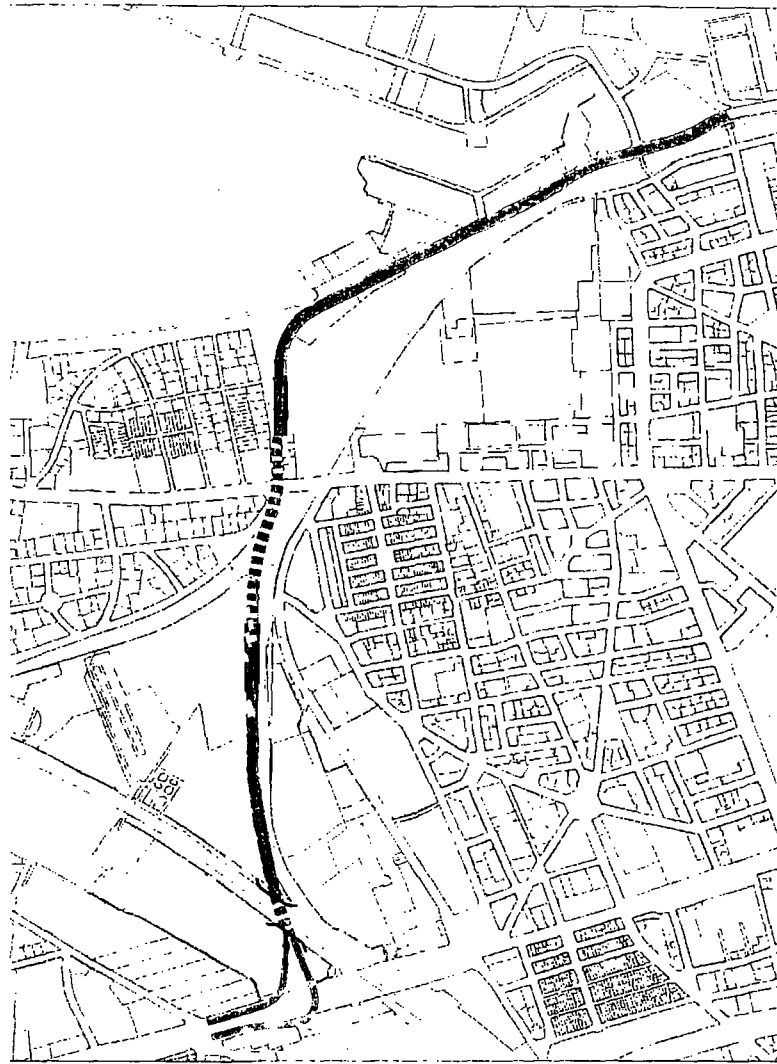
👑 heraf FRB K 0,8 mia. kr.

Vejforbindelse mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen

👑 Aftalt anlagt og finansieret af Københavns Kommune med bidrag fra staten via Arealudviklingsselskabet

👑 Forbinder Indre Nordhavn med statsvejnettet

👑 Forudsætning for merværdi i havnen



Videre proces



- ♔ VVM-proces er i gang
- ♔ Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune udarbejder VVM-redegørelse i fællesskab
- ♔ Indledende høring er afsluttet
- ♔ VVM-redegørelse forventes sendt i offentlig høring i sommeren 2008
- ♔ Udbudsprojekt forventes færdigt før sommeren 2009
- ♔ Kontraktforhandlinger forventes afsluttet primo 2010
- ♔ Anlægsarbejder forventes påbegyndt før sommer 2010



Forventet åbning af Cityringen: 2018





Hauptstadtminister

Beslu
abn

dr.
ost

v/ kon

Udviklingen i dansk postpolitik



👑 1995 adskilles drifts- og myndighedsopgaver:

👑 Post Danmark bliver en selvstændig offentlig virksomhed.

👑 Posttilsyn etableres.

👑 Postloven udformes som sektorlovgivning.

👑 2002: Post Danmark bliver et aktieselskab.

👑 Staten ejer i dag 75 pct. af aktierne.

Postforlig fra 2004



☛ I 2003 afsluttedes et omfattende analysearbejde om dansk postpolitik.

☛ Udfordringerne på postområdet:

☛ Skærpet konkurrence

☛ Øget pres fra nye kommunikationsformer.

☛ EU's plan for gradvis åbning af postmarkedet.

☛ Ny postlov i 2004 hvor hovedsigtet er:

☛ at sikre god basal postservice i hele landet,

☛ at fastlægge rammerne for Post Danmarks koncession –
balance mellem pligter og rettigheder (især eneretten)

Postloven fra 2004



- Ændringer i befordringspligten:
 - Lempelse af maksimalprisreguleringen af portoen på breve
 - Kvalitetskrav til Post Danmarks postlevering suppleret med målsætninger.
 - Minimumskrav for nettet af postbetjeningssteder samt større frihedsgrader til at udlicitere driften.
- Styrkelse af konkurrencen:
 - Eneretten indskrænkes til breve op til 50 g (før 100 g)
 - Post Danmark pligt til at give oplysninger fra adressedatabase til konkurrenter om flytning og 'ingen reklamer tak'

EU-processen



- 👑1997: 1. postdirektiv om posttjenester.
- 👑2002: 2. postdirektiv fastlægger tidsplan for åbning af markedet med sigte på fuld markedsåbning i 2009.
- 👑2007:3. postdirektiv: Politisk beslutning i EU's transportministerråd om fuld markedsåbning fra 2011 (visse lande fra 2013).
- 👑2008: Forventet endelig vedtagelse i ministerrådet i 1. kvartal 2008
 - Europa-Parlamentet behandler forslaget i januar og forventes indstille forslaget til vedtagelse uændret.

Hovedtemaer i en fuld markedsåbning i Danmark (I)



- ☛ Hvilken postservice skal der fremadrettet være i Danmark?
- ☛ Hvordan håndteres befordringspligten i et fuldt åbent postmarked?
 - ☛ Balanceprincippet under pres p.g.a. ophævelse af eneretten.
 - ☛ Konkurrence om de mest attraktive produkter
 - ☛ Breve i de tætbefolkede byområder
 - ☛ Breve fra storkunder – store virksomheder, foreninger og organisationer
- ☛ Det forretningsmæssige kerneområde – breve – under pres fra e-post m.m., og mængden falder fortsat.

Hovedtemaer i det kommende arbejde (II)



- 👑 Regulering af private postvirksomheder:
 - 👑 Registreringsordning eller tilladelser/licenseser til postvirksomhederne?
 - 👑 Hvilke krav skal der stilles til postvirksomhedernes befordring af post?
 - 👑 Pligt for postvirksomhederne til at bidrage økonomisk til den landsdækkende befordringspligt om nødvendigt?



Transportation

Afslu - stør

v/ trafik

Større politiske sager på transportområdet forår 2008



- ✠ Infrastrukturkommissionen: Offentliggørelse af betænkning den 10. januar 2008.
- ✠ Liberalisering af postmarkedet: der forventes indledt politiske forhandlinger med folketingets partier om postliberalisering i 1. halvår 2008.
- ✠ Fast forbindelse over Femern Bælt: traktatforhandlinger mellem Danmark og Tyskland skal afsluttes. Der forventes politiske forhandlinger med folketingets partier i første halvår 2008. Projekteringsloven forventes fremsat i efteråret 2008.
- ✠ Handlingsplan for gods: en vejgodsstrategi forventes offentliggjort i februar 2008. Denne følges op af en samlet handlingsplan ultimo 2008.
- ✠ Finansloven for 2008: som følge af folketingsvalget blev finansloven 2008 ikke vedtaget ved udgangen af 2007. Finansloven for 2008 skal derfor på plads i den kommende tid.



Større politiske sager på transportområdet efterår 2008

- ♣ Signalprojektet: projektet vedr. fremtidens signalstrategi følger af trafiktaftalen fra oktober 2006. Beslutningsgrundlag er under udarbejdelse. Forhandlinger om politisk aftale i efteråret 2008.
- ♣ Regeringens Investeringsplan: Regeringen fremlægger inden udgangen af 2008 en investeringsplan.
- ♣ Finansloven for 2009: de forventede emner på FLO9 er pt. regeringens investeringsplan samt signalprojektet.
- ♣ Fremtidigt ejerskab af Post Danmark: der skal foretages en analyse heraf i 2008.
- ♣ Stillingtagen til fremtidigt ejerskab af Bornholms Trafikken: stillingtagen hertil i forbindelse med næste udbudsrunde af færgebetjeningen af Bornholm.