



Bæredygtig transport – bedre infrastruktur



Indhold

Del 1

Grøn transportvision DK 6

Grønne bilskatter	8
Nye bæredygtige transportteknologier	10
Mere og bedre kollektiv trafik	12
Bedre vilkår for cykler	14
Øget hensyn til natur og miljø	15
Mindre støj	16
Bedre trafiksikkerhed	17

Del 2

Mindre trængsel – bedre mobilitet 18

Et topmoderne jernbanenet	20
Mindre trængsel på vejene	26
Et sammenhængende Danmark	32
En trafikplan for hovedstadsområdet	34
En trafikplan for Østjylland	38

Del 3

En grøn investeringsplan 42

Ny Infrastrukturfond på 90 mia. kr.	43
Rullende planlægning	44
Prioritering af nye initiativer	45
Særlige fokusområder – nye puljer	45
Den igangværende indsats	45
Private kompetencer skal udnyttes	46
Øget forskning – landstrafikmodellen	46

Bæredygtig transport – bedre infrastruktur

Regeringen vil arbejde for et Danmark, der hænger sammen – miljømæssigt og trafikalt.

Trafikken i Danmark er steget med mere end 50 pct. de seneste 20 år, og stigningen ventes at fortsætte de kommende år.

Det er en nødvendig og positiv udvikling. Høj mobilitet er en del af et samfund med stor individuel frihed, dynamik og økonomisk vækst.

Men hvordan vi vælger at udbygge fremtidens trafik afhænger helt af, hvilket samfund vi ønsker.

Regeringen ønsker et samfund, hvor vi forener økonomisk vækst og høj mobilitet med et bedre miljø, mere og bedre natur, mindre trafikstøj og en indsats mod klimaforandringer.

Det er et ambitiøst mål, og transportpolitikken er helt afgørende for, om det lykkes at nå det.

Infrastrukturkommissionen har påpeget, at der er betydelige udfordringer på transportområdet, og at der er behov for langsigtet planlægning.

Transportsektoren står i dag for ca. 25 pct. af de danske CO₂-udledninger – en andel, der forventes at stige i de kommende år. Og selvom det de seneste år er lykkedes at nedbringe udledningen af farlige partikler, giver trafikken fortsat problemer med støj og forurening.

Den udvikling vil regeringen vende.

Det vil regeringen

- Mindre CO₂ – transportens CO₂-udledning skal ned. Kurven skal knækkes
- Grønnere biltrafik – grøn omlægning af bilskatten
- Mere kollektiv transport og cyklisme – den kollektive transport og cyklerne skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken
- En bedre jernbane – skinnenettet skal være pålideligt, sikkert og topmoderne
- Bedre veje – trængslen på vejene skal ned
- Nye grønne teknologier – Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport
- Styrket hensyn til naturen – broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur
- Mindre støj og luftforurening i byerne – bilerne er den største kilde til støj og luftforurening i byerne

En langsigtet grøn transportplan

Regeringen vil dreje transportpolitikken over på et grønt spor, samtidig med at vi fastholder en infrastruktur i verdensklasse.

Det er en stor opgave. Det er en nødvendig opgave. Og det er en opgave, der kræver en nytænkning af transportpolitikken.

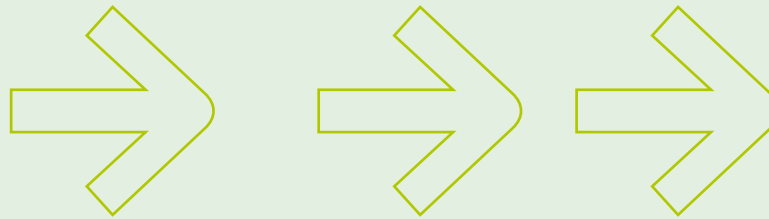
Regeringen fremlægger med denne publikation en langsigtet, grøn plan for fremtidens transport.

En plan, hvor grønne bilskatter skal få danskerne til at tænke på CO₂ og miljø, når de køber bil. Og hvor kloge kørselsafgifter skal få os til at bruge bilen, hvor det skaber mindst trængsel, støj og forurening.

En plan, hvor den øgede efterspørgsel efter energi-økonomiske biler vil sætte skub i produktion af nye teknologier som f.eks. moderne elbiler. En teknologisk udvikling, som vi også vil understøtte med investeringer i forskning og innovation.

En plan, hvor de grønne skatter vil få flere til at vælge kollektiv transport frem for bilen. Men det kræver igen, at den kollektive transport er et reelt alternativ. Regeringen vil derfor investere massivt i tog til tiden og i højhastighedstog mellem de store byer.

Når flere danskere benytter den kollektive transport, så vil det mindske trængslen på vejene. Intelligente trafiksystemer vil trække i samme retning, f.eks. ved at oplyse om, hvilken vej man skal køre for at undgå køer. Når presset på vejene falder, kan vejinvesteringerne målrettes de steder, hvor trængselsproblemerne er virkelig presserende.



På den måde hænger regeringens initiativer om grønne bilskatter, forskning i ny teknologi, massive investeringer i kollektiv transport, intelligente trafiksystemer og nye veje tæt sammen.

Regeringens samlede plan omfatter hele transport-systemet og drejer hele udviklingen i en ny grøn retning. Det er en langsigtet og sammenhængende plan.

Regeringen lægger op til gennemgribende forbedringer af danskernes transportmuligheder. Det gør det ekstra vigtigt, at ændringerne er gennemtænkte, og at løsningerne fungerer smidigt i hverdagen. Der skal være tilstrækkelig tid til at udvikle en enkel og ubureaukratisk model for kørselsafgifter. Og til at gennemføre store trafikinvesteringer som f.eks. højhastighedstog.

Derfor vil de store elementer i planen blive indført gradvist over de næste 10-15 år. Vi vil gradvist, men målrettet gennemføre hele regeringens grønne transportplan. Og udvikle en bedre og bæredygtig transport, der fungerer smidigt for familier og erhvervs-liv, mindsker støj og forurening og skåner naturen.

Grønnere biltrafik og mindre CO₂

For mange danskere er bilen nødvendig for at få hverdagen til at hænge sammen. Bilen vil også være vigtig i fremtiden. Men vi skal dreje brugen af biler væk fra benzinslugerne og over mod de energiokonomiske modeller.

Derfor vil regeringen gennemføre en fundamental, grøn omlægning af bilbeskatningen. Vi vil flytte skatten, så det bliver billigere at købe en energioekonomisk bil. Samtidig vil vi indføre kloge kørselsafgifter, der gør det dyrere at køre i myldretiden i de store byer end om aftenen på landet.

Danskerne betaler allerede meget for at have bil. Derfor må den samlede bilbeskatning ikke stige. Kørselsafgifterne skal samlet set modsvares af en lavere registreringsafgift. Omlægningen vil således ske inden for rammerne af skattestoppet.

Den grønne omlægning af bilskatten vil mindske trængsel, støj, forurening og CO₂-udledningen. Samtidig vil den øge efterspørgslen efter kollektiv trafik.

Omlægningen skal også skabe rammerne for, at nye transportteknologier kan udbredes. Elbiler og plug-in hybridbiler kan bidrage væsentligt til at nedbringe transportsektorens CO₂-udledning samtidig med, at der opretholdes en høj mobilitet.

Intelligente trafiksystemer skal være med til at forbedre biltrafikken. Information om alternative ruter og styring af hastighedsgrænserne skal give en mere jævn trafikafvikling. Det sparer tid og brændstof og øger trafiksikkerheden.

Mere kollektiv transport og flere cykler

Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Regeringen vil først og fremmest investere massivt i banetrafikken. Toget skal i højere grad være et reelt alternativ til bilen.

Den kollektive trafik skal være moderne, effektiv og vidt forgrenet – især i de tæt befolkede områder. Der skal være højhastighedstog mellem de store byer, så det kun tager tre timer at komme fra København til Aalborg.

Passagerne skal kunne stole på, at toget kommer til tiden. Derfor vil regeringen fortsætte arbejdet med at genoprette og udskifte skinner og broer. Signalsystemerne skal udskiftes med moderne systemer, der kan håndtere højhastighedstog.

Samspillet mellem de forskellige transportformer skal være bedre. Der skal f.eks. være bedre mulighed for at parkere bilen eller cyklen ved en station og tage toget.

Cyklisterne skal have bedre vilkår. Det skal de både af hensyn til trængsel og miljø, men også af hensyn til vores sundhed. Regeringen vil derfor sikre bedre cykelruter for pendlere.

Nye grønne teknologier

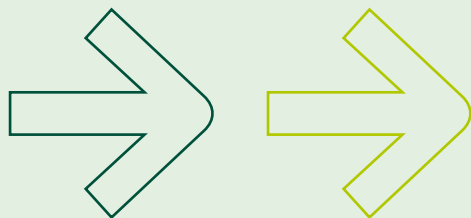
Det er regeringens langsigtede mål at gøre Danmark helt fri af fossile brændsler som olie og gas.

En omlægning af transportsektoren skal medvirke til at nå målet.

Det er regeringens vision, at Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport. Vi skal øge brændstofeffektiviteten, så vi bruger mindre energi, og vi skal være et attraktivt land for afprøvning og anvendelse af nye transportteknologier, herunder elbiler og plug in hybridbiler.

Regeringen er ved at gennemføre en globaliseringsstrategi, hvor vi fra 2010 afsætter én fuld procent af bruttonationalproduktet til offentlig forskning og udvikling. Det er 15-20 mia. kr. hvert år.

Vi skal have et samspil mellem offentlig forskning og private virksomheder, der styrker den grønne vækst og i sidste ende kommer forbrugerne til gavn.



Styrket hensyn til naturen

Det er regeringens mål, at vi skal aflevere den danske natur i en bedre stand, end da vores generation overtog den. Naturen har en enestående værdi for os mennesker.

Derfor vil regeringen også styrke hensynet til naturen, når vi udvikler byerne og anlægger veje og jernbaner. Et eksempel er beslutningen om at anlægge den nye motorvej ved Silkeborg på en måde, så naturen omkring Gudenåen bevares – selvom det ikke her og nu har været lige populært hos alle.

En grøn investeringsplan

Regeringens høje ambitioner om fremtidens grønne transport vil kræve betydelige investeringer. Regeringen vil investere mere end 150 mia. kr. i vores infrastruktur i perioden frem til 2020.

To store projekter, Femern Bælt forbindelsen og Metrocityringen, som finansieres uden for finansloven, bl.a. ved brugerbetaling, tegner sig for ca. 60 mia. kr.

De 90 mia. kr. finansieres af en ny Infrastrukturfond, der skal stå for de kommende års betydelige investeringer i jernbaner og veje. Regeringen vil forøge fonden i takt med, at der skabes yderligere ny, holdbar finansiering.

Regeringen vil lægge op til en rullende investeringsplanlægning. Det skal fastholde fokus på de grundlæggende udfordringer og mål.

Hvert andet år skal der tages stilling til konkrete anlægsprojekter, hvor der er analyser og beslutningsgrundlag. Og hvert fjerde år skal der tages stilling til, hvilke projekter der skal forberedes af nye analyser, sådan at fremtidens investeringer i infrastruktur sker med udgangspunkt i rullende investeringsplanlægning.

1

Grøn transportvision DK

- Grønne bilskatter
- Nye bæredygtige teknologier
- Mere og bedre kollektiv trafik
- Bedre vilkår for cykler
- Øget hensyn til miljø og natur
- Mindre støj
- Bedre trafiksikkerhed



1. Grøn transportvision DK

Høj mobilitet er helt nødvendigt for dynamik og vækst i samfundet. Men mere trafik skaber også problemer i form af øget CO₂-udledning, støj, forurening, trafikulykker og ødelæggelse af naturen.

Regeringen har en vision om at skabe et grønt transportsystem.

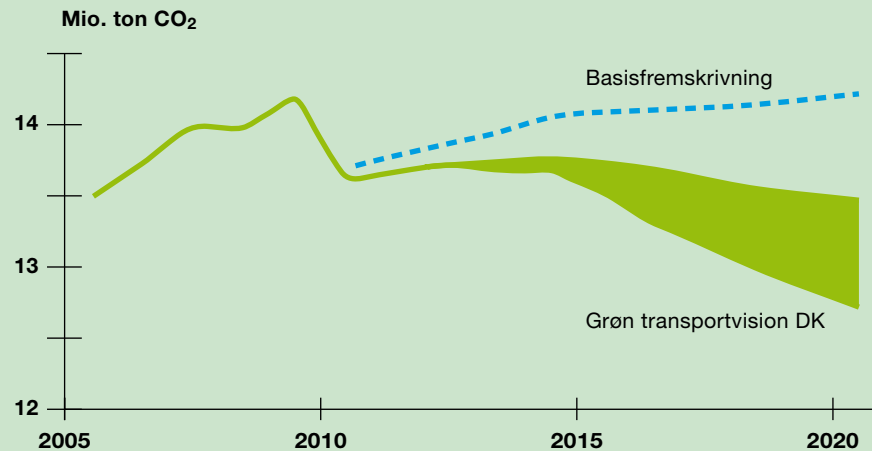
Regeringens grønne transportvision skal både sikre høj mobilitet og mindske forurening og andre negative effekter af transporten.

For at realisere visionen er der brug for at tænke nyt på transportområdet. For mens det i de senere år er lykkedes at nedbringe transportens udledning af farlige partikler, så står transporten for en stigende andel af CO₂-udledningen.

Grøn transportvision DK

- Grønne bilskatter
- Nye bæredygtige teknologier
- Mere og bedre kollektiv trafik
- Bedre vilkår for cykler
- CO₂ reduktionstiltag her og nu
- Øget hensyn til natur og miljø
- Mindre støj
- Bedre trafiksikkerhed

Transportsektorens CO₂-udledninger



Med Grøn transportvision DK lægger regeringen op til en række CO₂-reduktionstiltag i form af mere kollektiv trafik, en grøn bilbeskatning og bedre brændstofteknologier.

Den samlede strategi sikrer en reel reduktion i transportsektorens CO₂-udledning i 2020. Størrelsen af reduktionen afhænger af, hvor hurtigt de rene teknologier slår igennem og effekten af den grønne omlægning af bilafgifterne. Dette illustreres ved det grønne felt.

Basisfremskrivningen inkluderer regeringens målsætninger for anvendelse af biobrændstoffer.

Med Grøn transportvision DK er det første gang, at en dansk regering fremlægger en samlet strategi for at nedbringe CO₂-udledningen fra transportsektoren.

Regeringen vil sætte fokus på tre områder, som effektivt kan reducere CO₂-udledningen og samtidig sikre mobiliteten.

For det første vil regeringen gennemføre en fundamental, grøn omlægning af bilbeskatningen. Skatten skal flyttes, så det bliver billigere at købe en energiøkonomisk bil, men til gengæld dyrere at bruge bilen.

For det andet vil regeringen udbygge og forbedre den kollektive trafik markant. Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken – særligt jernbanen.

For det tredje skal Danmark være et grønt teknologilaboratorium for transport. Danske virksomheder skal levere klimavenlige løsninger til den globale transportindustri. Udenlandske partnere skal se Danmark som et attraktivt sted at afprøve nye teknologier, og vi skal satse på strategiske partnerskaber med eksempelvis virksomheder og kommuner, hvor energieffektive køretøjer testes i stor skala.

Grønne bilskatter

Grønne bilskatter kan effektivt reducere udledningerne af CO₂.

Det viser bl.a. den omlægning af bilbeskatningen, som regeringen gennemførte i 2007. Den har slået markant igennem og har sikret en væsentligt mere energirigtig profil i det seneste års salg af nye biler i Danmark.

Med en fundamental omlægning af bilafgifterne vil regeringen skabe en grønnere biltrafik. Bilisterne skal tilskyndes til at vælge miljø- og energirigtigt, både når de køber bil, og når de kører i den.

Omlægningen vil gøre det muligt for flere familier at købe en bil og gøre det mere attraktivt at købe en miljøvenlig bil. På den måde kan grønne bilskatter både øge mobiliteten og mindske miljøbelastningen fra transporten, herunder CO₂- og partikelforureningen.

Regeringen vil foreslå en indsats, der målrettet kan påvirke adfærden i den individuelle vejtrafik. Det skal gøres billigere at købe en bil, men til gengæld dyrere at bruge den. Og både danske og udenlandske lastbiler skal betale for deres slid på vejene.

Regeringen vil fremsætte lovforslag i folketings-samlingen 2009-10 med henblik på at indføre en grøn kørselsafgift, der skal omfatte lastbiler allerede fra 2011 og personbiler fra 2015, idet indførelsen for personbiler kan ske over en årrække.

Tidsplanen afspejler, at der skal være tilstrækkelig tid til, at de rette tekniske løsninger kan udvikles og implementeres.

Parallelt med, at indførelsen af kørselsafgiften for personbiler forberedes, vil regeringen foretage investeringer, der målrettet forbedrer adgangen til den kollektive trafik, herunder Parkér og Rejs-anlæg, og løfter kvaliteten i den kollektive trafik.

Alle biler vil, når systemet er fuldt gennemført, skulle betale den grønne kørselsafgift. Men afgiften vil blive forskellig, afhængigt af hvordan de kørte kilometer påvirker det omgivende samfund. Det vil samtidig give en større tilskyndelse til at anvende den kollektive transport og i højere grad få bilister til at benytte Parkér og Rejs-anlæg ved de større stationer.

De centrale elementer i indretningen af en grøn kørselsafgift skal være:

- **Trængsel:** Ved at lade kørselsafgiften variere i forhold til tid og sted vil det være muligt at reducere trængslen i myldretiden og på de mest belastede vejstrækninger. Det vil ikke mindst få effekt i de største byer, hvor kørselsafgifter vil mindske støj og luftforurening. Samtidig skal det være billigere at køre på steder, hvor der er plads på vejene.
- **CO₂ og miljø:** De mest miljøvenlige og energieffektive biler skal betale mindst. Dermed vil kørselsafgifterne bidrage til at reducere CO₂-udledning og luftforurening.
- **Adgang til kollektiv transport:** Det er vigtigt at tage et hensyn til adgangen til den kollektive transport. Afgiften skal være lavere i områder, hvor der er få kollektive transportalternativer til bilen.

En klog omlægning af bilskatten

- Omlægningen skal bidrage til at fremme mobiliteten og reducere CO₂-udledningen og miljøbelastningen.
- Omlægningen skal ikke medføre en samlet forøgelse af bilbeskatningen – derfor skal en kilometerbaseret kørselsafgift ledsages af en modsvarende reduktion af registreringsafgiften.
- Det skal ikke være muligt for myndighederne at følge borgernes færden – vi skal ikke have et overvågningssamfund.
- Omlægningen skal ske gradvist, så store fald i brugtvolespriserne undgås.
- Omlægningen skal gælde alle veje og samtidig anvendes til at regulere trængsel i de områder, hvor denne udgør et problem, og hvor den kollektive trafik er tilstrækkeligt veludbygget.
- Indførelsen skal ske på basis af erfaringer fra andre lande, så de teknologiske risici begrænses mest mulig.

Øget udbredelse af elbiler og plug-in hybridbiler vil være afgørende for, at der kan opnås væsentlige reduktioner i transportsektorens CO₂-udledning, samtidig med at der opretholdes en høj mobilitet.

Men elbiler og plug-in hybridbiler har også andre samfundsmæssige fordele i forhold til støj og lokal miljøforurening.

Omlægningen af registreringsafgiften i 2007

Omlægningen af registreringsafgiften i foråret 2007 styrkede incitamentet til at anskaffe køretøjer med lavt brændstofforbrug.

Med omlægningen blev der indført et fradrag i registreringsafgiften for både personbiler og varebiler, der kører langt på literen.

Frdraget er på 4.000 kr. pr. km køretøjet kører mere end 16 km pr. liter for benzinbiler, og 18 km pr. liter for dieslbiler. For køretøjer, der kører mindre, er der et tillæg på 1.000 kr. pr. km, der køres mindre.

Omlægningen har bidraget til, at CO₂-udledningen fra nybilsalget er faldet markant. Et år efter omlægningen er salget af små og energieffektive nye personbiler steget med 22 pct., mens salget af store nye personbiler med et højt brændstofforbrug er faldet med 16 pct.

CO₂-udledningen fra nye personbiler er i gennemsnit faldet med 8 pct. pr. kørt kilometer.

Indførelsen af en grøn kørselsafgift vil gøre det muligt at indrette det samlede bilbeskatningssystem, så nye transportteknologier som elbiler og plug-in hybridbiler lettere kan indpasses.

Elbiler er fritaget for registreringsafgift frem til 2012. Regeringen vil foreslå, at elbiler i perioden 2012-15 afgiftsmæssigt begunstiges med en markant lavere registreringsafgift end andre biler i det omfang, det er nødvendigt for at sikre en introduktion og udbredelse af elbiler i Danmark. Kun hvis der er tillid til, at borgerne i større skala vil vælge elbiler, er der grundlag for de

private investeringer i den nødvendige infrastruktur, f.eks. i form af ladestationer.

Beskatningen af de danske bilister er allerede i dag meget høj, og danske bilister skal samlet set ikke betale mere for at køre i bil.

Indførelsen af den grønne kørselsafgift vil ske som led i en omlægning af den samlede bilbeskatning inden for rammerne af skattestoppet. Indførelsen af den grønne kørselsafgift skal derfor ledsages af en modsvarende nedsættelse af registreringsafgiften.

Regeringen har som pejlemærke for det videre arbejde fastlagt, at omlægningen skal give en reduktion på mindst 50 pct. af det samlede provenu fra registreringsafgiften. Nedsættelsen af registreringsafgiften i forbindelse med omlægningen skal styrke tilskyndelsen til at vælge en energikonomisk bil.

Omlægningen af bilafgifterne skal indføres over en længere årrække, så den ikke sætter handlen med brugte og nye biler i stå. Biler, der er indregistreret før de nye regler træder i kraft, vil have betalt fuld registreringsafgift. Som led i overgangen fra registreringsafgift til grøn kørselsafgift vil regeringen derfor udarbejde forslag, som sikrer, at den ældre bilpark ikke "dobbeltskattes". En sådan dobbeltbeskatning er ikke rimelig og kan bidrage til, at ældre biler falder i værdi eller bliver svære at sælge.

Udenlandske lastvogne vil være omfattet af den grønne kørselsafgift med de samme takster som danske lastvogne skal betale. Udenlandske personbiler vil skulle betale kørselsafgifter på samme niveau som de danske bilister for at anvende de danske veje. Regeringen vil etablere et opkrævningssystem for udenlandske bilister og chauffører, der er nemt og enkelt.

Kørselsafgifter i andre lande

- Holland – "Kilometer Pricing": I Holland er det besluttet at indføre en kørselsafgift pr. kørt kilometer for både lastbiler og personbiler. Ordningen skal ifølge planerne gælde på alle veje i Holland og indføres gradvist i perioden fra 2011 til 2016 og ledsages af en reduktion af registreringsafgiften.
- Tyskland – "MAUT": I Tyskland skal køretøjer med en vægt på over 12 ton betale en afgift pr. kørt kilometer. Ordningen gælder primært på motorveje.
- Frankrig – "Eco-Charge": Frankrig arbejder på en ordning med kørselsafgifter pr. kørt kilometer for tunge køretøjer på over 3,5 ton. Ordningen vil omfatte den del af det overordnede vejnet, hvor der ikke i forvejen betales afgifter.

Kloge kørselsafgifter forudsætter et satellitbaseret GPS-system med en enhed i den enkelte bil, der måler præcist, hvor, og hvor langt, bilen kører.

Regeringen vil derfor lægge afgørende vægt på, at indførelsen af grønne kørselsafgifter ikke indebærer en registrering, der gør det muligt at følge borgernes færden. Myndighederne vil således kun automatisk modtage oplysninger på et overordnet niveau, der gør det muligt at udskrive en korrekt regning.

De detaljerede oplysninger om, hvor den enkelte bil har befundet sig, vil derimod alene blive opbevaret i den enhed, der placeres i den enkelte bil. Kontrolmyndighederne vil kun kunne få adgang til disse oplysninger med bilejerens accept.

Nye bæredygtige teknologier

For at realisere regeringens grønne transportvision er der behov for at investere i viden, forskning og innovation.

Danmark skal være et "laboratorium" for udviklingen af bæredygtige teknologier på transportområdet.

Det giver os et godt udgangspunkt for at gå forrest med at finde alternativer til fossile brændsler og være hurtige til at implementere nye muligheder i praksis. Danmark skal være et attraktivt testmarked for fremtidens transport-, motor- og brændselsteknologier.

Regeringen har igangsat forsøgsordninger, der skal belyse anvendelsen af biodiesel og nye konkrete og praktiske erfaringer med elbiler, og senest har regeringen indgået en energiaftale med fokus på blandt andet transportens muligheder for energieffektiviseringer, herunder afgiftsfritagelse af elbiler frem til 2012.

Der findes en række teknologier, der kan bidrage til at skabe mobilitet med lavere miljøbelastning og CO₂-udledninger.

Det gælder såvel i form af energieffektivisering af de traditionelle teknologier ("længere på literen"), som nye, CO₂-venlige teknologier.

Grøn kørselsteknologi

Alternative brændselsteknologier er CO₂-venlige drivmidler som bioethanol, biodiesel og el.

Elbiler kører alene på el og skal lades op via strøm fra elnettet.

Plug-in hybridbiler kører både på el og benzin/diesel. De kan både lades op via elnettet og køre eller generere strøm via brændstofmotoren.

Energieffektive busser kører på gas- eller hybridteknologi.

Aerodynamik er brændstofbesparende design, der giver en mere energieffektiv kørsel.

Der er truffet beslutning om øget anvendelse af biobrændstoffer. Men en væsentlig øget anvendelse forudsætter, at der bliver udviklet mere energieffektive og bæredygtige produktionsmetoder.

Den grønne omlægning af bilbeskatningen skal tilskynde til udbredelse af el- og hybridteknologi. På lidt længere sigt vil navnlig anvendelsen af el som drivmiddel have potentiale til at give meget betydelige CO₂-reduktioner og lavere luftforurening.

Og det kan ske med opretholdelse af en individuel mobilitet, som næsten vil være på højde med den traditionelle bilteknologi med hensyn til hastigheder og afstande.



Plug-in hybridbiler kan være en relevant overgangsteknologi på vej til ren eldrift med en gradvis reduktion af afgiftsfordelene, efterhånden som teknologierne bliver modne.

Flere midler til grøn forskning

Transportsystemet skal geares til hurtigt og effektivt at kunne implementere andre, renere brændstoffeknologier.

Med forligskredsen bag globaliseringsaftalen blev det i 2006 aftalt at udmønte betydelige midler til nye energiteknologier gennem det såkaldte Energi-teknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram (EUDP). Blandt andet er 150 mio. kr. forbeholdt projekter vedrørende 2. generations biobrændstoffer.

For at styrke forskning, udvikling og demonstration af nye bæredygtige teknologier gennem midler afsat fra globaliseringspuljen, herunder i forbindelse med

udmøntningen af de ikke-udmøntede globaliseringsmidler i 2010, vil regeringen øge fokus på:

- Alternative brændselsteknologier
- Sammenhæng mellem transport, miljø og CO₂
- Synergier mellem transport, energi og landbrug
- Støjpåvirkning og tilpasning til naturen og landskabet

Regeringen vil derfor drøfte en styrkelse af forskningen, der kan reducere transportsektorens CO₂-udledning og miljøpåvirkning med forligskredsen bag globaliseringsmidlerne.

Regeringen vil desuden afsætte en ramme på 200 mio. kr. frem til 2012 til forsøgsprojekter, som kan teste energieffektive transportløsninger i større skala, herunder:

- Energieffektive busser i offentlig bustrafik
- Større flåder af køretøjer, f.eks. i samarbejde med offentlige eller private virksomheder med en større bilpark
- Partnerskaber med erhvervsvirksomheder og kommuner om transportplaner og systemløsninger

Den private sektor skal være drivkraften i et grønt vækstsamfund og skal derfor have en central rolle i Grøn transportvision DK.

Regeringen har gennem Erhvervs Klimapanelet etableret strategiske partnerskaber om virksomheders klimansvar og reduktioner i udledningen af drivhusgasser – herunder et partnerskab med virksomheder i Det Blå Danmark.

CO₂-tiltag her og nu

Som led i Grøn transportvision DK ønsker regeringen her og nu at gennemføre en række reduktionstiltag, der giver effekt både på kort og længere sigt.

Reduktionstiltag her og nu

- Energikrav til taxier, der sikrer energiklasse C eller bedre
- Anbefalinger til offentligt indkøb af energieffektive og miljøvenlige personbiler
- Miljørigtig og energieffektiv offentlig transport
- Certificering af grønne transportvirksomheder og grønne "transportkommuner"
- Videreførelse af forsøg med modulvogntog
- Optimering af aerodynamik for lastbiler
- Energimærkning af varebiler
- Energieffektiv køreteknik

Tiltag i EU

Danmark kan ikke løse udfordringerne alene. Mange tiltag kræver gennemførelse af fælles EU-regler. Derfor arbejder regeringen målrettet på at fremme en række virkemidler i EU-sammenhæng.

Det gælder navnlig, hvor fælles tekniske krav om energieffektivitet – f.eks. lavere rullemodstand for dæk og dæktryksovervågning – kan sikre en langsigtet effektivisering af energiforbruget i den samlede bilpark. Dertil kommer det netop vedtagne direktiv til begrænsning af bilers drivhusgasser.

Det handler også om euronormerne for personbiler og tunge køretøjer, der gradvist har forbedret køretøjernes miljøegenskaber markant, og som fortsat udvikles i de kommende år.

Aktuelt behandles også en ændring af rammerne for, hvordan de enkelte lande kan anvende afgifter på tunge køretøjer, herunder ikke mindst som led i en begrænsning af forureningsproblemerne.

Mere og bedre kollektiv trafik

Regeringen vil i de kommende år investere massivt i den kollektive transport.

Der bliver de næste 10-20 år tale om den største investeringsindsats på jernbaneområdet i nyere tid. Danmark skal have en jernbaneinfrastruktur i topklasse.

Investeringer i den kollektive trafik er med til at understøtte et mere energieffektivt transportmønster og til at skabe et reelt alternativ af høj kvalitet til bilen.

Potentialet for overflytning af biltrafik til banen er størst på ture over de lidt længere afstande og i de større byer.

Skal flere bilister tage toget og derved nedbringe CO₂-udledninger, luftforurening og trængsel, skal Parkér og Rejs løsninger i højere grad tænkes ind som en del af de kollektive trafiktilbud.

Jernbanen skal gøres mere attraktiv gennem

- Kortere rejsetider i landsdelstrafikken og i den regionale trafik
- Modernisering af signalanlæggene på hele Banedanmarks jernbanenet
- Udvikling af banetraffikkens dækningsgrad – ikke mindst i storbyområderne
- Udbygning af metroen i København
- Bedre rammer for Parkér og Rejs, herunder øget tilgængelighed og flere parkeringspladser ved stationerne
- Etablering af bedre eller nye stationer, dér hvor behovet er størst

Et sammenhængende trafiksystem

Regeringen lægger vægt på, at der sikres et tæt og velfungerende samspil mellem de forskellige former for kollektive trafik for at få mest muligt ud af det kollektive trafiksystem som et samlet netværk.

Busserne fungerer ofte som "det yderste led", der bringer passagerne til og fra togtrafikken. Dette samspil ønsker regeringen at understøtte.

Regeringen vil derfor styrke de centrale trafikale knudepunkter, der får bus- og togtrafikken til at hænge sammen. Målet er at gøre det så enkelt som muligt for passagererne at skifte transportmiddel for dermed at forbedre samspillet mellem de enkelte dele i den kollektive trafik.

Regeringen vil endvidere sikre, at det bliver lettere at kombinere individuel og kollektiv transport. Der skal være bedre sammenhæng i trafiksystemerne.

Det skal ske gennem bl.a. anlæg af bedre adgangsforhold og flere parkeringspladser ved stationerne, der skal lette overgangen fra f.eks. bus, cykel, taxi og bilkørsel til kollektiv transport.

Indførelsen af et rejsekortsystem – et billetsystem i form af et plastickort med chip til afløsning for periodekort og klippekort – vil bidrage til et sammenhængende kollektivt trafiksystem, der vil gøre det lettere, hurtigere og mere ligetil for kunderne at bruge den kollektive trafik.

Regeringen vil tage initiativ til at gennemføre forsøg med reservation af parkeringspladser ved togstationerne til faste pendlere.

Målrettet busdrift

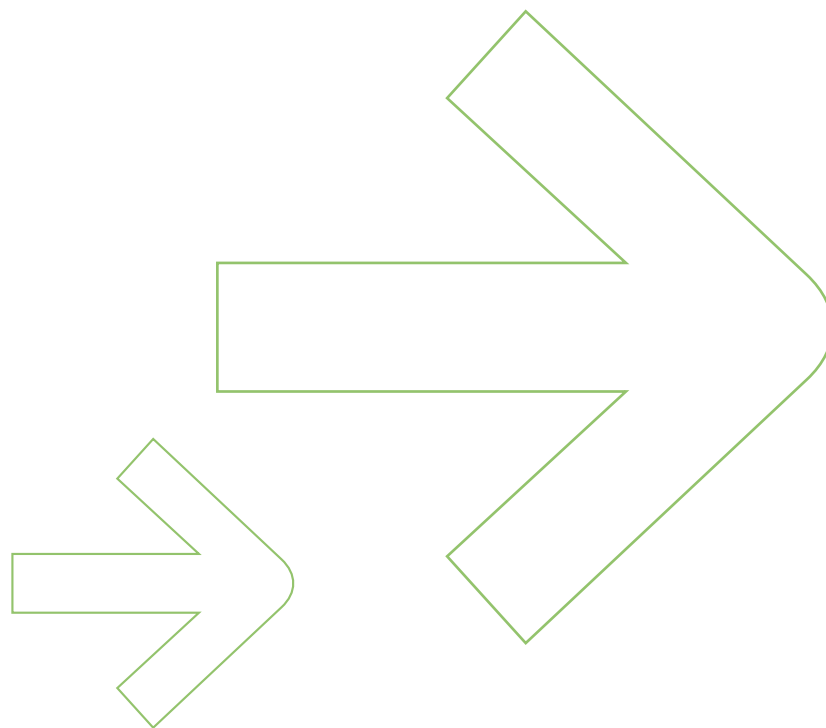
Det er kommunernes og regionernes ansvar at beslutte service og kvalitet i bustrafikken og på lokalbanerne – og finansiere de nødvendige udgifter.

Regeringen lægger vægt på, at der sker en samlet trafik planlægning. Det er vigtigt, at trafikselskaberne planlægger deres busdrift med udgangspunkt i togenes køreplaner, så der sikres gode forbindelser til og fra togene.

Undersøgelser viser, at en omlægning af bussystemet i hovedstadsområdet med fokus på de trafikale knudepunkter og netværk vil kunne give en samlet vækst i passagertallet. Der er tale om et netværk, hvor mange forskellige busruter passerer få centrale knudepunkter, der forbinder dem til S-tog og metro. Fordelene vil tilmed kunne opnås uden merudgifter til bustrafikken.

Nye incitamentsændringer for busoperatører vil kunne medvirke til at bryde en negativ spiral med faldende passagertal og driftsreduktioner i bustrafikken.

En intelligent anvendelse af incitamentsordninger mellem trafikselskabet og busoperatøren kan vende bustrafikkens udvikling i positiv retning, så stigende passagertal kan finansiere serviceforbedringer til gavn for brugerne. Erfaringer bl.a. fra linje150S i hovedstadsområdet viser, at der kan skabes op mod 20 pct. flere passagerer ved en målrettet indsats.



Bedre vilkår for cykler

Det skal være nemmere og mere sikkert at være cyklist i Danmark.

Regeringen vil afsætte en samlet pulje på 500 mio. kr. frem til 2014 til en styrkelse af cyklismen i Danmark.

Styrkelse af cyklisme

- Bedre cykelpendleruter og cykel-hurtigruter i og omkring de større byer
- Støtte til sammenhængende kommunale cykelprojekter
- Bedre Parkér og Rejs faciliteter for cykler
- Styrkelse af fritids- og turistcyklismen

Cykling nedbringer trængslen og er godt for miljøet, CO₂-udledningen og folkesundheden. Hvis flere vælger at parkere bilen og tage cyklen, kan det både afhjælpe trængselsproblemerne i de større byer og gavne miljø og sundhed.

Det er regeringens klare mål, at cyklen i de kommende år skal have en større betydning i det samlede transportbillede – særligt når det drejer sig om cykelpendling i forhold til arbejdspladser og korte ture i byerne.



Cykelpendlingen finder primært sted på de kommunale veje.

Regeringen vil derfor støtte sammenhængende, kommunale cykelprojekter, der bidrager til at aflaste det overordnede vejnet og reducere CO₂-udledningen gennem øget cykelpendling. Muligheden for statslig medfinansiering skaber grundlag for investeringer for et beløb, der samlet set er væsentligt højere. Målet er en indsats på over 1 mia. kr.

Samtidig vil regeringen sikre bedre sammenhæng mellem kollektiv trafik og cyklisme, bl.a. gennem bedre parkeringsfaciliteter.

Regeringen ønsker også at styrke brugen af cyklen som en vigtig del af fritidslivet og turismen i Danmark. Der skal være nem adgang til et sammenhængende og velfungerende cykelrutenet.

Øget hensyn til natur og miljø

Regeringen lægger vægt på, at transportsystemet tager mest muligt hensyn til natur og miljø. Det drejer sig ikke mindst om at begrænse nye og eksisterende infrastrukturanlægs påvirkning af naturværdierne.

Nye anlæg skal i sin helhed tilpasses den værdifulde natur. Vejes og baners linjeføringer skal tilrettelægges, så de så vidt muligt følger landskabet og naturen.

Ved nyanlæg må der i visse tilfælde foretages ganske omfattende naturbevarende tiltag. Nogle projekter må vælges helt fra, selv om det kunne have en positiv effekt på mobiliteten, hvis omkostningerne for naturen er for store.

Regeringen vil tilrettelægge beslutningsprocessen omkring nye, større anlægsprojekter sådan, at der først gennemføres en forundersøgelse, der skal afdække de overordnede trafikale, økonomiske, natur- og miljømæssige konsekvenser. Det giver et grundlag for at vurdere, om man skal gå videre med projekterne.

Såfremt det besluttes at gå videre med et projekt, skal den grundige miljøvurdering (VVM) mere detaljeret fastlægges, hvordan projektet konkret skal udføres – herunder i forhold til at begrænse påvirkningen af miljøet.

Ved projekter på den eksisterende infrastruktur vil naturpåvirkningen blive søgt reduceret.

Naturpåvirkningen kan langs den eksisterende infrastruktur begrænses ved etablering af f.eks. faunapassager, stibroer, dyrehegn, advarselsskilte og nedsat hastighed i områder med meget dyreliv.

Mindre luftforurening i byer

Luftforureningen i byerne er gennem de senere år faldet støt. Det skyldes ikke mindst den løbende indfasning af euronormerne og indførelsen af miljøzoner.

Med indførelsen af en ny kørselsafgift med et trængselselement vil der ske en begrænsning af biltrafikken i byerne og dermed af luftforureningen.

Det er i dag muligt for kommunerne i de fem største byer at oprette miljøzoner med krav om partikelfilter på gamle busser og lastbiler.

Herudover er regeringen i gang med at undersøge mulighederne for at indføre skærpede krav i miljøzonerne.

Bedre natur- og miljøindsats

- Nye anlæg tilpasses den værdifulde natur
 - veje og baners linjeføringer tilrettelægges, så de følger landskabet og naturen
- Systematiske forundersøgelser skal afdække, hvilke projekter der skal udarbejdes beslutningsgrundlag for.
- Naturpåvirkninger begrænses gennem eksempelvis etablering af faunapassager, stibroer, dyrehegn og advarselsskilte

Mindre støj

Regeringen vil afsætte en samlet ramme på 400 mio. kr. frem 2014 til en målrettet indsats for at reducere støjproblemerne langs veje og baner.

Øget støjbekæmpelse

- Anvendelse af støjsvag asfalt, hvor trafikken på motorveje og andre statsveje støjbelaster bymæssig bebyggelse
- Pulje til støjdemning langs det overordnede vejnet
- Fortsættelse af arbejdet for at de tekniske krav vedr. udledning af støj fra køretøjerne skærpes
- Kommunerne skal have adgang til bedre redskaber, når de træffer beslutning om støjindsatsen på de lokale veje

Regeringen vil sikre, at der fremover altid anvendes støjsvag asfalt, hvor trafikken på motorveje og andre statsveje støjbelaster bymæssig bebyggelse.

Støjsvag asfalt kan mindske støjen ligeså meget som, hvis der skete en halvering af trafikken. Regeringen vil også arbejde for nye initiativer i forhold til trafikstøjen i EU-sammenhæng.



Udlægning af støjsvag asfalt er også et effektivt middel til at begrænse støjen på kommunale veje i de store byer, hvor problemerne kan være særligt store.

Vejdirektoratet og Vejteknisk Institut udvikler løbende nye redskaber og metoder til støjbekæmpelse, som også giver kommunerne mulighed for at vælge de bedste støjreducerende foranstaltninger langs de kommunale veje, hvor de fleste mennesker bor. Vejdirektoratets system med støjklasser A, B og C for asfalt kan kommunerne bruge som redskab i deres prioritering.

Den nye grønne kørselsafgift og styrkelsen af den kollektive trafik vil få betydning for transportmønstrene og dermed vejstøjen på både større og mindre veje.

På baneområdet vil regeringen supplere den hidtidige indsats med øget skinneslibning, som medvirker til at nedbringe støj fra togene.

Udvikling af metoder til støjbekæmpelse

- Udvikling af støjreducerende vejbelægninger for at optimere de akustiske egenskaber og sikre holdbarheden
- Støjklasser A, B og C for vejbelægninger efter deres støjreducerende egenskaber svarende til energimærkningen
- Udvikling og design af støjskærms støjreducerende effekt og visuelle udtryk
- Forsøg med udlægning af støjreducerende vejbelægninger, herunder i kombination med støjskærme og husfacadeisolering

Bedre trafiksikkerhed

Regeringen lægger vægt på, at trafikken er sikker. Regeringen vil derfor i de kommende år yderligere intensivere indsatsen for at begrænse antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Bedre trafiksikkerhed

- En øget indsats mod "sorte pletter" og "grå strækninger"
- Styrkelse af særlige fokusområder, herunder spøgelsesbilisme og højresvingsulykker
- Fortsat indsats for at sikre baneoverkørsler

Undersøgelser viser, at hovedparten af dødsulykkerne skyldes adfærden hos trafikanterne, herunder især for høj fart, spiritus og manglende selebrug.

Men også på infrastrukturens side er der vigtige indsatsområder.

Det er vigtigt, at vejudformningen, vejenes omgivelser samt skiltning og afmærkning er logisk og tydeligt indrettet for på den måde at forebygge misforståelser eller forvirring, der kan lede til ulykker.

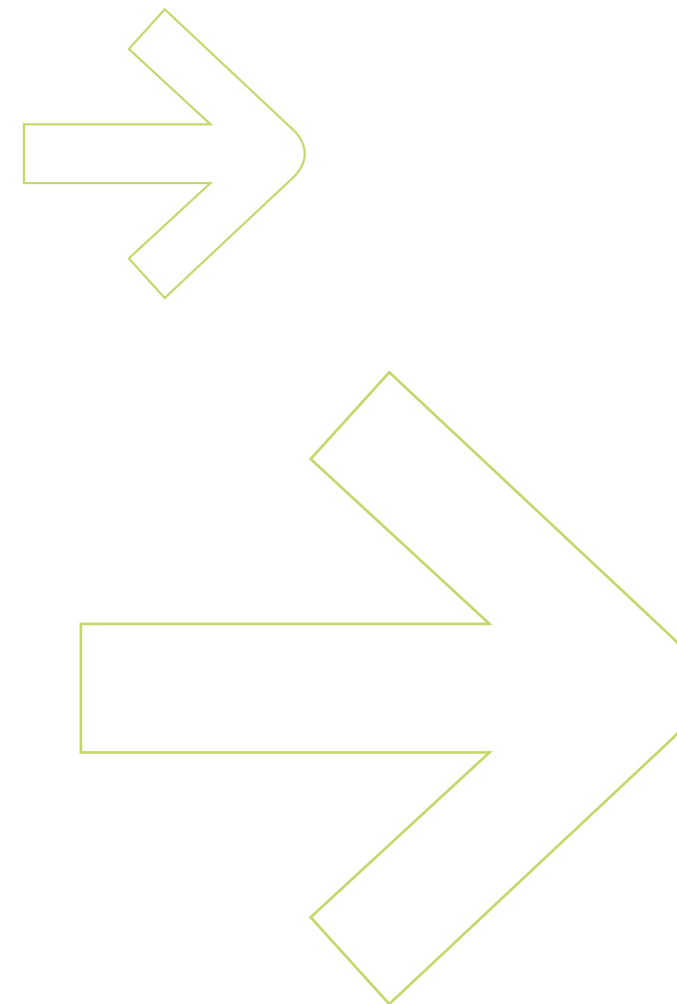
Det er samtidig vigtigt, at vejene og deres omgivelser er indrettet på en måde, så konsekvenserne af de ulykker, der måtte ske, bliver så små som muligt.

Regeringen vil afsætte en samlet ramme på 500 mio. kr. frem til 2014 til initiativer, der kan være med til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

Der er endvidere inden for det seneste år igangsat en række initiativer i forhold til spøgelsesbilister og de såkaldte højresvingsulykker mellem lastbiler og cyklister eller fodgængere, som regeringen vil følge målet op på.

Jernbanetrafikken er generelt meget sikker – omkring seks gange så sikker som vejtrafikken. Uheld vedrører oftest påkørsel af personer, som trænger ind på banens område.

En særlig problemstilling er endvidere uheld dér, hvor veje og baner krydser hinanden – de såkaldte overkørsler. Regeringen vil afsætte en særskilt pulje på 400 mio. kr. frem mod 2020 til en fortsat målrettet indsats for at sikre eller nedlægge overkørsler, hvor vej og bane mødes.



2

Mindre trængsel – bedre mobilitet

- Et topmoderne jernbanenet
- Mindre trængsel på vejene
- Et sammenhængende Danmark
- En trafikplan for hovedstadsområdet
- En trafikplan for Østjylland



2. Mindre trængsel – bedre mobilitet

Danskerne bruger i dag alt for lang tid i køer på vejene eller på at vente på stationerne. Det belaster miljøet, og det stjæler tid fra familie, fritidsinteresser og arbejde.

Det hæmmer også den økonomiske vækst, hvis den enkelte fravælger det rigtige job, alene fordi transporten til jobbet ikke fungerer godt nok.

Prognoser for trafikudviklingen viser, at presset på vejene vil stige i de kommende år, hvis der ikke sættes ind. Problemerne er særligt markante i de store hovedfærdselsårer, især i hovedstadsområdet og i Østjylland.

Regeringens indsats med grønne bilskatter og mere og bedre kollektiv transport vil reducere trængslen og rejsetiden. Men der er også behov for en yderligere indsats rettet direkte mod trængselsproblemerne.

Regeringen vil knytte landet bedre sammen med højhastighedstog mellem de store byer. Togtrafikken skal i det hele taget have et markant løft. Renovering af skinnerne og et nyt, moderne signalsystem skal give færre forsinkelser.

Intelligente transportsystemer skal afvikle trafikken bedre. Og regeringen vil investere i veje dér, hvor det er nødvendigt for målrettet at afhjælpe trængslen.

Regeringens hovedprioriteter

- Et topmoderne jernbanenet
- Mindre trængsel på vejene
- Et sammenhængende Danmark
- En trafikplan for hovedstadsområdet
- En trafikplan for Østjylland

Endelig er der brug for en særlig indsats i hovedstaden og i Østjylland, ikke mindst en udbygning af den kollektive trafik.

Samlet vil regeringen investere mere end 150 mia. kr. i transportinfrastrukturen frem til 2020. Pengene skal investeres dér, hvor behovet er størst.

150 mia. kr. til infrastrukturen

- 60 mia. kr. vedrører to store projekter – anlæg af en Metrocityring i København og en fast forbindelse over Femern Bælt – som finansieres ved bl.a. brugerbetaling
- Der afsættes en Infrastrukturfond på 90 mia. kr. til finansiering af transportinfrastruktur over finansloven
- Ca. 30 mia. kr. går til projekter, der allerede er besluttet igangsat – bl.a. genopretning af banenettet og en række nye motorvejsstrækninger
- Ca. 60 mia. kr. går til nye projekter – herunder nyt signalsystem på banenettet, anlæg af motorvej ved Silkeborg og en række puljer til bl.a. Intelligente Transport Systemer (ITS), bedre regularitet og støjbekæmpelse

Et topmoderne jernbanenet

En attraktiv og konkurrencedygtig togdrift forudsætter et topmoderne jernbanenet med flere tog og færre forsinkelser. En velfungerende baneinfrastruktur er en afgørende forudsætning for en hurtig, pålidelig og højfrekvent togbetjening.

Regeringen har sat arbejdet med at genoprette skinnenettet i gang, men der er behov for en fortsat målrettet og langsigtet indsats i de kommende år.

Regeringens strategi rummer følgende elementer:

- En Timemodel for landsdelstrafikken
- En fast forbindelse over Femern Bælt, herunder opgradering af de tilstødende baneanlæg
- Fortsat genopretning af banenettet
- Etablering af nye moderne signalsystemer
- Elektrificering af hele hovedbanenettet.

En Timemodel for togtrafikken

Regeringen vil iværksætte en dansk højhastighedsstrategi for togtrafikken mellem de større byer

- Timemodellen.

Timemodellen vil styrke den samlede danske transport på jernbanen og sikre markant hurtigere rejsetider mellem de store byer.

Visionen er en rejsetid på 1 time på strækningen København – Odense, Odense – Århus samt Århus – Aalborg. I et længere perspektiv vil højhastighedsstrategien kunne udbredes til flere byer, f.eks. Esbjerg og Herning.

Gennemførelsen af Timemodellen vil ikke alene komme rejsende mellem de store byer til gode.

Den vil i realiteten give hurtigere rejsetider for alle togrejsende i hele landet, som benytter jernbane-forbindelserne mellem Aalborg, Århus, Odense og København på de lidt længere rejser – også selvom rejsen til København starter i Thyborøn.

Timemodellen vil samtidig give forbedringer for den regionale og lokale togtrafik.

Etablering af Timemodellen vil:

- Nedbringe rejsetiden mellem København og Aalborg med 1½ time og mellem København og Århus med en 1 time
- Spare de togrejsende for 3½ mio. timer årligt
- Overflytte trafik fra vej til bane. Det vurderes at ca. 3,8 mio. bilrejser flyttes, svarende til, at ca. 10.000 personer hver dag vil foretrække toget frem for bilen
- Reducere CO₂-udledningen og miljøbelastningen samt begrænse kødannelse og trængsel på de største motorveje, hvor det trafikale pres allerede i dag er betydeligt.



1. etape: København – Odense

Etaper mellem Odense og København forudsætter først og fremmest etablering af en ny bane mellem København og Ringsted via Køge.

Togene mellem hovedstadsområdet og de øvrige landsdele har kun én korridor at deles om mellem København og Roskilde, og der er ikke plads til flere tog i myldretiden.

En ny bane mellem København og Ringsted vil aflaste denne trængte korridor og give et løft til både den lokale pendlertrafik, landsdelstrafikken og banegodstrafikken.

Det er regeringens vurdering, at nybygningsløsningen over Køge vil være den foretrukne model for en kapacitetsforøgelse mellem København og Ringsted.

Det er den mest fremtidssikrede løsning, og den har også en bedre samfundsøkonomi end den såkaldte 5. sporsløsning. Nybygningsløsningen er i praksis en forudsætning for realiseringen af Timemodellen.

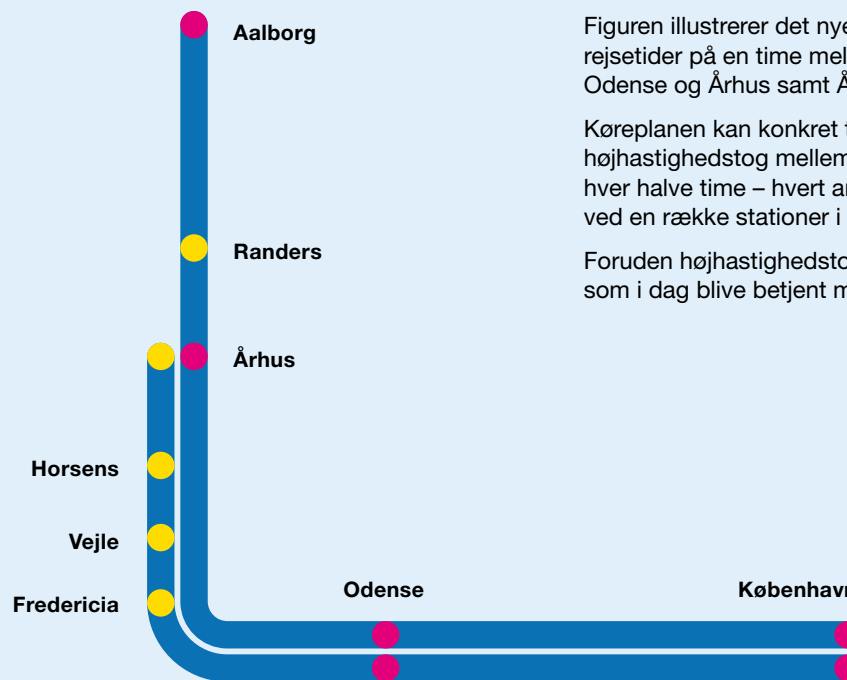
Etaper København – Odense forudsætter desuden en opgradering af strækningen Ringsted – Odense fra 160/180 km/t til 200 km/t. Det kræver en forbedring af den tekniske indretning af de eksisterende baner, der bliver koordineret med signaludskiftningen på strækningen.

Rejsetiden mellem København og Odense vil dermed kunne reduceres til 1 time i 2020.

Som led i 1. etape af Timemodellen vil regeringen

- reservere midler til anlæg af ny bane mellem København og Ringsted og gennemføre projektet på baggrund af VVM-redegørelsen
- udarbejde beslutningsgrundlag for: opgradering af banen mellem Ringsted – Odense fra 160/180 km/t til 200 km/t

Timemodellen



Figuren illustrerer det nye højhastighedsnet med rejsetider på en time mellem København og Odense, Odense og Århus samt Århus og Aalborg.

Køreplanen kan konkret tilrettelægges, så der kører højhastighedstog mellem København og Odense hver halve time – hvert andet tog stopper herefter ved en række stationer i Østjylland.

Foruden højhastighedstogene vil banenettet i øvrigt som i dag blive betjent med regionale og lokale tog.

2. etape: Århus – Aalborg

Anden etape af Timemodellen forudsætter en opgradering af strækningen Århus – Aalborg til 200 km/t.

Opgraderingen kan deles i to. Den første del er strækningen mellem Hobro og Aalborg, som koordineres med signalprojektet til ibrugtagning i 2018.

Som led i 2. etape af Timemodellen vil regeringen

- udarbejde beslutningsgrundlag for en opgradering af banen Hobro – Aalborg fra 120 km/t til 200 km/t.
- gennemføre undersøgelser af: forbedring af banen Århus – Hobro

3. etape: Odense – Århus

Etapen mellem Odense og Århus kræver en omfattende indsats på banenettet mellem de to byer og kan først realiseres efter 2020.

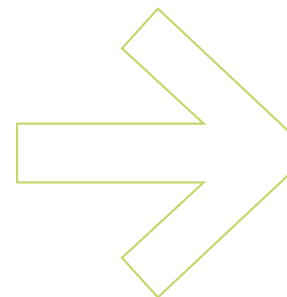
Der er flere forskellige løsningsmodeller for realisering af en times rejsetid mellem Odense og Århus. Det vil i alle tilfælde blive nødvendigt at etablere nogle nye supplerende banestrækninger, der kan forkorte afstandene og give mere kapacitet, samt hæve hastighederne på de øvrige dele af den bestående bane mellem Odense og Århus.

Den ekstra og mere moderne banekapacitet giver samtidigt mulighed for at intensivere og gøre den lokale togbetjening i Østjylland hurtigere med henblik på at øge mulighederne for pendling med kollektiv transport.

De optimale tekniske løsninger, som både tilgodeser de hurtige fjerntog og den lokale betjening, må afdækkes som led i opstilling af en samlet plan for udvikling af banenettet og togtrafikken i Østjylland. Heri indgår også eventuelle nye stationer og samspil med den lokale byudvikling.

Som led i 3. etape af Timemodellen vil regeringen

- udarbejde en baneplan for Østjylland, med henblik på efterfølgende beslutning vedrørende konkrete projekter på strækningen Odense – Århus.



Den faste forbindelse over Femern Bælt

Det er besluttet at bygge en fast forbindelse over Femern Bælt til ibrugtagning i 2018. Det vil skabe en helt ny og effektiv forbindelse mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Den faste forbindelse vil sammen med forbedringer af landstrækningerne:

- Reducere rejsetiden mellem København og Hamburg med omkring 1½ time
- Sikre en fuldstændig modernisering af Sydbanen mellem Ringsted og Rødby
- Styrke den miljøvenlige transport af gods på jernbanen
- Frigøre kapacitet mellem Sjælland, Jylland og Fyn og give rum for hurtigere tog mellem landsdelene.

Femern Bælt forbindelsen vil koste omkring 40 mia. kr. inkl. danske landanlæg.

EU giver betydelig økonomisk støtte til projektet, fordi det bidrager til forbedring af jernbanetrafikken i Europa.

Den vil give en direkte forbindelse til Hamburg og dermed til det europæiske højhastighedsnet.

Femern Bælt forbindelsen vil være til stor fordel for den internationale godstrafik – ikke mindst på jernbanen. Banegodstrafikken, herunder transittrafikken mellem Hamburg og Øresundsregionen, undgår en omvej på 160 km henover Fyn og Jylland.

Banegodstrafikken er mest konkurrencedygtig i forhold til lastbiltrafikken ved transport af større mængder over længere distancer. Tilsvarende er fordelene i forhold til CO₂ udfordringen størst på de lange ture.

Banegodstrafik er derfor særligt interessant i forhold til internationale transportere, dvs. eksport og import samt transittrafik gennem Danmark, og potentialet for transport af gods på bane over de længere internationale distancer er betydeligt.

Banekapaciteten ved Kastrup, som også indgår som en central korridor for transittrafikken på tværs af Øresund, vil blive knap, når kapaciteten mellem København og Ringsted forøges og Femern Bælt forbindelsen åbner.

Regeringen vil derfor udarbejde beslutningsgrundlag vedrørende øget kapacitet på Øresundsbanen ved Kastrup.

Femern Bælt forbindelsen vil bidrage til at frigøre kapacitet, som er nødvendig for at realisere Time-modellen med højhastighedstog mellem de store byer, samt for en periode frigøre kapacitet i Sønderjylland, som dele af den internationale godstrafik på bane til og fra Jylland også efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt vil benytte.

Der foreligger en VVM-redegørelse fra 1993 om anlæg af dobbeltsporet bane i Sønderjylland. Hvis projektet skal indgå i den videre prioritering, vil der være behov for en opdatering af beslutningsgrundlaget i form af en ny VVM-undersøgelse.

Regeringen vil gennemføre den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder landanlæggene

- Opgradering af Sydbanen mellem Ringsted og Rødby
- Opgradering af motorvej E47, Sakskøbing – Rødby
- Udbygning af banestrækningen Vordingborg – Rødby til dobbeltspor
- Elektrificering af banestrækningen Ringsted – Rødby

Færre forsinkelser

Passagerne skal kunne stole på, at toget kommer frem til tiden. Pålidelighed er en forudsætning for at få flere til at vælge den kollektive transport.

Gennem en lang årrække er banenettet ikke blevet vedligeholdt tilstrækkeligt. Fra starten af det nye årtusinde begyndte det at få mærkbare konsekvenser for passagerne.

Derfor besluttede regeringen i 2006 at igangsætte arbejdet med at udskifte de nedslidte skinner og reparere de gamle broer. Der bliver brugt tre gange så mange penge på at udskifte skinner og reparere broer i 2008 som i 2006.

Indsatsen har allerede nu betydet, at langt færre tog bliver forsinket på grund af nedslidte skinner.

Men indsatsen skal opretholdes og videreføres i de kommende år. Regeringen vil afsætte i alt 15 mia. kr. til reinvesteringer i banenettet i perioden 2009 – 2020. Indsatsen vil bl.a. omfatte løbende renovering af skinner og broer.

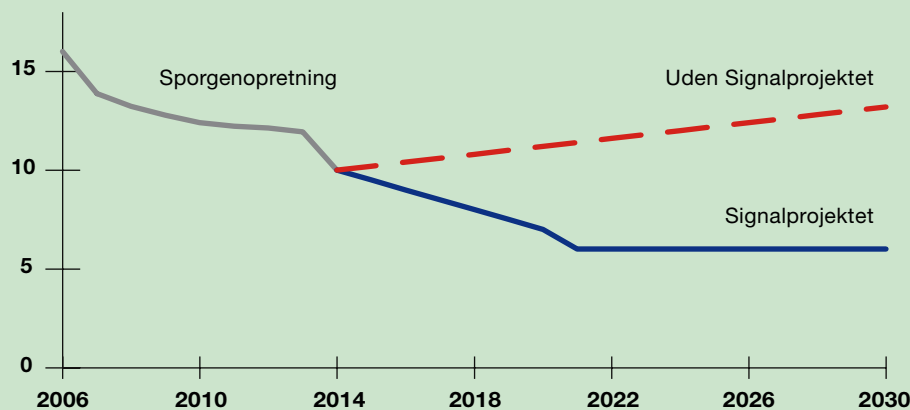
Et moderne signalsystem

Tog til tiden kræver ikke bare, at skinnerne fungerer. Det kræver også moderne, velfungerende signaler.

Signalsystemerne på både fjernbanen og S-banen er gamle. Enkelte steder er sikringsanlæg, hvor modellen blev udviklet i 1912, endnu i brug, og rigtig mange af sikringsanlæggene blev bygget i 1950'erne og 1960'erne.

Forsinkelser

Procent



Det nye signalsystem vil give

- Flere tog til tiden
- Højere sikkerhed
- Mere effektiv drift
- Højere hastighed
- Bedre passagerinformation
- Mulighed for fuldautomatisk drift på S-banen

Derfor er det besluttet, at signalsystemerne skal udskiftes med nye systemer, der lever op til de fælles europæiske standarder.

Sammen med genopretningen af skinnenettet vil de nye signaler nedbringe antallet af forsinkede tog fra ca. 16 pct. i 2005 – 2006 til ca. 6 procent i 2021, når det nye signalsystem er i drift på hele fjernbanen.

Ud over at give flere tog til tiden vil de nye signaler fremtidssikre styringen af togdriften i Danmark.

Den nye teknologi vil give mere effektiv og sikker styring af togene og vil på længere sigt muliggøre fuldautomatisk drift på S-banen.

Derudover er nye signaler en forudsætning for, at der kan indsættes højhastighedstog mellem de store byer. Det nuværende signalsystem kan ikke håndtere hastigheder på 200 km/t.

Et nyt signalsystem omfatter både installation af nyt udstyr i togene, etablering af et nyt signalsystem langs mere end 3.000 km spor, anlæg af forventeligt tre nye trafikstyringscentraler samt videreuddannelse af alle lokomotivførere og alle trafikstyringsmedarbejdere.

Det er altså en stor og ambitiøs opgave at udskifte signalsystemerne. Det er forventningen, at arbejdet vil tage mere end 10 år og koste omkring 24 mia. kr., hvoraf 22 mia. kr. falder før 2020.

Derfor vil regeringen sætte projektet i gang med det samme. Indtil de nye signalsystemer kan tages i brug, vil regeringen sikre, at Banedanmark har midler til at holde de nuværende signalsystemer i drift.

Elektrificering

Udskiftningen af signalsystemet med et moderne system betyder, at det vil blive billigere at gennemføre yderligere elektrificering af jernbanen.

Elektriske tog er mere CO₂- og miljøvenlige end de dieseltog, vi har i dag. Elektrificering vil også give bedre muligheder for at indkøbe nye tog fremover.

Det er derfor regeringens vurdering, at elektriske tog på længere sigt vil være den rigtige vej at gå.

En sådan strategi forudsætter imidlertid en elektrificering af hovedstrækningerne på banenettet med etablering af køreledningsanlæg på de baner, som ikke allerede er elektrificerede.

Det er centralt, at projektet afstemmes med indføringen af det nye signalsystem. Elektrificeringen vil således med fordel kunne afvente signalprojektet, som vil billiggøre investeringerne, idet man sparer tilpasning af de nuværende signalanlæg. Det betyder, at ibrugtagning vil være aktuel fra 2020 og frem.

Derudover må projektet også afstemmes med behovet for anskaffelse af nye tog i forbindelse med udfasning af dieselmateriellet.

Regeringen vil iværksætte en strategisk analyse vedr. elektrificering af de resterende dele af hovedbanenettet og en optimal gennemførelsesplan.

Bedre adgang til den kollektive transport

De store investeringer som nye signalsystemer og elektrificering kræver mange år at gennemføre – også selvom de beslutes i dag. Derfor vil regeringen pege på en række tiltag på baneområdet, som hurtigt vil kunne bidrage til at forbedre banetrafikken.

Regeringen vil således etablere en række puljer til specifikke trafikale formål.

Et vigtigt indsatsområde i den forbindelse er tilgængeligheden til og fra stationer. Adgangsveje, busstoppesteder, parkeringspladser og cykelstativer skal indrettes så de kan benyttes let og smidigt. Det er ikke mindst vigtigt på pendlerstationerne.

Bedre adgang til den kollektive transport

- Bedre rammer for Parkér og Rejs, herunder flere parkeringspladser og bedre adgangsforhold ved stationer
- Øget information til bilister om afgang og rejsetider med kollektiv transport
- Bedre adgangsforhold og indretning på stationerne og evt. etablering af nye stationer
- Bedre tilgængelighed, herunder for bevægelseshæmmede og handicappede

Regeringen vil derfor indgå aftale med DSB om, at DSB sikrer bedre adgang til stationerne inden for en ramme af 1 mia. kr., som finansieres gennem salg af ledige arealer i tilknytning til jernbanenettet.

Mindre trængsel på vejene

Det er afgørende for regeringen, at mobiliteten på vejnettet opretholdes.

I store dele af Danmark – især udenfor de tættest befolkede byområder – er bilen en nødvendighed for at få hverdagen til at hænge sammen for de fleste familier.

Et velfungerende vejnet er ligeledes en vigtig betingelse for erhvervslivets vilkår.

Det gælder i forhold til at kunne transportere varer og produkter effektivt og til tiden, i forhold til at kunne tiltrække den rette arbejdskraft og i forhold til at kunne lokalisere sig dér, hvor det er bedst og billigst for den enkelte virksomhed.

Regeringens strategi på vejområdet rummer følgende elementer:

- Udbygning af vejkapaciteten, der hvor behovet er størst. Regeringen vil udvide kapaciteten dér, hvor trafikanterne oplever de største trængselsproblemer, d.v.s. i flaskehalsene på de store hovedfærdselsårer, i Østjylland og i hovedstadsområdet
- Modernisering af vejtrafikken – kapaciteten skal udnyttes bedre med grønne kørselsafgifter og mere intelligente veje (ITS)
- Bedre muligheder for godstransporten og lettere adgang til havnene
- Genopretning af vejnettet – vejene skal være i god og sikker stand.

Igangværende projekter

Som led i udbygningen af vejkapaciteten har regeringen allerede igangsat en række større anlægsprojekter på vejområdet.

Der er tale om såvel projekter, der vil begrænse trængslen, som projekter, der vil bidrage til at binde Danmark bedre sammen og forbedre sikkerheden.

Efterhånden som disse projekter færdiggøres, vil trafikanterne opleve et markant løft. Det gælder navnlig i trekanten Herning-Århus-Vejle som følge af de nye motorveje, men også på Fyn, hvor motorvejen mellem Svendborg og Odense er næsten færdig.

Til færdiggørelsen af disse projekter er der afsat ca. 9 mia. kr. For en række af de igangværende og besluttede projekter er der imidlertid varslet fordyrelser i forhold til de anlægsoverslag, der forelå på beslutningstidspunktet.

Prioritering og rullende planlægning

Det er ikke muligt allerede nu at træffe beslutning om alle de projekter, som kan være relevante frem mod 2020 for at gennemføre regeringens planer for udbygning af vejkapaciteten.

Der skal være gennemført de nødvendige undersøgelser, og finansieringsgrundlaget skal være på plads. Der er ikke råd til det hele på én gang.

Regeringen vil oprette en Infrastrukturfond, som skal finansiere de kommende års betydelige investeringer i baner og veje. Der afsættes 90 mia. kr., og

Igangværende vejanlægsprojekter

Ny motorvej, Vejle – Herning, etapen Riis – Ølholm – Vejle

Ny motorvej, Århus – Herning, etapen Bording – Funder

Ny motorvej, Søften – Skejby ved Århus

Ny motorvej, Vejle – Herning, Brande – Give N, 2. del

Ny motortrafikvej, Bredsten – Vandel mellem Vejle og Billund

Ny omfartsvej ved Sunds nord for Herning

Ny motorvej, Odense – Svendborg

Anlæg af niveaufri skæring ved Grenåvej i Århus

Udbygning af Holbækmotorvejen, Roskilde V – Fløng

Anlæg af Frederikssundmotorvejen, Motorring 3 – Motorring 4

Udbygning af Kongevejen i Helsingør

Ny omfartsvej ved Gørløse på Rute 6, Helsingør – Roskilde

Ny bro ved Skovdiget på Hillerødmotorvejen

Ny omfartsvej ved Slagelse

Ny motorvej Kliplev – Sønderborg

Ny motortrafikvej Holbæk – Vig 2. og 3. etape

Infrastrukturfonden vil blive forøget i takt med, at der skabes yderligere holdbar finansiering.

Regeringen vil investere i udbygning af vejene, dér hvor behovet er størst. Det er først og fremmest dér, hvor der i dag er de største trængselsproblemer på vejene, men også, hvor vi kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen.

Fokusområder for vejprojekter

- Kapaciteten i de store landsdelsforbindelser, herunder E20, E45 og E47
- Områder med stigende trængsel som følge af bl.a. befolkningstilvækst, herunder især Hovedstadsområdet og Østjylland
- Opkoblinger af de enkelte landsdele til de store landsdelsforbindelser
- Forbindelser til havne og vore nabolande

Regeringen vil lægge op til, at fremtidens investeringsbeslutninger sker med udgangspunkt i rullende planlægning, hvor der løbende med faste intervaller tages stilling til færdiggjorte beslutningsgrundlag for konkrete projekter og til udarbejdelse af nye beslutningsgrundlag i form af forundersøgelser og VVM-undersøgelser.

VVM-undersøgelsen er en grundig vurdering af, hvilke indvirkninger en ny bane eller vej har på miljøet. Samtidig opgøres projekternes samfundsøkonomiske effekter. Herudover gennemgås, hvilke initiativer der skal til for at sikre den omgivende natur og miljø.

Der vil således – inden for rammerne af Infrastruktur-fonden – løbende være mulighed for at tage stilling til de konkrete behov og løsningsmuligheder i forhold til trængselsproblemerne og flaskehalsene. Dette gør det også muligt at tilpasse anvendelsen af midlerne i Infrastruktur-fonden, så de gør mest muligt gavn og tager højde for f.eks. de effekter, som den nye grønne kørselsafgift vil få på trafikmønstrene.

De store hovedfærdselsårer

Problemerne med trængsel på motorvejsnettet er størst i de store hovedfærdselsårer mellem og omkring de store byer. Her skal motorvejene både betjene den overordnede trafik mellem landsdelene, den internationale trafik og pendlingstrafikken.

Trængselsproblemer i de store hovedfærdselsårer

- Køge Bugt Motorvejen
- Den Fynske Motorvej, herunder især Vestfyn
- Trekantområdet, herunder Vejle fjordbroen

Der er således ingen tvivl om, at kapaciteten skal udvides i nogle af de centrale hovedfærdselsårer.

I hovedstadsområdet betjener især Køge Bugt korridoren både international trafik fra Øresundsforbindelsen, landsdelstrafikken og pendlingen i forhold til Storkøbenhavn.

Køge Bugt Motorvejen er med en trafik på mere end 100.000 køretøjer om dagen den mest trafikerede motorvej i Danmark. Motorvejen er tidligere udbygget på strækningerne tættest ved København – senest mellem Hundige og Greve.

Der præsenteres i 2009 en VVM-redegørelse af den sydlige del af strækningen mellem Køge og Greve.

Den stigende landsdelstrafik i kølvandet på åbningen af Storebæltsforbindelsen betyder, at trafikken de seneste 10 år er vokset med op til 90 procent på den fynske motorvej, E20.

Der er begyndende trængselsproblemer på strækningen over Vestfyn, der forbinder Odense og trekantområdet. Det hænger bl.a. sammen med, at motorvejen øst for Lillebæltsbroen indsnævres fra 6 til 4 spor.

Der vil i foråret 2009 blive fremlagt et beslutningsgrundlag vedrørende udbygningsmulighederne på strækningen.

Der er endvidere indgået politisk aftale om at gennemføre en VVM-undersøgelse af udbygning af motorvej E20 syd om Odense. Beslutningsgrundlaget vil foreligge i 2011.

På den jyske motorvej E45 er trafikken især i trekant-området i de senere år forøget kraftigt.

Udviklingen har betydet, at motorvejskorridoren omkring Vejlefjordbroen i dag er den mest trafikerede motorvej uden for hovedstadsområdet, og der er dagligt trængselsproblemer i myldretiderne.

Der præsenteres i foråret 2009 en VVM-redegørelse af en udbygning af motorvejen omkring Vejlefjordbroen.

Ved Kolding flyder trafikken på strækningerne København – Esbjerg og Padborg – Frederikshavn sammen. Motorvejen er derfor stærkt trafikeret og vil udvikle sig til en flaskehals for trafikstrømmene til og fra Sønderjylland.

Der er indgået politisk aftale om at gennemføre en VVM-undersøgelse af udbygning af motorvej E45 mellem Fredericia og Kolding. Beslutningsgrundlaget vil foreligge i 2011.

Strækninger med flaskehalsproblemer

Mindre motorvejsstrækninger med begrænset kapacitet kan give anledning til lokale flaskehalsproblemer for de store trafikstrømme, hvad end der er tale om pendlere, trafik mellem landsdelene eller godstransport.

Strækninger med flaskehalsproblemer

- Forbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3
- Jyske Motorvej, E45 nord for Limfjorden
- Forbindelsen til Esbjerg Havn

Forbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 forløber i dag gennem signalregulerede kryds og en rundkørsel, som bidrager til at reducere fremkommeligheden.

Der er som led i VVM-redegørelsen vedr. udbygningen af Motorring 3 undersøgt en forbedring af forbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 ved anlæg af en ny forbindelsesrampe.

Ved Aalborg fungerer den jyske motorvej både som international transportkorridor og lokal pendlerrute. Det giver store trafikmængder, og der er begyndende trængselsproblemer omkring Limfjordstunnelen.

Problemerne hænger sammen med, at motorvejen umiddelbart nord for tunnelen indsnævres for den nordgående trafik. Strækningen nord for tunnelen er tidligere udbygget i sydgående retning.

Esbjerg Havns rolle i transportsystemet kan styrkes med en bedre og hurtigere vejforbindelse fra afslutningen af motorvejen ved Esbjerg til selve havnen. Det vil kunne gennemføres i samarbejde med kommunen.

Kommende VVM-undersøgelser på vejområdet

Der er som led i tidligere trafikforlig indgået aftale om udarbejdelse af en række nye beslutningsgrundlag på vejområdet, som færdiggøres i de kommende år.

Kommende VVM-undersøgelser

Udbygning af motorvejen på Vestfyn	Forår 2009
Udbygning af motorvejen ved Vejlefjordbroen	Forår 2009
Udbygning af Motorring 4 i hovedstadsområdet	Forår 2009
Udbygning af Brande Omfartsvej	Forår 2009
Udbygning af Helsingørmotorvejen, Øverød – Isterød	Forår 2009
Udbygning af Køge Bugt Motorvejen, Greve – Køge	Ultimo 2009
Ny forbindelse ved Roskilde Fjord	Ultimo 2009
Udbygning af motorvejen syd om Odense	2011
Udbygning af Jyske Motorvej, Fredericia – Kolding	2011



Mere intelligente veje

Mobiliteten skal ikke fastholdes alene ved at bygge større og flere veje.

Den grønne kørselsafgift skal indrettes, så taksten gøres afhængig af tid og sted. Det er i et begrænset tidsrum af dagen, at der er trængsel på de mest trafikerede vejstrækninger.

En trængselsbetaling i myldretiden vil kunne bidrage til at sprede trafikken mere hen over dagen og give en bedre udnyttelse af kapaciteten på vejnettet.

Regeringen vil samtidig modvirke trængsel ved at udbygge den kollektive trafik og lade togene stå for en stigende del af transporten.

Regeringen vil også sikre en bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet i vejnettet gennem en målrettet udnyttelse af Intelligente Transportsystemer (ITS),

som giver mulighed for at forbedre trafikafviklingen og tilpasse den efter de aktuelle forhold.

Det kan f.eks. være intelligente skilte på motorvejen, der informerer om alternative ruter, intelligent styring af hastighedsgrænserne, så trafikken glider bedst muligt og aktuel information om kollektive transporttilbud, som bilisterne kan benytte.

På den måde giver ITS mulighed for at informere trafikanterne bedre – og for løbende at tilpasse trafikafviklingen efter de aktuelle forhold. Det giver en mere jævn trafikafvikling, som både er tidsbesparende og mere sikker. Det sparer også brændstof, at bilisterne ikke holder i kø.

Det fremgår af Infrastrukturkommissionens betænkning, at ITS kan forbedre udnyttelsen af vejene med i størrelsesordenen 5-10 pct. og give en reduktion i ulykkestallene på op til 35 pct.

Regeringen vil afsætte en pulje på 600 mio. kr. til indsatsen frem mod 2014 til at forbedre trafikafviklingen gennem ITS.

Regeringen vil desuden sikre, at mulighederne for at inddrage Intelligente Transportsystemer i problemløsningen behandles grundigt i forbindelse med VVM-undersøgelser for større anlægsprojekter.

Regeringen vil som led i udmøntningen af de første midler fra ITS-puljen foreslå, at der gennemføres to ambitiøse ITS-projekter med henblik på at forbedre trafikafviklingen på to meget trafikerede lokaliteter.

Det drejer sig om trafikken på Helsingørmotorvejen mellem Øverød og Isterød og trafikken omkring Limfjordskrydsningen ved Aalborg.

Projektet på Helsingørmotorvejen vil omfatte vognbaneregulering, hastighedsregulering, rampedosering, køvarsling og variable advarsels- og teksttavler. En række af disse systemer har med succes været afprøvet i forbindelse med udbygningen af Motorring 3.

Projektet omkring Limfjorden omfatter intelligent styring af den overordnede trafik i Nordjylland og Aalborg-området, herunder ved Limfjordstunnelen.

Projektet vil gavne både fremkommelighed, sikkerhed og miljø ved selve fjordkrydsningen og gennemføres i samarbejde med Aalborg Universitet.

Derudover kan følgende projekter overvejes inddraget i prioriteringen frem mod 2014:

- Optimering af trafikafviklingen ved Kronprins Frederiks bro ved Frederikssund
- Trafikstyring på Amagermotorvejen af hensyn til trafikken fra Øresundsbroen
- Hastighedsregulering på motorvejen syd om Odense
- Etablering af et trafikledelsessystem med henblik på øget sikkerhed på Farøbroerne, som ikke har nødspor
- Pilotprojekt vedr. inddragelse af nødspor som kørespor i myldretiderne
- Pilotprojekt vedr. etablering af et digitalt vejnet med data om de enkelte vejstrækninger og trafikafviklingen.

Bedre godstransport

Godstransporten er et vigtigt tandhjul i den danske økonomi. Dansk erhvervsliv skal også fremover kunne nyde godt af et af de mest effektive transport- og distributionssystemer i verden.

Den faste forbindelse over Femern Bælt vil give helt nye muligheder for at styrke den internationale godstransport via jernbanen.

Men indsatsen vil også omfatte bedre adgang til havnene, bedre rasteplasser og en genopretning af vejnettet på de særligt trængselsramte strækninger.

Bedre adgang til havne

Søtransport af gods kan være et vigtigt alternativ til vejtransport i forhold til begrænsning af trængslen på vejene, miljøudfordringen og CO₂-udledningen. Og med indførelsen af grønne kørselsafgifter for lastbiler i Danmark og flere af vores nabolande, må der forventes en overflytning af godstransport fra vej til sø.

Effektive forbindelser til og fra havnene kan bidrage til at styrke grundlaget for en vækst i godstransporten via sø.

Regeringen har allerede sat flere projekter i gang for at forbedre adgangen til de danske havne.

Der er igangsat forsøg med kørsel med modulvogntog på vejforbindelserne til en række af de største havne. Det vil indebære betydelige muligheder for at effektivisere godstransporten via sø.

Bedre adgang til havnene vil også være et vigtigt indsatsområde, når fremtidens trafikinvesteringer skal prioriteres, herunder hvis der skal overflyttes gods fra veje til sø.

Der kan etableres en bedre og hurtigere vejforbindelse fra afslutningen af motorvej E20 til Esbjerg Havn. Det vil kunne gennemføres i samarbejde med kommunen.

Der foreligger en forundersøgelse af forbedringer af Skovvejen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg. Der er igangsat en supplerende undersøgelse af mulige mindre tiltag, der kan forbedre trafikbetjeningen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg.

Andre eksempler kunne være en styrkelse af forbindelsen til Gedser Havn med en omfartsvej på E55 ved Nykøbing Falster, og til havnene i Helsingør og Rønne vil forbindelsen til havnene kunne forbedres.

I Helsingør er der igangsat en opgradering af Kongevejen, som skal færdiggøres, mens der i Rønne er tale om anlæg af en omfartsvej.

Bedre rasteplasser

Det har stor betydning for godstransporten, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig undervejs på de længere ture. Det er vigtigt for både chaufførernes arbejdsmiljø og for trafikikkerheden ude på vejene.

Transportministeriet vil fremlægge en samlet udbygningsplan for rasteplasser og sideanlæg, som skal give

et løft til faciliteterne. Indsatsen vil være rettet mod at styrke de bemandede rasteplasser.

Genopretning af vejnettet

Vejgodstransporten er særligt afhængig af vejnettets stand. Det gælder både den almindelige vedligeholdelsesmæssige standard og utidssvarende vejanlæg, som kan have betydning for fremkommeligheden og medføre gener og forsinkelser for godset.

Samtidig er det godstransporten og lastbilerne, der står for langt det meste slid på vejene. En lastbil slider lige så meget på vejnettet som 10.000 personbiler.

Regeringen vil fremtidssikre tilstanden af statens veje og broer og vil lægge op til en drøftelse om den samlede prioritering af en forøget indsats til vejvedligeholdelse.

Regeringen vil derfor igangsætte en analyse af Vejdirektoratets vejvedligeholdelse, der kan danne grundlag for en ny flerårig vejvedligeholdelsesaftale i forbindelse med finansloven for 2010.

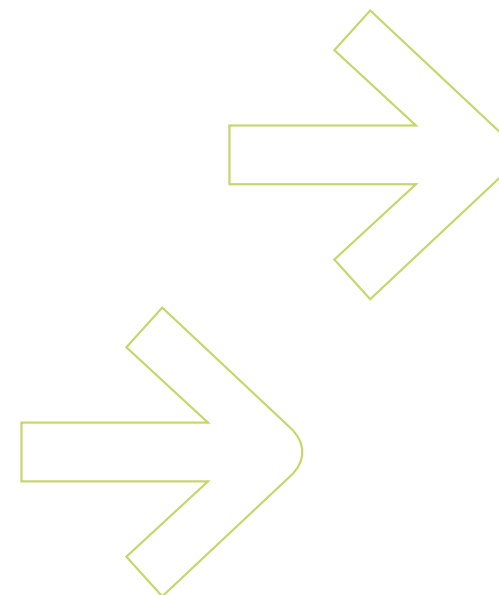
For at komme i gang allerede nu vil regeringen i 2009 særskilt afsætte 125 mio. kr. til en forstærket indsats på bygværker på de mest trafikerede dele af statsvejnettet.

Særlige vedligeholdelsesindsatser i 2009

- Reparation af Langelandsbroen
- Reparation af Ny Lillebæltsbro
- Reparation af belægning og afvanding på en række store broer, herunder ved Vejlefjordbroen, Sallingsundbroen, Svendborgsundbroen og Storstrømsbroen
- Reparation af en række klapbroer – Hadsundbroen, Aggersundbroen, Kronprins Frederiks Bro ved Frederikssund og Frederik den IX's bro
- Renovering af betonbelægningen på motorvejen på Falster

En særlig udfordring i forhold til indretningen af vejnettet er lave frihøjder ved motorvejsbroer. Lave broer kan medføre uheldsmæssig omvejskørsel på mindre veje. Det kan betyde både forsinkelser, flere ulykker og mere forurening.

Regeringen vil gennemføre konkrete forbedringer i forhold til tre særligt problematiske broer med lave frihøjder ved Gelsted på Midtfyn, Stationsvej på Vestsjælland og Hadstenvvej ved Randers. Det vil ske som led i udmøntningen af en ny pulje til udbedring af trafikale flaskehalse.



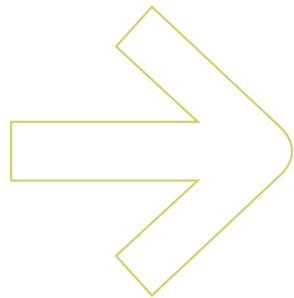
Et sammenhængende Danmark

Det har stor betydning for de enkelte landsdele, at der findes effektive forbindelser til de centrale transportkorridorer mellem landsdelene.

Gode forbindelser og transportmuligheder styrker fleksibiliteten på arbejdsmarkedet og bidrager til at tiltrække virksomheder til lokalområder.

Opkoblinger til de store landsdelsforbindelser på bane og vej

- Busser og regionalbanerne bringer trafik til togbanerne mellem landsdelene
- De overordnede landeveje i bl.a. Nord- og Vestjylland og på Sydsjælland bringer trafik til motorvejsnettet.



Der er i de senere år investeret massivt i at binde Danmark bedre sammen med effektiv infrastruktur, og en række yderligere projekter, der vil forkorte rejsetiderne og forbedre sikkerheden, er besluttet eller i gang. Regeringen vil bruge ca. 9 mia. kr. på at gennemføre de igangværende projekter.

Det gælder først og fremmest det igangværende arbejde med at anlægge de to nye motorveje Vejle – Herning og Århus – Herning, der vil koble Midt- og Vestjylland på motorvejsnettet.

Regeringen vil sikre, at motorvejen Århus – Herning færdiggøres gennem anlæg af den afsluttende etape ved Silkeborg.

Regeringen lægger vægt på, at det skal være nemmere for den enkelte dansker at benytte de store landsdelsforbindelser – også selvom man ikke er direkte ”nabo”.

Der vil mange steder kunne opnås betydelige forbedringer og smidigere trafik ved mindre investeringer, f.eks. ombygninger af kryds og ramper eller anlæg af rundkørsler.

De relativt lave anlægsudgifter betyder, at projekterne ofte vil være en god samfundsøkonomisk investering.

Regeringen vil afsætte en pulje på 0,8 mia. kr. til kapacitets og regularitetsforbedringer og bekæmpelse af lokale flaskehalse.

Det kan f.eks. være:

- Hurtigere togbetjening ved sanering af små lokale hastighedsreduktioner
- Bedre regularitet ved etablering af ekstra sporskifter og vendemuligheder
- Øget og bedre trafikafvikling ved perronforlængelser, udvidelse af opstillingsspor og andre forhold, som har betydning for kapaciteten
- Forbedringer af tilslutningsanlæg og ramper til motorvejsnettet
- Trafiksaneringer i bysamfund langs overordnede vejstrækninger
- Ombygning af kryds og rundkørsler med kapacitetsproblemer.

Det er tidligere aftalt at udarbejde en VVM-undersøgelse af en færdiggørelse af motorvejen Vejle – Herning gennem udbygning af Brande omfartsvej. Beslutningsgrundlaget foreligger i 2009, hvorefter der vil kunne tages stilling til projektet.

Det er tidligere aftalt at færdiggøre det tidligere Frederiksborg Amts arbejde med et beslutningsgrundlag for en ny forbindelse ved Roskilde Fjord. Beslutningsgrundlaget foreligger i 2009.

Der foreligger endvidere amtsligt udarbejdede VVM-undersøgelser og forundersøgelser af en række projekter ved Randers, Vejle, Skagen og Næstved, der har til formål at skabe mere effektive vejforbindelser til det overordnede vejnet, og som det kan være relevant at følge op på.

En trafikplan for hovedstadsområdet

Sjælland er i dag én stor pendlingsregion, og det er i pendlerkorridorerne til og fra hovedstadsområdet, at trængselsproblemerne i dag er værst.

Internationale undersøgelser viser, at mobiliteten i hovedstadsområdet fortsat er høj sammenlignet med andre europæiske hovedstæder. Men der er tusindvis af pendlere, som hver dag sidder i kø til og fra hovedstadsområdet.

Opgørelser har vist, at bilister i hovedstadsområdet holder i kø i mere end 100.000 timer hver dag. Det svarer til et samfundsøkonomisk tab på 6 mia. kr. om året i hovedstaden alene.

Også på baneområdet er der tab i milliardklassen som følge af togforsinkelser.

Derfor vil regeringen forbedre forholdene for pendlerne.

Det er regeringens klare mål, at trafikforholdene i hovedstadsområdet ikke udvikler sig til det man kender fra en række andre europæiske hovedstæder.

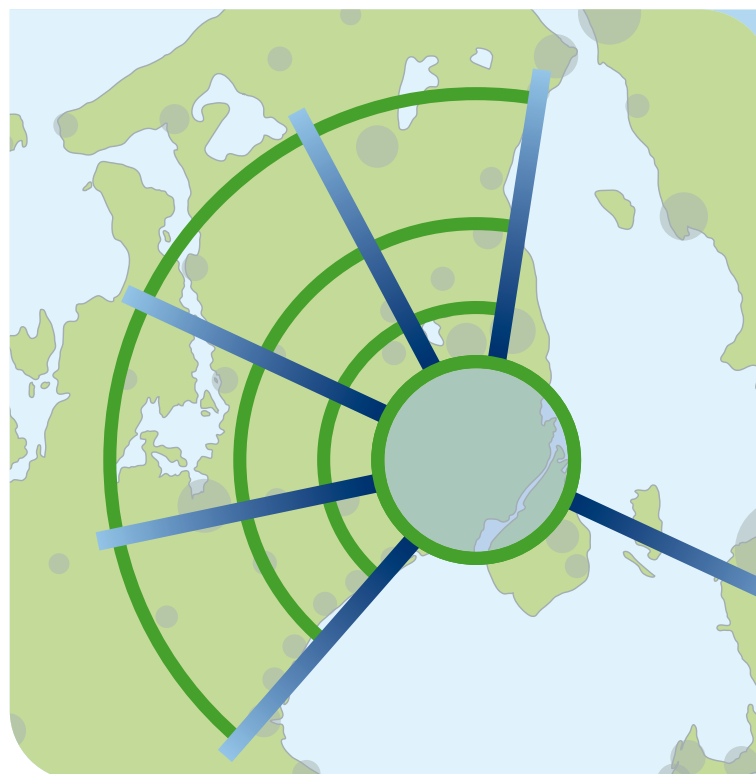
Det kræver, at en så stor andel af trafikvæksten som muligt overflyttes til den kollektive trafik. Det vil bidrage til at løse trængselsproblematikken og indebære store fordele i forhold til miljø og målsætningen om at nedbringe CO₂-udledningerne.

Centrale udfordringer i hovedstadsområdet

- Stigende trængsel og risiko for nedsat mobilitet
- Stigende global storbykonkurrence
- Øget pendling

Regeringen vil sætte ind dér hvor trængslen er størst og flest mennesker hver dag generes af trængsel, køer, forsinkelser og aflyste tog.

Det vil indebære en øget indsats i både "Byfingrene", "Ringene" og "Håndfladen".



"Byfingrene" omfatter de store indfaldskorridorer mod Køge, Holbæk, Frederikssund, Hillerød og Helsingør samt Øresundskorridoren. Der er både vej- og banebetjening i alle korridorer.

I "håndfladen" udgøres det overordnede transportnet af de mest bynære dele af indfaldskorridorerne, Ring 2, de indre dele af S-banenettet og Metrosystemet.

"Ringene" uden for Håndfladen udgøres i dag af Ring 3, Motorring 3 og Ring 4, som alle er vejkorridorer.

Styrkelse af den kollektive trafik

Jernbanenettet skal løfte en større del af pendlertrafikken i hovedstadsområdet.

Det vil afhjælpe trængselsproblemerne i myldretiderne og samtidig sikre, at de store trafikmængder i hovedstadsområdet afvikles så miljørigtigt som muligt. Målet er hurtigere og mere attraktive togforbindelser.

Metrocityringen

Der er allerede truffet beslutning om udvidelse af metroen med 17 nye stationer i form af Metrocityringen.

Udvidelsen af metroen giver et betydeligt løft til den kollektive transport i de bynære dele af København – ”håndfladen” - og dermed et stærkt forbedret, attraktivt og sammenhængende kollektivt transporttilbud.

Samtidig vil udbygningen af metrosystemet bidrage til at lette trafikken i det indre København ved at flytte en stor del af den under jorden.

Hurtigere S-tog

Som led i målsætningen om at overflytte biltrafik til jernbanen kan det være relevant at se nærmere på effekterne af en hurtigere S-togsbetjening.

Det kan bl.a. være relevant at reducere rejsetiden i Hillerødfingeren. Der er således et stort potentiale i at tiltrække bilister fra Hillerødmotorvejen til S-togene. Rejsetiden kan nedbringes ved anlæg af overhalingsspor mellem Hellerup og Holte.



Hurtigere pendlerforbindelser

Den nye bane mellem Ringsted og København vil reducere pendlerrejsetiden til 20 min på strækningen Køge – København og 42 min på strækningen Haslev – København.

Udbygningen vil endvidere blive kombineret med markante forbedringer af Parkér og Rejs faciliteterne. Pendlerforbindelserne kan endvidere forbedres med en modernisering af Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk med anlæg af dobbeltspor, hvilket vil give flere og hurtigere tog til Nordvestsjælland.

Kollektiv trafikløsning i Ring 3

Der er en stigende trafik i hovedstadsområdet som forløber i ringforbindelserne på tværs af byfingrene. Dette har givet anledning til en række undersøgelser af mulighederne for at opgradere den kollektive trafikbetjening i Ring 3, der i dag primært er betjent med S-bus.

En række af de berørte kommuner i hovedstadsområdet har sammen gennemført forundersøgelser af en letbaneløsning i Ring 3.

En letbaneløsning vil ifølge undersøgelserne primært blive brugt af de nuværende buspassagerer. Undersøgelserne viser også, at etableringen af en letbaneløsning er meget omkostningstung og har en dårlig samfundsøkonomi.

Regeringen vil derfor som et alternativ pege på muligheden for et højklasset og miljøvenligt bussystem med anvendelse af busbaner og busprioritering i lyskryds.

Projekter som kan styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet

- Modernisering af Nørreport Station
- Opgradering af Sydbanen Ringsted – Nykøbing Falster til højere hastighed
- Hurtigere S-banebetjening mellem Hellerup og Holte
- Øget banekapacitet mellem København og Ringsted svarende til nybygningsløsningen
- Udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød til dobbeltspor

Driften af et sådant bussystem er en opgave for trafikselskabet, men regeringen er indstillet på som led i Grøn transportvision DK at bidrage til at undersøge en særligt energieffektiv løsning.

Udbygning af vejnettet

I visse indfaldskorridorer i hovedstadsområdet er trafikmængderne så store – og trafikvæksten så kraftig – at det ikke er realistisk at håndtere trængselsproblemerne alene gennem forbedringer af banebetjeningen, kørselsafgifter og nye teknologiske løsninger.

Der vil derfor sideløbende med den markante oprustning af banetrafikken være behov for at udvikle vejnettet i hovedstadsområdet. Målsætningen er, at der i hver byfinger er en højklasset vejforbindelse, som er tilpasset den bymæssige udvikling i den enkelte finger.

Regeringen vil lægge vægt på, at der her og nu sættes ind dér, hvor belastningen er størst i ringvejene og indfaldskorridorerne.

Køge Bugt-korridoren er indfaldskorridor for trafikken til og fra Fyn og Jylland, international godstrafik og pendlertrafik til og fra København.

En udbygning af den sydlige strækning mellem Greve og Køge vil kunne bidrage til at forhindre, at strækningen udvikler sig til en flaskehals.

I Ring 3 korridoren er mulighederne for fysiske udbygninger af vejkapaciteten efter den igangværende udbygning af Motorring 3 særdeles begrænsede.

Udbygningen er dog udført, så der er mulighed for en senere inddragelse af nødsporet som kørespor i myldretiderne.

Et vigtigt element i den fremadrettede strategi kan herudover være en udbygning af vejkapaciteten i Ring 4-korridoren. Den har et stort potentiale for at aflaste de indre byområder og de indre ringe, herunder Motorring 3.

I et noget længere perspektiv kan det endvidere være nødvendigt at overveje at udvikle vejforbindelserne i Ring 5-korridoren og analysere perspektiverne i en østlig ringvejsforbindelse f.eks. i form af en havnetunnel.

Der er udarbejdet VVM-redegørelse vedr. anlæg af motorvej i Frederikssundfingeren mellem Ring 4 og Frederikssund. Der er tale om den mest trafikerede statsvej, som ikke har motorvejsstandard.

Med en 2. etape af projektet mellem Motorring 4 og Tværvej, herunder en forlængelse af Tværvej som motortrafikvej, vil der kunne opnås forbindelse fra motorvejen til Frederikssundsvej. Med Tværvejsforbindelsen vil der i realiteten blive anlagt en mindre del af en fremtidig Ring 5.

Projektet vil kunne reducere rejsetiden og begrænse de trængselsproblemer, der er på den mest trafikerede strækning tættest ved København.

Projekter der vil kunne begrænse trængsel på vejene i hovedstadsområdet

- Køge Bugt Motorvejen mellem Greve og Køge
- Motorring 4 mellem Taastrup og Frederikssundmotorvejen
- Frederikssundmotorvejens 2. etape mellem Motorring 4 og Tværvej
- Forbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3

Det er tidligere politisk aftalt at udarbejde VVM-undersøgelser vedr. en udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverød og Isterød. Beslutningsgrundlaget vil foreligge i 2009, hvorefter der vil skulle tages nærmere stilling til projektet.

Regeringen vil afsætte de nødvendige midler til et meget ambitiøst ITS-pilotprojekt på Helsingørmotorvejen, som kan bidrage til at forbedre trafikafviklingen i en årrække.

Strategisk analyse af udbygningsmulighederne

Regeringen vil iværksætte en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i hovedstadsområdet.

Analysen skal bl.a. behandle følgende overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger:

- Bedre stationskapacitet
- Øget banebetjening i "Håndfladen"
- Den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren
- Fuldautomatisk S-banedrift
- Samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer
- Et trafikalt sammenhængende banenet
- Etablering af en fuldt udbygget Ring 4
- Anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel
- Perspektiver i Ring 5-korridoren.

Kommunerne tænkes inddraget i arbejdet. Analysen kan ses som en opfyldelse af den forpligtelse til at udarbejde en trafikal helhedsplan for hovedstadsområdet, som regeringen og forligspartierne indgik aftale om i den politiske aftale af 2. februar 2006 om Cityringen.

Det er også nødvendigt at undersøge de konkrete muligheder for at udnytte infrastrukturen bedre ved at sprede trafikken mere hen over døgnet. Det handler om meget mere end trafik – det handler også om sædvaner og indretningen af vores samfund i øvrigt.

Regeringen vil derfor iværksætte en analyse af, om love, regler og sædvaner skaber barrierer for en bedre udnyttelse af infrastrukturen, f.eks. i forhold til om transporten af varer til butikkerne kan spredes over et længere tidsrum samt effekterne af en ændring heraf. Også indretningen af den grønne kørselsafgift kan indgå i analyserne.

En trafikplan for Østjylland

Østjylland er i rivende udvikling. Trekantområdet og Århus er på vej til at vokse sammen til en stor, dynamisk og funktionelt sammenhængende byregion.

Men trængselsproblemer udgør også her en stigende belastning for både pendlere og erhvervslivet.

Det skyldes ikke mindst, at den overordnede infrastruktur i området i de senere år er kommet under stigende pres, i takt med at infrastrukturen i højere grad skal betjene flere trafiktyper, der alle er i vækst, herunder:

- International trafik og landsdelstrafik, ikke mindst en betydelig godstrafik fra det nord- og midtjyske område
- Regional trafik, bl.a. pendlertrafik, primært på strækningen mellem trekantområdet og Århus-området, men også mod øst fra Vestfyn og nord mod Randers og Aalborg
- Lokal trafik omkring de enkelte større bysamfund

Trængselsproblemerne berører især de mange pendlere, der hver dag krydser Vejlefjordbroen, og erhvervslivet i området får stadigt sværere ved at tiltrække arbejdskraft.

For at understøtte erhvervs- og byudviklingen i Østjylland og nedbringe trængsel vil regeringen styrke den kollektive trafik i regionen og samtidig sætte ind på de mest trængte vejkorridorer.

Centrale udfordringer i Østjylland

- Udvikling af banetrafikken
- Trængslen i E45 korridoren
- Sammenhæng mellem infrastruktur, byudvikling og erhvervslokalisering

Det forhold, at der er tale om relativt nye udviklingstendenser og problemstillinger indebærer således, at svar og løsninger på de enkelte udfordringer i Østjylland ikke i alle tilfælde er givet på forhånd.

Regeringen vil sætte fokus på udviklingsmulighederne for den kollektive transport og reduktion af trængsel, ligesom samspillet i transportsystemet vil skulle afdækkes nærmere. Det er nødvendigt for, at der kan træffes langsigtede og holdbare beslutninger.



Regeringens trafikplan for Østjylland

- En strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i og til Østjylland
- Modernisering og forbedring af banenettet
- Øget kapacitet i de mest trængselsramte vejkorridorer
- Bedre kapacitetsudnyttelse ved hjælp af bl.a. ny teknologi

Modernisering og forbedring af banenettet

Regeringens indsats for at styrke den kollektive trafik i Østjylland tager udgangspunkt i en modernisering og forbedring af banenettet.

Regeringen vil som led i en samlet strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i Østjylland udarbejde en baneplan for Østjylland.

Baneplanen skal afdække mulighederne for at kombinere hurtigere rejsetider over længere afstande – som led i Timemodellen – med en bedre lokal betjening.

Hurtigere linjeføringer f.eks. mellem Horsens og Århus og over Vejle Fjord skal analyseres, ligesom perspektiver for etablering af nye stationer i samspil med den langsigtede byudvikling vil være et centralt element.

Centrale emner der skal undersøges i en baneplan for Østjylland

- Hurtigere rejsetider via nye supplerende banestrækninger mellem Horsens og Århus
- Yderligere rejsetidsreduktion eventuelt med banebro over Vejle Fjord eller eventuelt ny bane Odense – Horsens
- Muligheder for at opnå bedre forbindelser mellem trekantområdet og Århus-området
- Muligheder og perspektiver for etablering af nye stationer i samspil med den langsigtede byudvikling
- Koordinering med aktiviteterne omkring anlæg af en letbane og på sigt muligvis et større letbanenet i Århus-området

Letbane i Århus

Der er igangsat en VVM-undersøgelse af mulighederne for en letbaneløsning i Århus i samarbejde mellem de lokale myndigheder og staten.

Projektet omfatter dels nyanlæg af en letbanestrækning fra Århus H til Skejby, Lisbjerg og Lystrup, dels at der på Odder- og Grenaa-banerne indsættes nye lette togsæt, som kan benyttes både på de eksisterende nærbanestrækninger og på den nye strækning.

En letbane vil betyde en kvalitetsforbedring i den kollektive trafikbetjening i Århus og sikre betjening af områder med store arbejdspladser.

Der vil skulle tages stilling til projektet, når VVM-undersøgelsen er gennemført, og der dermed er et bedre grundlag for at vurdere projekt- og samfundsøkonomi.

Etablering af en letbane i Århusområdet vil i alle tilfælde kræve et meget betydeligt engagement fra trafikskabet og de berørte kommuner, særligt Århus kommune.

Staten driver i dag Grenaa-banen. Grundlaget for et statsligt engagement i en ny letbane skal bl.a. ses i sammenhæng hermed.

Reduktion af trængsel i Østjylland

På vejsiden vil regeringen lægge vægt på, at der sker forbedringer i forhold til de mest trængselsramte strækninger i den østjyske motorvejskorridor, E45, hvor der er begyndende trængsel.

Det gælder dels på strækningen omkring Vejlefjordbroen, hvor der er begyndende trængselsproblemer, dels strækningen ved Kolding, som kan udvikle sig til en flaskehals for trafikken til og fra Sønderjylland.

E20 mellem Middelfart og Nr. Aaby har samtidig betydning for trafikafviklingen i Østjylland.

Indsatsen skal kombineres med en målrettet anvendelse og udvikling af ITS og udvikling af Parkér og Rejs faciliteterne, der hvor der er grundlag for det.

Projekter der vil kunne begrænse trængsel på vejene i Østjylland og på Vestfyn

- E45 ved Vejlefjordbroen
- E20 ved Kolding
- E20 på mellem Middelfart og Nr. Aaby
- Intelligente Transportsystemer
- Parkér og Rejs

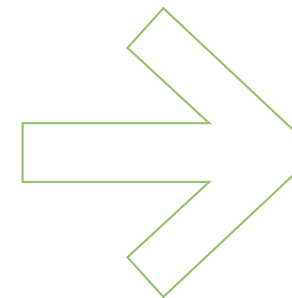
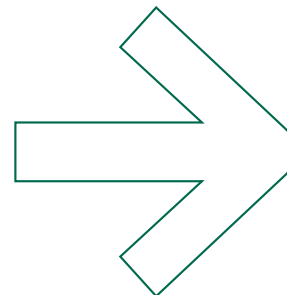
Der foreligger en forundersøgelse af mulige forbedringer af Rute 26 mellem Århus og Hanstholm.

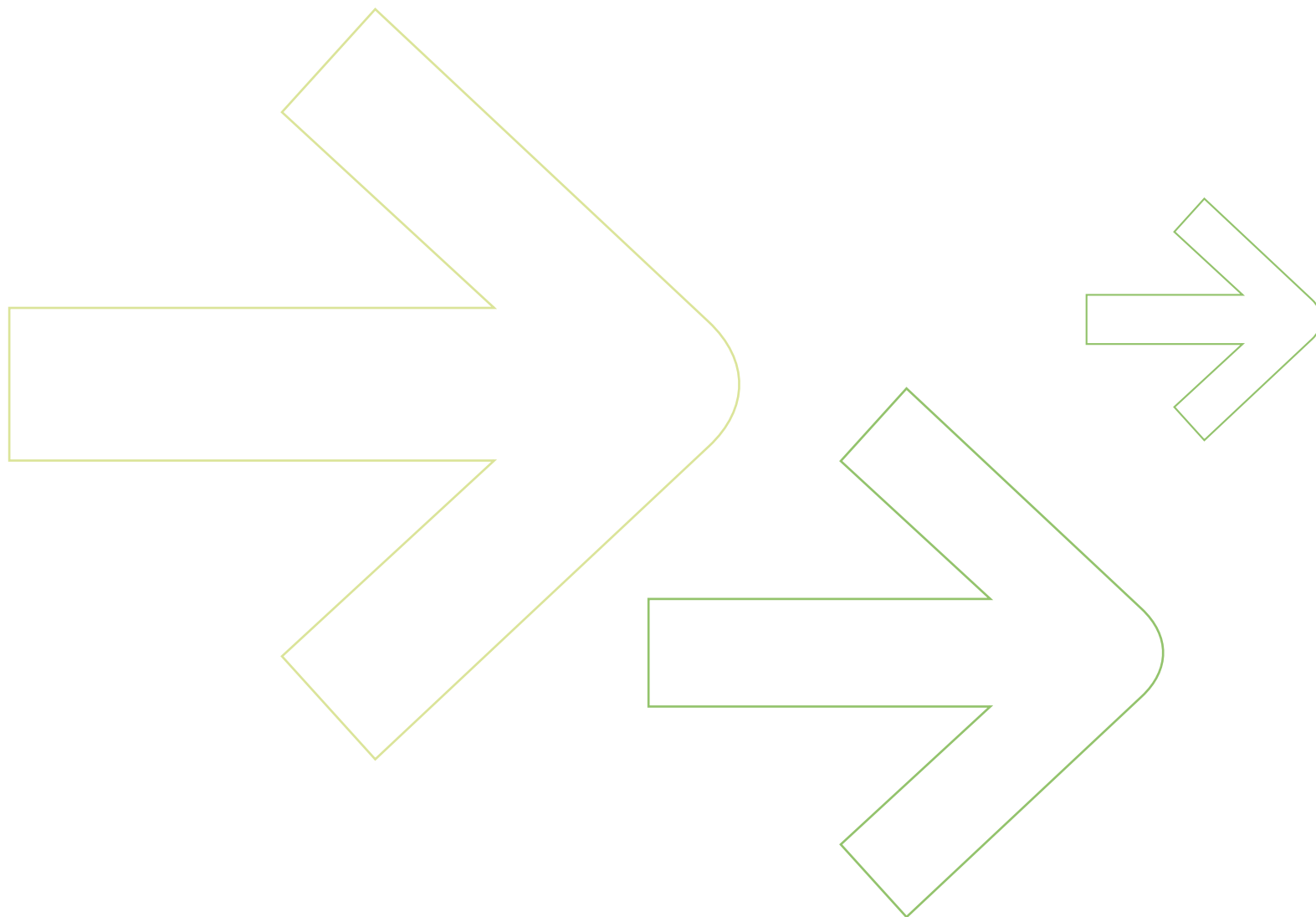
Strategisk analyse af udbygningsbehovet

For at skabe et solidt grundlag for de langsigtede beslutninger i området vil regeringen iværksætte en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i og til Østjylland.

Analysen skal gennemføres i samarbejde med de lokale myndigheder og bl.a. omfatte:

- En baneplan for Østjylland med sigte på at realisere Timemodellen mellem Odense og Århus
- De langsigtede kapacitetsbehov for trafikken mellem Sjælland, Fyn og Jylland, herunder ikke mindst ved Lillebælt
- De langsigtede kapacitetsbehov for den nord-sydgående vejtrafik i Jylland





3

En grøn investeringsplan

- 150 mia. kr. til transport frem til 2020
- En ny Infrastrukturfond på 90 mia. kr.
- Rullende investeringsplanlægning
- Tre fremadrettede strategiske analyser



3. En grøn investeringsplan

Regeringen har høje ambitioner om fremtidens grønne transportsektor. Danmark skal fastholde sin position som et land med en infrastruktur og mobilitet på højt internationalt niveau – med de fordele det indebærer både for den enkelte dansker og for dansk erhvervsliv.

Regeringen vil derfor investere mere end 150 mia. kr. i et udbygget grønt transportsystem frem til 2020.

Regeringen vil skabe en Infrastrukturfond, der skal finansiere de kommende års betydelige investeringer i jernbaner og veje.

Transportinvesteringer er langsigtede og komplicerede projekter, som kræver kontinuitet og sammenhæng i planlægningen. Der er behov for løbende at prioritere de konkrete projekter, så der investeres dér, hvor behovet er størst.

Derfor vil regeringen lægge op til en rullende investeringsplanlægning: Hvert andet år skal der tages stilling til konkrete anlægsprojekter, hvor der er analyser og beslutningsgrundlag. Og hvert fjerde år skal der tages stilling til hvilke projekter, der skal forberedes med nye analyser.

Investeringerne vil ske inden for rammerne af en holdbar finanspolitik.

Ny Infrastrukturfond på 90 mia. kr.

Regeringen vil skabe en ny Infrastrukturfond, der skal finansiere de kommende års betydelige investeringer i baner og veje samt forsøgsprojekterne og de konkrete tiltag til reduktion af CO₂-udledningen under Grøn transportvision DK.

Regeringen vil indskyde 89 mia.kr. i Infrastrukturfonden fra starten af. DSB vil i tillæg hertil finansiere projekter for 1 mia. kr., således at der samlet anvendes 90 mia. kr.

Det svarer i sig selv til en markant stigning i det årlige investeringsniveau. Men planen er, at fonden løbende tilføres midler fra de forskellige finansieringskilder, som regeringen vil inddrage frem mod 2020.

Omkring to tredjedele forventes at gå til investeringer i kollektiv trafik.

Infrastrukturfonden: Finanskilder

- Basis: 89 mia. kr., inkl. 6 mia. kr. fra salget af Scandlines og 6 mia. kr. fra Storebæltsforbindelsen
- Effektivisering af jernbanesektoren
- Merprovenu fra kørselsafgifter vedrørende udenlandske køretøjer
- Øvrige mulige finansieringskilder

Basismidlerne omfatter det skattefinansierede investeringsrådium samt en række finansieringskilder i form af bl.a. realiserede udbudsgevinster inden for jernbanesektoren og driftsbesparelser som følge af signalprojektet.

Endvidere indgår 6 mia. kr. fra salget af Scandlines, som er forudsat at medfinansiere gennemførelsen af signalprojektet, i basismidlerne.

Regeringen ønsker desuden i perioden 2009-2020 at tilføre Infrastrukturfonden 6 mia. kr. fra A/S Storebælt. Det vil forlænge forbindelsens tilbagebetalingstid med 3 – 4 år.

Dertil kommer en række yderligere finansieringskilder, som det er for tidligt at sætte konkrete tal på, men som forventes at kunne realiseres frem mod 2020.

Frem mod 2020 kan der realiseres yderligere gevinster ved en bedre og mere effektiv jernbanedrift. Disse midler ønsker regeringen at føre tilbage til jernbanen i form af investeringer i bedre jernbaneinfrastruktur.

Jo bedre jernbaner og tog, desto mere effektiv og attraktiv bliver jernbanetrafikken, og derved kan der frigøres yderligere midler til nye investeringer. Det er en positiv spiral.

Endvidere vil Infrastrukturfonden kunne tilføres et merprovenu fra den nye kørselsafgift, som rækker udover den del, der skal modsvare nedsættelsen af registreringsafgiften. Det drejer sig om merprovenu fra udenlandske køretøjer i Danmark.

Strategiske analyser

- Den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i og til Østjylland
- Den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i hovedstadsområdet
- Elektrificering af de resterende dele af hovedbanenettet

Prioritering af nye initiativer

En række projekter er principbesluttede i forbindelse med tidligere trafikaftaler. Det gælder bl.a. udskiftning af signalerne på fjern- og S-banen, en modernisering af Nørreport Station og anlæg af den sidste etape af motorvejen mellem Århus og Herning ved Silkeborg.

Regeringen har afsat midler til, at disse projekter kan gennemføres.

Regeringen har med investeringsplanen afsat midler til i perioden frem til og med 2020 at gennemføre en lang række nye initiativer, som vil kunne bidrage til at fremtidssikre den danske infrastruktur. Dette omfatter:

- Stillingtagen til de projekter, hvor der foreligger et beslutningsgrundlag i form af en VVM-undersøgelse eller lignende.
- Beslutning om igangsættelse af nye VVM-undersøgelser, herunder om højhastighedstog mellem de store byer i form af Timemodellen.
- Igangsættelse af langsigtede strategiske analyser vedr. de trafikale udfordringer i hovedstadsområdet, Østjylland samt vedr. elektrificering af banenettet.

På den måde vil alle bilister på de danske veje – også dem der ikke betaler andre skatter og afgifter i Danmark – komme til at bidrage til vedligeholdelsen og udbygningen af den danske transportinfrastruktur.

Herudover kan der tilføres holdbart provenu fra øvrige finansieringskilder, der måtte blive prioriteret til transportområdet i perioden frem mod 2020.

Regeringen vil derudover indgå aftale med DSB om, at der gennemføres forbedringer af adgangen til den kollektive transport, herunder Parkér og Rejs, for 1 mia. kr. i perioden 2009 – 2020. Investeringerne finansieres gennem salg af ledige arealer hos DSB.

Rullende planlægning

Regeringen vil lægge op til, at fremtidens investeringsbeslutninger på infrastrukturområdet sker med udgangspunkt i rullende investeringsplanlægning.

I forbindelse med de årlige finanslovforhandlinger vil der fremover skulle tages stilling til den konkrete udmøntning af de puljer, der med investeringsplanen afsættes frem mod 2014.

Den rullende planlægning indebærer også, at der hvert andet år skal tages stilling til de konkrete anlægsprojekter, hvor der foreligger beslutningsgrundlag. Hvert fjerde år skal der tages stilling til, hvilke nye analyser og beslutningsgrundlag, der skal udarbejdes.

I de kommende år vil der blive færdiggjort beslutningsgrundlag for en række vigtige, konkrete projekter, som det tidligere er aftalt at undersøge.

Der er samtidig på baggrund af Infrastrukturkommissionens analyser og anbefalinger en række projekter, som det kan blive relevant at forholde sig til frem mod 2020 – herunder i form af udarbejdelse af VVM-undersøgelser eller forundersøgelser.

Regeringen mener det er relevant at overveje, hvilke af disse projekter, der skal træffes beslutning om at gennemføre eller tilvejebringe beslutningsgrundlag for.

Mulighederne for at realisere projekterne er givet ved Infrastrukturfondens rammer, herunder mulige yderligere holdbare finansieringskilder, der kan øge Infrastrukturfonden ud over basismidlerne.

Regeringen vil gennemføre en række strategiske analyser af fremtidens transportbehov og udbygningsmuligheder på infrastrukturområdet, herunder i hovedstadsområdet og Østjylland.

Den strategiske planlægning kan bl.a. bidrage til at kortlægge mulige projekter og indsatsområder, herunder også sammentænke infrastrukturudviklingen med by- og erhvervsudviklingen.

Regeringen har afsat knap 60 mia.kr. til nye anlægsprojekter til og med 2020.

Heraf er 22 mia.kr. afsat til signalprojektet og 11 mia.kr. er reserveret til de første etaper af Timemodellen – udbygning af banekapaciteten mellem København og Ringsted og opgradering af strækningerne Ringsted – Odense og Hobro – Aalborg. Endvidere er 0,2 mia. kr. afsat til en renovering af Nørreport Station i København, mens godt 6 mia.kr. er afsat til motorvejen Århus – Herning ved Silkeborg.

Der resterer 19½ mia. kr. til yderligere vej- og baneprojekter og nye puljer i perioden, herunder til finansiering af fordyrelser på igangværende vejprojekter.

Særlige fokusområder – nye puljer

Regeringen vil som led i investeringsplanen etablere puljer med henblik på at muliggøre en løbende, og målrettet indsats inden for en række prioriterede fokusområder.

Det drejer sig bl.a. om intelligente transportsystemer, støj, trafiksikkerhed, Parkér og Rejs, banegods og udbedring af lokale trafikale flaskehalse. Puljerne afsættes i første omgang frem til 2014, hvorefter regeringen vil lægge op til en fornyet prioritering.

Foruden disse nye puljer foreslår regeringen, at Vejdirektoratets pulje ”anlæg til fremme af sikkerhed og miljø” videreføres til 2014 og at Banedanmarks pulje til sikring og nedlæggelse af overkørsler videreføres til 2020.

Nye puljer (mia. kr. 2009 – 2014)

Bedre adgang til den kollektive transport	1,0
Nye teknologiske muligheder (ITS)	0,6
Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse	0,8
Mere cykeltrafik	0,5
Bedre trafiksikkerhed	0,5
Fremme af godstrafik på bane	0,1
Støjbekæmpelse	0,4
Nye beslutningsgrundlag og landsdækkende trafikmodel	0,4

Der vil typisk være tale om mindre projekter, som vil kunne planlægges og gennemføres i løbet af kort tid og derfor hurtigt vil gavne fremkommeligheden.

Der er under de enkelte indsatsområder i del 1 og 2 peget på en række konkrete tiltag vedr. bl.a. udbedring af lokale flaskehalse, intelligente transportsystemer og fremme af cykelpendling, som regeringen vil prioritere at gennemføre inden for de relevante puljer.

Den igangværende og besluttede indsats

Regeringen har allerede igangsat en lang række vigtige initiativer, som vil bidrage til at udvikle og forbedre Danmarks transportinfrastruktur. Initiativerne afspejler

regeringens strategi for udviklingen af infrastrukturen gennem genopretning, modernisering og mere kapacitet.

Der er således tale om indsatser for at styrke jernbanen gennem bl.a. en genopretning af jernbanenettet.

Endvidere er der tale om en række initiativer med henblik på at begrænse trængslen på vejnettet gennem udbygning af vejkapaciteten på en række af de mest trafikerede strækninger. Det gælder bl.a. den sidste etape af udbygningen af Motorring 3, udbygning af Holbækmotorvejen ved Roskilde og anlæg af 1. etape af Frederikssundmotorvejen.

Regeringen vil reservere midler til at sikre en gennemførelse af disse vigtige investeringer.

For en række af de igangværende projekter er der varslet fordyrelser i forhold til de anlægsoverslag, der forelå, da der blev truffet beslutning om at gennemføre projekterne.

Procentuelt er der tale om de største overskridelser på en række omfartsvejsprojekter, som staten overtog fra amterne i forbindelse med Kommunalreformen. Opgjort i kroner vedrører de største fordyrelser motorvejsprojektet Kliplev – Sønderborg og motortrafikvejen Holbæk – Vig.

Regeringen vil være indstillet på at drøfte håndteringen af fordyrelserne for de enkelte projekter som led i den samlede prioritering.



Private kompetencer skal udnyttes

Regeringen lægger vægt på at de kompetencer, der findes i den private sektor, inddrages bedst muligt i forbindelse med planlægning og udførelse af større anlægsprojekter på infrastrukturområdet.

Det kan eksempelvis være i form af Offentligt Privat Samarbejde (OPS) eller Offentligt Privat Partnerskab (OPP).

Regeringen vil arbejde for, at større fremtidige anlægsprojekter, hvor det skønnes relevant, OPS-vurderes.

OPS- eller OPP-vurderingen kan eksempelvis ske i forbindelse med VVM-undersøgelsen.

De besluttede projekter vedr. anlæg af en Metrocityring og Femern Bælt forbindelsen omfatter brugerfinansiering.

Der kan også fremover være mulighed for brugerbetaling i forbindelse med konkrete projekter.

Kommunale infrastrukturprojekter

Regeringen har noteret sig, at nogle kommuner på baggrund af blandt andet de nye opgaver, de har fået som følge af overtagelsen af ansvaret for en del af de tidligere amters investeringer i trafikinfrastruktur, finder det vanskeligt at finansiere og gennemføre større trafikinfrastrukturprojekter.

Regeringen vil derfor med inddragelse af KL frem mod forhandlingerne om en aftale for kommunernes økonomi i 2010 opstille mulige løsninger, som er i overensstemmelse med den aftalebaserede styring af den kommunale økonomi.

Øget forskning – landstrafikmodellen

Regeringen vil afsætte 60 mio. kr. til udvikling af en landsdækkende trafikmodel, der kan styrke grundlaget for en langsigtet og helhedsorienteret infrastrukturplanlægning og give et mere nuanceret billede af de enkelte projekters trafikale effekter og virkning i forhold til miljø og CO₂-udledning.

Landstrafikmodellen er bl.a. nødvendig med henblik på at skabe et bedre grundlag for at vurdere konsekvenser af konkrete initiativer i forhold til sammenhæng og trafikfordeling mellem individuel og kollektiv transport.

Modellen vil endvidere give et bedre grundlag for at vurdere de bredere konsekvenser af større infrastrukturprojekter for den trafikale sammenhæng i Danmark.

Du kan få mere information
på Transportministeriets
hjemmeside: www.trm.dk

Bæredygtig transport

– bedre infrastruktur

December 2008

Henvendelse om udgivelsen kan ske til:

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Publikationen kan hentes på www.trm.dk

Design BGRAPHIC

Foto Luftfoto ved Sprogø: Sund og Bælt
Tog set fra mark: René Strandbygaard, Filmselskabet
Familie med cykler: Ulrik Jantzen, Das Büro
Støjskærm: Jens V. Nielsen, Vejdirektoratet
Samtale i togkupé: René Strandbygaard, Filmselskabet
Ur: René Strandbygaard, Filmselskabet
ITS vejskiilt: Lars Bahl, Vejdirektoratet
Godsarbejde på havnen: René Strandbygaard, Filmselskabet
Motorvej ved Alling Å: Steen Vedel, Vejdirektoratet
Togrejsende på perron: René Strandbygaard, Filmselskabet
Arrivatog: Arriva
Øresundsbroen med ænder: Bjarke Ørsted
Nærbillede af Sprogø: Sund og Bælt

Tryk Glumsø Bogtrykkeri A/S



