

Aftaler om En grøn transportpolitik

2009

**Aftaler om
En grøn transportpolitik
2009**

Aftaler om En grøn transportpolitik 2009

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN trykt udgave: 978-87-91013-02-7
ISBN netudgave: 978-87-91013-16-4
Tryk: Glumsø Bogtryk A/S
Oplag: 500



Aftaler om En grøn transportpolitik 2009

En grøn transportpolitik	7
Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en grøn transportpolitik (29. januar 2009)	
En moderne jernbane	43
Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en moderne transportpolitik (22. oktober 2009)	
Nye initiativer som led i udmøntning af puljer.....	49
Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om nye initiativer som led i udmøntning af puljer (22. oktober 2009)	
Tillæg til aftale af 22. oktober 2009 om nye initiativer som led i udmøntning af puljer	67
Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om tillæg til aftale af 22. oktober 2009 om nye initiativer som led i udmøntning af puljer (2. december 2009)	
Visse vejprojekter.....	69
Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om visse vejprojekter (22. oktober 2009)	
Bedre veje mv.	71
Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om bedre veje mv. (2. december 2009)	

Indhold

EN GRØN TRANSPORTPOLITIK	7
A. RAMMER OG PRINCIPPER FOR EN GRØN TRANSPORTPOLITIK	8
1. Overordnede principper	8
2. Finansieringselementer	9
3. Rullende planlægning	10
4. Grøn transportvision DK	11
5. Principper for en grøn kørselsafgift	12
6. Grøn forskningsindsats	12
7. Styrket grundlag for strategisk planlægning på transportområdet	13
8. Temaer og rammer for nye puljer	13
B. KONKRETE INITIATIVER PÅ TRANSPORTOMRÅDET	15
1. Nyt signalsystem på Banedanmarks net	15
2. En Timemodel for fjerntogstrafikken	16
3. Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)	18
4. Stillingtagen til fordyrede anlægsprojekter	19
5. Særlig vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet i 2009	20
6. Anlæg af Frederikssundmotorvejen.....	21
7. Modernisering af Nørreport Station	22
8. Fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet.....	23
9. Fremrykket opgradering af Sydbanen	23
10. Erhvervslivets transport og bedre forbindelser til havnene	23
Bedre vejforbindelser til havnene.....	23
Styrkelse af gods på jernbanen	26
Etablering af dobbeltspor i Sønderjylland.....	28
Bedre rastepladser	28
Øget højde på motorvejsbroer.....	29
11. Udmøntning af puljer i 2009	29
Pulje til bedre adgang til den kollektive transport	30
Pulje til bedre fremkommelighed for busser.....	31
Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer.....	31
Pulje til medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småer og ø-kommuner	31
Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3 korridoren i hovedstadsområdet	32
Pulje til stationsmoderniseringer	32
Pulje til nye teknologiske muligheder (ITS)	32
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse	33

Pulje til mere cykeltrafik	33
Pulje til bedre trafiksikkerhed	34
Pulje til fremme af godstrafik på bane	35
Pulje til støjbekæmpelse.....	35
Forlængelse af pulje til fremme af sikkerhed og miljø (2009-14).....	36
Forlængelse af pulje til bedre sikkerhed ved overskæringer (2015-2020)	36
12. Nye beslutningsgrundlag.....	36
Nye VVM-undersøgelser	37
Nye forundersøgelser.....	38
Strategiske analyser	38
a. Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland	38
b. Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet	39
c. Strategisk analyse af elektrificering af banenettet	39
Etablering af en landstrafikmodel	40
13. Yderligere konkrete CO2-initiativer under Grøn Transportvision DK	40
Grønne taxaer og modulvogntog.....	41
Forsøgsprojekter	42

EN MODERNE JERNBANE..... 43

Ny jernbane mellem København og Ringsted	44
Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)	45
Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens)	46
Styrkelse af gods på jernbanen	47
Renovering af Nørreport station.....	48

NYE INITIATIVER SOM LED I UDMØNTNING AF PULJER 49

Pulje til mere cykeltrafik	50
Pulje til støjbekæmpelse	54
Pulje til bedre trafiksikkerhed	55
Pulje til nye teknologiske muligheder (ITS)	55
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse	57
Pulje til fremme af godstrafik på jernbane	58
Pulje til bedre fremkommelighed for busser	59
Pulje til øget antal af buspassagerer	60
Pulje til bedre adgang til den kollektive transport	61
Pulje til stationsmoderniseringer	63
Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning.....	63

6.

Pulje til medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småøer og ø-kommuner	64
Jernbaneoverskæringer	65

TILLÆG TIL AFTALE AF 22. OKTOBER 2009 OM NYE INITIATIVER SOM LED I UDMØNTNING AF PULJER

67

Etablering af gangtunnel på Hvalsø Station	68
--	----

VISSE VEJPROJEKTER.....

69

BEDRE VEJE MV.

71

Indledning	72
Udbygning af Køge Bugt Motorvejen.....	73
Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord	74
Udbygning af Motorring 4 omkring København	75
Udbygning af motorvejen på Vestfyn	75
Udbygning af Helsingørmotorvejen	76
Udbygning af Brande omfartsvej til motorvej	77
Anlæg af nordlig omfartsvej ved Næstved	77
Anlæg af nordligt hængsel til Djursland ved Randers	78
Anlæg af Slagelse omfartsvej, 2. etape.....	78
Anlæg af nordlig omfartsvej ved Grenå	79
En forstærket indsats i vedligeholdelsen af det statslige vejnet	79
Undersøgelse af letbane i Odense	80
Pulje til Stationsmodernisering	81
Forundersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn.....	81
Finansiering	82

BILAG 1 OVERSIGT OVER AFTALER OM EN GRØN TRANSPORTPOLITIK 2009

83

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

En grøn transportpolitik

29. januar 2009

8.

Regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance har indgået en aftale om dels de overordnede rammer og principper for udviklingen af en grøn transportpolitik i de kommende år, dels en række konkrete initiativer på transportområdet.

A. Rammer og principper for en grøn transportpolitik

1. Overordnede principper

Parterne er enige om følgende principper for en grønnere transportpolitik:

- Transportens CO₂-udledning skal ned, og der skal gennemføres en grøn omlægning af bilskatten
- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne
- Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen
- Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed
- Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport
- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur
- Støj og luftforurening i byerne skal ned

Principperne for en grøn transportpolitik udmøntes gennem en række konkrete initiativer, som finansieres af en infrastrukturfond, jf. afsnit 2.

Parterne er enige om, at anvendelsen af infrastrukturfondens midler alene er aftalebundet i det omfang, der med denne aftale er indgået eller med senere aftaler indgås aftaler om at afsætte eller reservere midler til konkrete anlægsprojekter, vedligeholdelsesindsatser m.v.

Parterne er desuden enige om, at aftalen indebærer en invitationsret til transportpolitiske forhandlinger på de af aftalen omfattede områder i perioden frem til og med 2020. Aftalen indebærer dog ikke, at alle parter skal være enige om gennemførelse af alle konkrete projekter m.v. frem til og med 2020. Endvidere respekterer aftalen gældende delforlig på området.

Dansk Folkeparti tilslutter sig den politiske aftale af 2. september 2008 mellem regeringen, Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre om en fast Femern Bælt forbindelse og indgår i forligskredsen.

2. Finansieringselementer

Parterne har noteret sig, at regeringen har etableret en Infrastrukturfond, der skal finansiere de kommende års investeringer på transportområdet. Basmidlerne i Infrastrukturfonden omfatter:

- Det skattefinansierede investeringsråderum
- Realiserede udbudsgevinster inden for jernbanesektoren
- Driftsbesparelser som følge af signalprojektet
- Provenuet på i alt 6 mia.kr. fra salget af Scandlines
- Midler fra A/S Storebælt - i alt 9 mia. kr. frem til regnskabsåret 2022. Det vil forlænge tilbagebetalingstiden i A/S Storebælt med 5-6 år
- Reduktion i kontraktbetalingen til DSB på 1,1 mia. kr. som følge af IC4 (2008-2010)
- 1 mia. kr. fra merprovenu fra den nye grønne kørselsafgift på udenlandske køretøjer i Danmark i perioden til og med 2020.

Infrastrukturfonden etableres således med 94 mia.kr. og kan løbende tilføres midler fra nye holdbare finansieringskilder.

Konkret forventes, at der senere vil være grundlag for at tilføre Infrastrukturfonden midler som følge af:

- Yderligere gevinster ved en bedre og mere effektiv jernbanedrift.
- Yderligere merprovenu fra en ny kørselsafgift, som rækker udover den del, der skal modsvare nedsættelsen af registreringsafgiften. Det drejer sig om yderligere merprovenu fra udenlandske køretøjer i Danmark.

Herudover kan der tilføres holdbart provenu fra øvrige finansieringskilder, der måtte blive prioriteret til transportområdet i perioden frem mod 2020. Dertil kommer midler fra DSB til forbedringer af adgangen til den kollektive transport, jf. nedenfor.

Uforbrugte midler, herunder reserver fra konkrete projekter, tilbageføres til fonden.

10.

Parterne er enige om, at der herefter ikke udestår anden udmøntet finansiering fra tidligere forlig.

Parterne er enige om, at hel eller delvis brugerfinansiering kan være relevant i forbindelse med særlige infrastrukturprojekter, som giver de rejsende helt nye muligheder. De store faste forbindelser over Storebælt og Øresund er i dag brugerfinansierede, og den kommende Femernforbindelse vil ligeledes blive brugerfinansieret. Brugerfinansiering vil kunne indgå i overvejelserne om eksempelvis en eventuel havnetunnel i København eller en ny forbindelse over Roskilde Fjord.

3. Rullende planlægning

Parterne ønsker at styrke den langsigtede prioritering og kontinuitet i fremtidens investeringsbeslutninger på infrastrukturuområdet under løbende hensyn til en effektiv ressourceanvendelse, herunder fremme af projekter, der giver størst mulig gavn.

Parterne har noteret sig, at regeringen gennem rullende planlægning vil fremlægge beslutningsgrundlag og projekter til stillingtagen således, at parterne hvert andet år får mulighed for at tage stilling til de konkrete anlægsprojekter, hvor der forligger beslutningsgrundlag og hvert fjerde år får mulighed for at tage stilling til, hvilke nye analyser og beslutningsgrundlag, der skal udarbejdes. Endvidere vil regeringen indkalde til mindst et årligt møde om status for den rullende planlægning.

Som led i den rullende planlægning vil parterne få mulighed for at tage stilling til de beslutningsgrundlag, der færdiggøres for en række vigtige konkrete projekter på bane- og vejområdet, som det tidligere er aftalt at undersøge.

Med nærværende aftale er parterne enige om en række konkrete initiativer indenfor rammerne af den rullende planlægning, jf. pkt. B nedenfor. Parterne noterer sig samtidig, at regeringen senest til oktober 2009 præsenterer partierne for en række færdiggjorte beslutningsgrundlag vedrørende konkrete bane- og vejanlægsprojekter og vil invitere partierne til forhandlinger om stillingtagen til projekternes gennemførelse. Det omfatter de tidligere besluttede VVM-undersøgelser af følgende projekter (foreløbigt anlægsoverslag anført i parentes):

- Udbygning af jernbanekapaciteten København-Ringsted (ca. 10 mia. kr.)
- Udbygning af motorvejen på Vestfyn (ca. 4½ mia. kr.)
- Udbygning af motorvejen ved Vejlefjordbroen (ca. 13/4 mia. kr.)

- Udbygning af Motorring 4 i hovedstadsområdet (ca. ½ mia. kr.)
- Udbygning af Brande omfartsvej (ca. ½ mia. kr.)
- Udbygning af Helsingørmotorvejen, Øverød-Isterød (ca. 2½ mia. kr.)
- Udbygning af Køge Bugt motorvejen, Greve-Køge (ca. 2½ mia. kr.)

Det omfatter endvidere beslutningsgrundlag, nævnt i afsnit B.12, som forligger på dette tidspunkt.

I 2011 tages stilling til de vej- og baneprojekter, hvor beslutningsgrundlag færdiggøres i 2010-11.

Parterne ønsker at understrege vigtigheden af, at der i projekteringen og udførelsen af de enkelte projekter udvises omkostningsbevidsthed. De enkelte projekter skal ikke dimensioneres unødigt dyrt i forhold til den opgave de skal løse. Optimeringen skal ske i forhold til den samlede indsats, således at der samlet set opnås det størst mulige afkast af midlerne i infrastruktur fonden.

For yderligere at styrke den langsigtede prioritering og planlægning, er parterne endvidere enige om at der gennemføres strategiske analyser af fremtidens transportbehov og udbygningsmuligheder på infrastrukturområdet i hovedstadsområdet og Østjylland, herunder med henblik på styrket banebetjening, jf. nedenfor afsnit 12. De to strategiske analyser afsluttes i 2013, hvorefter parterne vil drøfte perspektiverne. Den konkrete udmøntning af de strategiske analyser vil indgå i den rullende planlægning.

4. Grøn transportvision DK

Parterne er enige om at arbejde for en grøn transportvision, der både skal sikre en høj mobilitet og mindske forureningen og andre negative effekter af transporten. Parterne vil i den forbindelse arbejde for følgende:

- 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

12.

Transportsektoren skal yde sit bidrag til opfyldelsen af kravet om en reduktion på mindst 20 pct. af CO₂-udledningen fra de ikke-kvotefattede sektorer i 2020 i forhold til niveauet i 2005 - et krav der forventes øget, hvis der indgås en international klimaaf tale om CO₂-reduktion. Regeringen vil i efteråret 2009 fremlægge en strategi for reduktionsindsatsen inden for de ikke-kvotebelagte sektorer.

Parterne noterer sig, at regeringen har vurderet, at en samlet udmøntning af forslagene i Grøn transportvision DK vil give en reduktion i CO₂-udledningen på mellem 0,7 og 1,5 mio. tons årligt i 2020 i forhold til basisfremskrivningen – afhængigt af den nærmere udmøntning og den fremtidige udvikling og gennemslag af nye teknologier.

5. Principper for en grøn kørselsafgift

Det skal være billigere at anskaffe sig en ny, sikker og miljørigtig bil, mens det skal være dyrere at bruge bilen – især hvis den forurener meget, eller hvis kørslen foregår i områder og perioder med meget trængsel.

Regeringen vil derfor udarbejde et beslutningsgrundlag for en grøn kørselsafgift som led i en omlægning af bilbeskatningen, jf. regeringsudspillet *Bæredygtig transport – bedre infrastruktur*.

Beslutningsgrundlaget fremlægges således, at der i folketingssamlingen 2009-2010 kan fremsættes den nødvendige lovgivning.

6. Grøn forskningsindsats

Partierne bag globaliseringsaftalen er enige om at styrke den grønne forskningsindsats på transportområdet i forhandlinger om globaliseringsmidlerne i efteråret 2009.

En forskningsindsats vil kunne fokusere på:

- *Alternative brændselsteknologier*, herunder 2. generations bioethanol, samproduktion af el, varme og transportbrændstoffer, batteridrevne elbiler og generelt elmotorbaserede løsninger, udvikling af transportteknologier baseret på termisk biomasseforgasning, samt teknologi, kommunikation og intelligens inden for sammenhængen mellem elnettet og elbiler.
- *Transport, miljø og klima*. Der vurderes at være behov for strategisk forskning, der kan styrke viden og forbedre beslutningsgrundlaget i for-

hold til yderligere samfundsøkonomisk effektive reduktioner i transportsektorens udledning af drivhusgasser.

- *Integrerede teknologiske løsninger.* Der er behov for øget forskning inden for løsninger, som fokuserer på synergier mellem transportområdet, energiområdet og landbrugsområdet.
- *Intelligente transportsystemer (ITS).* Der er behov for øget forskning i ITS, der kan bidrage til at sikre en bedre mobilitet og fremkommelighed i transportsystemet, samt bidrage til en samfundsøkonomisk effektiv reduktion af transportsektorens udledning af drivhusgasser, blandt andet gennem bedre kørsel og et samspil mellem transportformerne inden for både persontransporten og godstransporten.

7. Styrket grundlag for strategisk planlægning på transportområdet

Parterne er enige om at styrke grundlaget for en langsigtet og helhedsorienteret infrastrukturplanlægning gennem udvikling af en landsdækkende trafikmodel.

Landstrafikmodellen vil ikke kunne give konkrete svar på prioriteringen, men vil skabe et langt bedre grundlag for at vurdere de samlede konsekvenser af transportpolitiske initiativer, herunder de bredere konsekvenser af større infrastrukturprojekter for den trafikale sammenhæng og mobilitet i Danmark. Det vil også forbedre mulighederne for at vurdere konsekvenserne af konkrete initiativer i forhold til bl.a. trafikfordelingen mellem individuel og kollektiv transport samt virkningerne i forhold til arbejdsmarked, lokalisering, miljø og CO₂.

8. Temaer og rammer for nye puljer

Parterne lægger vægt på, at der sker en målrettet indsats for at forbedre miljøet, sikkerheden og mobiliteten i transportsystemet. Der kan ofte opnås betydelige effekter gennem mindre tiltag, der mest hensigtsmæssigt prioriteres og gennemføres med udgangspunkt i puljer.

Parterne er enige om at afsætte 8,1 mia. kr. frem til 2014 inden for Infrastrukturfondens rammer til nye puljer. Dertil kommer 1 mia. kr. til en særskilt pulje til bedre adgang til den kollektive transport, som finansieres af DSB, jf. nedenfor. Parterne ønsker med de i alt 9,1 mia. kr. at igangsætte initiativer og projekter indenfor følgende fokusområder:

- Bedre adgang til den kollektive transport

14.

- Bedre fremkommelighed for busser
- Fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer
- Medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småøer og økommuner
- Fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet
- Stationsmoderniseringer
- Nye teknologiske muligheder
- Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse
- Mere cykeltrafik
- Bedre trafiksikkerhed
- Fremme af gods på bane
- Støjbekæmpelse
- Forlængelse af pulje til fremme af sikkerhed og miljø
- Forlængelse af pulje til bedre sikkerhed ved overskæringer
- Nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning

Parterne er endvidere enige om, at de eksisterende puljer "Anlæg til fremme af sikkerhed og miljø" og "Overkørselspuljen" videreføres til hhv. 2014 og 2020, jf. afsnit B nedenfor.

Der blev i forbindelse med Trafikaftalen i 2003 etableret en "Anlægspulje" på i alt 1 mia. kr. frem til 2012. Parterne er enige om, at anlægspuljen nedlægges og medgår i finansieringen af de nye puljer.

Parterne har desuden noteret sig, at regeringen vil indgå en aftale med DSB om en pulje på 1 mia. kr., der især skal gå til etablering af flere parkeringspladser ved stationer, herunder Parker & Rejs anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. Puljen finansieres gennem salg af ledige DSB-ejede arealer i tilknytning til jernbanenettet.

B. Konkrete initiativer på transportområdet

Med aftalen foretages en første udmøntning af konkrete projekter inden for rammerne af Infrastrukturfonden.

Der er tale om stillingtagen til en række vigtige projekter, som er beslutningsmodne, og hvor en stillingtagen haster af hensyn til tidsplaner mv. Endvidere er der tale om en første udmøntning af en række nye puljer samt konkrete CO₂-reducerende initiativer inden for rammerne af Grøn Transportvision DK.

Der er i forhold til nye projekter fra parternes side lagt vægt på projekter, som kan bidrage til at styrke den kollektive transport gennem færre forsinkelser og hurtigere rejsetider samt projekter, der kan bidrage til at begrænse trængslen på vejnettet.

1. Nyt signalsystem på Banedanmarks net

Parterne er enige om at etablere et nyt moderne signalsystem på Banedanmarks net, der lever op til de fælleseuropæiske standarder.

En udskiftning af de gamle signaler er en helt nødvendig investering for at sikre en effektiv og pålidelig jernbanedrift fremover. Udskiftningen er endvidere en forudsætning for realiseringen af en Timemodel for togtrafikken mellem de store byer og vil billiggøre yderligere elektrificering.

På fjernbanen etableres et signalsystem baseret på den europæiske standard ERTMS niveau 2, og på S-banen etableres et standard bybanesystem.

Udskiftningen af signaler vil give: Flere tog til tiden, dvs. højere regularitet

- Højere sikkerhed
- Mere effektiv drift
- Højere hastighed
- Bedre passagerinformation
- Mulighed for fuldautomatisk drift på S-banen

Signaludskiftningen er en stor og ambitiøs opgave. Det samlede arbejde forventes at tage mere end 10 år. Udskiftningen på fjernbanen forventes afsluttet i 2021, mens arbejdet på S-banen ventes afsluttet i 2020.

16.

De samlede udgifter vil være i størrelsesordenen 24 mia. kr. Heraf vedrører ca. 20 mia. kr. fjernbanen, mens ca. 4 mia. vedrører S-banen.

Parterne er enige om i perioden 2009-2020 inden for Infrastrukturfondens rammer at afsætte 21,7 mia. kr. til udskiftningen af signaler.

Udskiftningen af signalerne vil indebære fremtidige besparelser af bl.a. drifts-, vedligeholdelses- og fornyelsesudgifter i Banedanmark. Frem mod 2020 vedrører dette, indenfor Infrastrukturfondens 94 mio.kr., ca. 2 mia. kr., som frigøres fordi de ikke længere vil skulle anvendes til reinvesteringer i det nuværende anlæg.

Endvidere er der som følge af besparelser i perioden 2020-40 tilført ca. 3,8 mia. kr. til Infrastrukturfonden til disponering i perioden frem mod 2020. Herudover er tilført Infrastrukturfonden 0,2 mia. kr. som følge af EU-tilskud samt bidrag fra private togoperatører og A/S Storebælt.

Banedanmark har identificeret to centrale milepæle frem mod kontraktunderskrivelsen:

1. Udsendelse af udbudsmaterialet
2. Underskrivelse af den endelige kontrakt med leverandøren

Parterne er enige om, at Banedanmark, inden milepælene nås for hhv. fjernbanen og S-banen, skal forelægge parterne en status for projektet, herunder en opdateret budget- og tidsplan, mhp. en stillingtagen til eventuelle justeringer.

Parterne er endvidere enige om at følge udviklingen i Signalprojektet tæt. Fremover skal der derfor, som et supplement til Banedanmarks årsrapport, herunder status på afviklingen af efterslæbet på spornettet, udarbejdes en status for udskiftningen af signalerne.

2. En Timemodel for fjerntogstrafikken

Parterne er enige om, at der skal sikres markant hurtigere rejsetider med tog mellem de store byer, og ønsker derfor en etapevis udbygning og opgradering af jernbanenettet.

Visionen er en rejsetid på 1 time på strækningerne København-Odense, Odense-Århus og Århus-Aalborg (Timemodellen).

Parterne er enige om, at visionen i et længere tidsperspektiv søges udbredt 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 hovedstrækningen mellem København og Aalborg. Timemodellen forventes i kraft af kortere rejsetid at rumme et betydeligt potentiale for såvel højere omkostningseffektivitet som øgede indtægter.

Etableringen af Timemodellen vil:

- Nedbringe rejsetiden mellem København og Aalborg med ca. 1½ time og med 1 time mellem København og Århus.
- Spare de togrejsende for 3,5 mio. timer årligt.
- Overflytte trafik fra vej til bane.
- Reducere CO2 udledningen og begrænse trængsel på de største motorveje

Første etape af Timemodellen vil være strækningen mellem København og Odense. Parterne er enige om at afsætte 15 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag vedrørende deletapen Ringsted-Odense og at reservere 0,6 mia.kr. til gennemførelse af projektet.

Parterne er desuden enige om at reservere 10 mia.kr. til kapacitetsudvidelse af strækningen København-Ringsted og noterer sig endvidere, at parterne træffer beslutning om deletapen København-Ringsted i efteråret 2009.

Anden etape af Timemodellen forudsætter en opgradering af strækningen Århus-Aalborg til 200 km/t. Opgraderingen kan gennemføres i to deletaper, hvor første deletape er mellem Hobro og Aalborg, som koordineres med signalprojektet til ibrugtagning i 2018. Parterne er enige om at afsætte 6 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag vedrørende deletapen Hobro-Aalborg samt at reservere 0,2 mia.kr. til gennemførelse af projektet. Parterne er endvidere enige om at afsætte 10 mio.kr. til en forundersøgelse af en opgradering af strækningen mellem Århus og Hobro.

Tredje etape mellem Odense og Århus kræver en omfattende indsats på banenettet og kan først realiseres efter 2020. Parterne er enige om, at de forskellige muligheder for udformningen af tredje etape skal indgå i den strategiske analyse af det langsigtede kapacitetsbehov mellem Øst- og Vestdanmark, jf. punkt 12.

Parterne noterer sig endelig, at Timeplanens første og anden etape indeholder en selvstændig værdi uafhængig af løsningen i Østjylland.

3. Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)

Parterne er enige om at udbygge Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk, herunder anlægge dobbeltspor på strækningen mellem Lejre og Vipperød.

Nordvestbanen er den eneste af de store togpendlerkorridorer til hovedstadsområdet, der ikke har dobbeltspor. Konsekvensen er bl.a., at andelen af pendlere, der bruger toget, er væsentligt lavere end på f.eks. Vest- og Sydbanen. En udbygning af Nordvestbanen vil give bedre vilkår for togpendlingen mellem Nordvestsjælland og Hovedstadsområdet og vil betyde en aflastning af motorvejen i Roskilde-fingeren.

Der er i 2007 fremlagt en miljøredegørelse (VVM) for udbygning af Nordvestbanen. Formålet med udbygningen er at forbedre togbetjeningen på strækningen i form af kortere rejsetid og mere præcise tog samt skabe mulighed for flere togafgange og en bedre køreplan.

Parterne er enige om, at der i folketingsåret 2009/2010 udarbejdes anlægslov inkl. et fuldt opdateret budget svarende til projektet for en fuld udbygning i miljøredegørelsen.

Det skal inden fremlæggelse af lovforslaget undersøges, om det er teknisk muligt og samfundsøkonomisk rentabelt at gennemføre projektet på grundlag af den eksisterende signalteknologi, således at projektet kan igangsættes hurtigst muligt.

Alternativt koordineres dobbeltsporet med udrulningen af det nye signalsystem på strækningen. Forbindelsen åbnes i så fald hurtigst muligt, dog senest i 2020. Udrulningsplanen for signalprojektet vil blive analyseret nærmere med henblik på muligheden for en fremrykning.

Der afsættes 1,3 mia.kr. til projektet, som omfatter anlæg af dobbeltspor på hele strækningen mellem Lejre og Vipperød, opgradering af hastigheden fra 120 km/t til 160 km/t, nedlæggelse af overkørsler samt ombygning af stationer.

4. Stillingtagen til fordyrede anlægsprojekter

Parterne konstaterer, at der tidligere er igangsat og besluttet anlægsprojekter på vej- og baneområdet med en samlet bevilling fra 2009 og frem på 10,3 mia. kr.

For en række konkrete vejprojekter har der vist sig et merbevillingsbehov, hvis projekterne skal gennemføres som planlagt. Det gælder bl.a. en række projekter, som staten overtog fra de tidligere amter i forbindelse med Kommunalreformen. Der er behov for en stillingtagen til de enkelte projekters merbevillingsbehov.

Parterne er enige om inden for Infrastrukturfondens rammer at afsætte i alt 3,6 mia. kr. med henblik på at sikre, at de pågældende projekter kan gennemføres.

Parterne er enige om at ændre motortrafikvejsprojektet mellem Holbæk og Vig således, at vejen anlægges som 2+1 motortrafikvej frem for den hidtil forudsatte 2-sporede motortrafikvej. Det vil indebære en forbedring af fremkommeligheden, mens trafiksikkerheden samlet vil kunne fastholdes på samme niveau. Projektet kan gennemføres på baggrund af den foreliggende anlægslov og inden for samme forhøjede budgetmæssige ramme.

Parterne er endvidere enige om at der udarbejdes en foranalyse vedrørende en sydlig forlængelse af Slagelse omfartsvej med henblik på en vurdering i efteråret 2009 af grundlaget for en VVM-undersøgelse. Det vil indgå i vurderingen, om Slagelse Kommune bidrager økonomisk til en eventuel realisering af projektet.

Projekt	Forhøjet bevilling (mia. kr.)	Forventet åbningsår
Anlæg af omfartsvej ved Sunds nord for Herning (Rute 34)	0,1	2012
Anlæg af Slagelse omfartsvej (Rute 22)	0,3	2013
Anlæg af Gørløse omfartsvej (Rute 6)	0,1	2011
Anlæg af motortrafikvej, Bredsten – Vandel ved Vejle	0,1	2013
Udbygning af Holbækmotorvejen, Fløng-Roskilde	0,5*	2013
Anlæg af motortrafikvej, Holbæk-Vig (Rute 21)	0,9	2013
Anlæg af motorvej Riis – Ølholm – Vejle (Rute 18)	0,5	2013
Anlæg af motorvej Brande – Give N (Rute 18)	0,1	2012
Anlæg af motorvej Bording-Funder (Rute 15)	0,1	2012
Anlæg af motorvej Søften-Skejby ved Århus	0,1	2010
Frederikssundmotorvejens 1. etape Motorring 3-Motorring 4	0,2	2013
Anlæg af niveaufri skæring på Grenåvej ved Århus	0,1	2010
Anlæg af motorvej til Als, Kliplev-Sønderborg	0,7	2013

*Projektet tilføres endvidere 0,3 mia. kr. fra den centrale reserve.

Parterne lægger vægt på, at budgetteringen af nye anlægsprojekter er retvisende og noterer sig i den forbindelse de initiativer, Transportministeriet har taget til at forbedre budgetteringen som led i "Ny Anlægsbudgettering". Parterne vil som led i den rullende planlægning følge erfaringerne med de nye budgetteringsmetoder, herunder vurdere de konkrete erfaringer med størrelsen og anvendelsen af de afsatte reserver.

5. Særlig vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet i 2009

Den hidtidige aftale om vejvedligeholdelse af statsvejnettet udløb med udgangen af 2007, og niveauet blev fastholdt i 2008. Der er på nuværende tidspunkt ikke grundlag for stillingtagen til en ny flerårig aftale for vejvedligeholdelsen. Det er dog nødvendigt, at der tages stilling til indsatsen for 2009.

Der igangsættes derfor en analyse af Vejdirektoratets vejvedligeholdelse, der kan danne grundlag for en ny flerårig vejvedligeholdelsesaftale. Der afsættes 15 mio.kr. til analysen.

Når beslutningsgrundlaget for en flerårig aftale foreligger i efteråret 2009, vil parterne drøfte dette.

En række vedligeholdelsesopgaver i forhold til visse broer og bygværker er særligt påtrængende. Parterne er derfor enige om at afsætte 125 mio. kr. til en særlig "vedligeholdelsespakke" i 2009. Pakken omfatter følgende elementer:

Projekt	Mio. kr.
Reparation af Langelandsbroen	14
Reparation af Ny Lillebæltsbro	14
Reparation af belægning og afvanding i Limfjordstunnelen, Frederikssundsvejstunnelen, og Bernstorffsvejstunnelen	7
Reparation belægnings, afvandingssystem og lejer på Vejlefjordbroen, Sallingsundbroen, Svendborgsundbroen, Sorterendebroen, Kalvebodbroen og Storstrømsbroen	7
Udskiftning af fuger på Hylkedalsbroen	7
Reparation af piller og klapmaskineri på Hadsundbroen, Aggersundbroen, Kronprins Frederiks bro, Frederiks IX's bro	6
Reparation af to mindre broer på Køge Bugt Motorvejen	29
Betonrenovering og udskiftning af belægning i det sydgående motorvejsspor på Falster	41

Parterne afsætter herudover yderligere i alt 500 mio. kr. til en ekstraordinær vedligeholdelsesindsats på vejnettet i 2009.

6. Anlæg af Frederikssundmotorvejen

Parterne er enige om at anlægge motorvej i Frederikssundfingern i hovedstadsområdet.

Frederikssundfingern er den eneste af byfingrene, der ikke har en højklasset vejforbindelse. Frederikssundfingern udgør en vigtig pendlerkorridor, og der er tale om den mest trafikerede statsvej, der ikke har motorvejsstandard.

En første etape af motorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4 er under anlæg og forventes åbnet for trafik i 2013. Der er i 2008 fremlagt beslutningsgrundlag for den resterende strækning til Frederikssund.

Parterne er enige om, at der i 2009 udarbejdes anlægslov for hele strækningen mellem Motorring 4 og Frederikssund. Anlægsloven udarbejdes svaren-

22.

de til det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag 1. Samtidig er parterne enige om, at de arealreservationer, der tidligere er foretaget for andre løsningsalternativer, herunder langs den eksisterende Frederikssundsvej gennem Ballerup og Ølstykke, hæves.

Der afsættes i første omgang midler til anlæg af en 2. etape mellem Motorring 4 og Tværvej tættest på København, hvor trafikmængderne og trængselsproblemerne i dag er størst.

Frederikssundsmotorvejens 2. etape omfatter anlæg af 4-sporet motorvej fra Motorring 4 til Tværvej samt en forlængelse af Tværvej som motortrafikvej, så der opnås forbindelse fra motorvejen ved Ledøje-Smørum til Frederikssundsvej. Med Tværvejsforbindelsen vil der i realiteten blive anlagt en mindre del af en fremtidig Ring 5. I alt er der tale om ca. 10 km ny vej. Anlægsudgiften forventes at være 1,2 mia. kr.

Parterne ønsker, at der etableres motorvej på hele strækningen til Frederikssund og er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af de resterende etaper i 2011.

7. Modernisering af Nørreport Station

Nørreport Station er den mest benyttede station i Danmark målt i antal daglige passagerer. I samarbejde med Københavns kommune er der gennemført undersøgelser af en modernisering af selve stationen og forholdene på gadeplan.

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 210 mio. kr. til gennemførelse af en modernisering af Nørreport Station.

Projektet omfatter modernisering af Nørreport station med henblik på at sikre bedre luftkvalitet på S-bane- og fjernbaneperronerne, opfriskning af interiøret og koordinering med modernisering over jorden, som Københavns Kommune har ansvaret for, samt koordinering med Banedanmarks renoveringsprojekt for bl.a. topmembranen for tunnelen ved Nørreport station.

Parterne har noteret sig, at Københavns Kommune er opmærksom på en håndtering af flere cykelparkeringsfaciliteter.

Moderniseringen af Nørreport Station forventes afsluttet ved udgangen af 2014.

8. Fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet

Parterne er enige om at afsætte 2 mia.kr. til en ny pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet. Heraf er 500 mio. kr. forlods afsat til et statsligt bidrag til en 1. etape af en letbaneløsning i Århus.

9. Fremrykket opgradering af Sydbanen

Parterne er enige om at gennemføre en opgradering af Sydbanen mellem Ringsted og Vordingborg til 160 km/t. Det vil give en hurtigere togbetjening af pendlertrafikken til og fra hovedstadsområdet.

Opgraderingen kan således med fordel koordineres med Banedanmarks sporarbejder på strækningen i 2009. Dermed vil gevinsterne som følge af opgraderingen kunne få virkning allerede fra primo 2010.

Der foreligger et færdigt beslutningsgrundlag for projektet, og parterne er enige om inden for Infrastrukturfonden at afsætte 158 mio. kr. til gennemførelsen.

Parterne noterer sig, at Transportministeriet senest i 2012 vil fremlægge en vurdering af mulighederne for, at det kommende selskab bag den faste forbindelse over Femern Bælt efterfølgende kan betale de dele af ovennævnte opgraderingsprojekt, som kan indgå i de kommende landanlæg til de faste forbindelse over Femern Bælt. Eventuelle betalingsbidrag fra det kommende Femernselskab vil indgå i Infrastrukturfonden og kan anvendes til andre transportprojekter.

10. Erhvervslivets transport og bedre forbindelser til havnene

Dansk erhvervsliv skal også fremover kunne nyde godt af et af de mest effektive transport- og distributionssystemer i verden. Parterne er enige om at styrke erhvervslivets transport og skabe bedre forbindelser til havnene i form af veje og jernbaner. Der skal skabes bedre muligheder for at udvikle den samlede godstransport, herunder konkrete tiltag der bidrager til, at CO₂-udledningen fra godstransporten reduceres, jf. punkt B 13 nedenfor.

Bedre vejforbindelser til havnene

Parterne konstaterer, at søtransport kan være et vigtigt alternativ til vejtransport i forhold til begrænsning af trængslen på vejene og miljøudfordrin-

24.

gen. Bedre baglandsinfrastruktur ved havnene kan styrke grundlaget for en vækst i godstransport via sø.

Parterne er enige om, at bedre adgang til havnene er et indsatsområde i forhold til den rullende planlægning i de kommende år.

Parterne er enige om at gennemføre følgende projekter, som vil styrke forbindelserne til en række havne med væsentlig national eller regional betydning:

- Etablering af en bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn (150 mio.kr.)
- Bedre adgang til Rønne Havn fra statsvejen mellem Rønne og Åkirkeby (15 mio.kr. - finansieres af puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse)
- Opgradering af Kongevejen i Helsingør (53 mio.kr. – finansieres af puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse)
- Forbedringer af vejen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg (200 mio.kr.)
- Udbygning af Jyske Motorvej mellem Nørresundby og Bouet umiddelbart nord for Limfjordstunnelen i nordgående retning (70 mio.kr.)
- Etablering af en bedre forbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 (150 mio.kr.)
- Ramme til anlæg af omfartsvej ved Nykøbing Falster (400 mio.kr.)
- Statsligt bidrag til anlæg af en ny forbindelse over Odense Kanal (125 mio.kr.) - finansieres af puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse
- Forundersøgelse vedrørende en ny omfartsvej ved Grenå mellem Rute 16 og Grenå Havn (5 mio.kr.)
- Forundersøgelse vedrørende yderligere opgraderinger af Rute 34 på strækningen mellem Herning og Skive samt rute 26 mellem Skive og Hanstholm, bl.a. for at styrke adgangen til Hanstholm Havn (10 mio.kr.)

Etablering af en *bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn* vil indebære en styrkelse af både det Store H og adgangen til en af Danmarks vigtige porte. Projektet kan gennemføres i samarbejde med de lokale parter. Parterne er enige om at afsætte op til 150 mio. kr. til projektet.

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 15 mio.kr. til en *forbedring af fremkommeligheden og sikkerheden* fra statsvejen mellem Åkirkeby og Rønne til Rønne Havn.

Der er tidligere igangsat en opgradering af Kongevejen i Helsingør, som udgør forbindelsen mellem Helsingør Havn og motorvejsnettet. En række yderligere forbedringer på strækningen vurderes at koste 53 mio.kr., som parterne er enige om at afsætte til formålet.

Parterne er enige om, at projekterne ved Rønne og Helsingør konkret indgår som led i udmøntningen af puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse for 2009.

Skovvejen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg er – via færgeforbindelsen mellem Kalundborg og Århus – en del af hovedforbindelsen mellem Sjælland og Jylland. Kalundborg Havn er samtidig en vigtig godshavn. Fremkommeligheden på strækningen kan forbedres betydeligt gennem en række målrettede opgraderinger, som samtidig vil kunne indgå som elementer i senere fuld udbygning af strækningen til motorvej. Parterne er enige om, at perspektivet på sigt er at etablere motorvej på strækningen. Parterne er endvidere enige om, at der for det første nu og her gennemføres opgraderinger på den østligste del af strækningen indenfor en ramme på 200 mio.kr. Parterne er for det andet enige om at afsætte 10 mio.kr. til gennemførelse af en VVM-undersøgelse vedrørende etablering af en 3 km ny motorvejsstrækning syd om Regstrup til anslået 300 mio. kr., hvor der i dag er 2-sporet landevej. Undersøgelsen vil foreligge i 2011. En gennemførelse af projektet ved Regstrup vil sammen med de omtalte opgraderinger medføre, at der etableres motorvej på den 12 km lange strækning mellem Holbæk og Regstrup. Parterne er for det tredje enige om, at der afsættes yderligere 15 mio.kr. til gennemførelsen af en fuld VVM-undersøgelse efter 2011 for den resterende del af strækningen helt frem til Kalundborg. Sammen med udbygningen af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød vil trafikforholdene i korridoren dermed forbedres markant og understøtte væksten i området.

Udbygning af Jyske Motorvej mellem *Nørresundby og Bouet* umiddelbart nord for Limfjordstunnelen i nordgående retning vil kunne bidrage til at begrænse de begyndende trængselsproblemer omkring Limfjordstunnelen, herunder for trafikken til og fra Aalborg Havn. Parterne er enige om at udbygge motorvejen fra 2 til 3 spor i nordgående retning på en strækning på ca. 1,8 km mellem Bouet og Limfjordstunnelen. Projektet vurderes at koste ca. 70 mio. kr.

Etablering af en *ny forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3* kan forbedre fremkommeligheden, herunder for lastbiltrafikken, som har vanskeligt ved at passere den nuværende rundkørsel. I kombination med Københavns Kommunes etablering af vejforbindelsen mellem Helsin-

gørmotorvejen og Nordhavn kan skabes en højklasset og mere sikker forbindelse fra havnen til Motorring 3, som bl.a. kan skabe bedre grundlag for godstransporten til og fra Københavns Havn. Projektet vurderes at koste ca. 150 mio. kr. og indgik som en variant i forbindelse med VVM-undersøgelsen for Motorring 3.

Anlæg af en *omfartsvej ved Nykøbing Falster* vil forbedre adgangen til Gedser Havn og samtidig aflaste Nykøbing Falster by for gennemkørende trafik. Det tidligere Storstrøms Amt har udarbejdet VVM-undersøgelser vedrørende anlæg af i alt 12 km, dels nord for byen, dels rundt om byen. De to etaper kan gennemføres uafhængigt af hinanden. Parterne er enige om at reservere en ramme på 0,4 mia.kr. til anlæg af selve omfartsvejen rundt om byen. Projektet tager udgangspunkt i det af amtet planlagte projekt. Der foretages en konsolidering af det foreliggende beslutningsgrundlag, hvorefter der tages endelig stilling til projektet.

Etablering af en *ny vejforbindelse over Odense Kanal* indgår i det samlede nye ringvejssystem omkring Odense og vil bl.a. styrke vejforbindelserne til og fra Nordfyn, aflaste vejnettet omkring Odense Havn og forbedre grundlaget for byudviklingen i området samt lede den gennemkørende trafik rundt om Odense Centrum. Der er fra lokal side udarbejdet beslutningsgrundlag for projektet. Parterne er indstillet på at bidrage med 125 mio. kr. til medfinansiering af projektet inden for rammerne af puljen til Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse.

Parterne konstaterer, at der tidligere er givet tilsagn om et statsligt tilskud på 250 mio. kr. til anlæg af en *tunnel under Marselis Boulevard i Århus*, som vil bidrage til at styrke Århus Havn, som er Danmarks største containerterminal. Projektet forudsættes finansieret af puljen til Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse.

Styrkelse af gods på jernbanen

Navnlig på de lange distancer er godstransport på banenettet en vigtig og miljøvenlig transportmulighed for virksomhederne. Parterne ønsker at styrke banegodstrafikkens konkurrencedygtighed, så den i højere grad bliver et attraktivt alternativ for erhvervslivet.

De samlede investeringer i forbedring og udbygning af jernbanen vil tillige styrke mulighederne for godstransporten, men der er derudover behov for en særlig indsats i forhold til jernbanegods, herunder bedre forbindelser til havnene.

Parterne konstaterer, at det i forbindelse med Aftale om Trafik for 2008 blev aftalt at afsætte 10 mio. kr. i 2009 til medfinansiering af projekter til fremme af samspillet mellem havn og bane.

Parterne er enige om, at der etableres en ny pulje på 200 mio. kr. til fremme af gods på jernbanen, herunder især til at styrke samspillet mellem jernbane og havne. De afsatte midler i Aftale om Trafik for 2008, jf. ovenfor, indgår i denne pulje.

Parterne er enige om, at der af puljen til fremme af gods på jernbanen reserveres 10 mio.kr. til en analyse i 2010-12 af mulighederne for at etablere en helt ny kombiterminal ved Køge, hvis Folketinget beslutter at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted. Det er en forudsætning, at terminalen kan gennemføres med væsentlig privat deltagelse i både organiseringen, driften og finansieringen, herunder f.eks. som et OPP-projekt.

Parterne er endvidere enige om:

- Med henblik på at fremtidssikre godstogs kapaciteten igangsættes en VVM-undersøgelse af et såkaldt slusespor i vestenden af Kastrup station således, at der vil kunne træffes beslutning om etablering heraf inden åbningen af den faste forbindelse over Femern bælt, jf. afsnit 12.
- Med henblik på at sikre bedre rammer for omlæsning mellem færge og bane ydes et tilskud på op til 10 mio.kr. til etablering af nyt rangerområde og spor ved Hirtshals Havn, under forudsætning af at Hirtshals Havn gennemfører det projekt, der er planlagt.

Parterne er herudover enige om indenfor en ramme på 5 mio.kr. i 2009 at foretage en screeningsanalyse med hensyn til omkostninger og det forventede potentiale af følgende jernbaneprojekter for at opnå en yderligere styrkelse af godstransport på jernbane:

- Opgradering af baneinfrastruktur ved Fredericia Havn
- Godsterminal og spor syd om havnen ved Esbjerg Havn
- Renovering af spor og ny sydlig opkobling ved Ålborg Havn
- Anlæg af banespor og tilslutning ved Nyborg Havn
- Genåbning af banestrækningen Tønder-Tinglev for godstrafik
- Genåbning af banestrækningen Vojens-Haderslev for godstrafik
- Genåbning af banestrækningen Rødekro-Aabenraa for godstrafik

Projekterne og udmøntningen af puljen til fremme af banegods drøftes mellem parterne i efteråret 2009 på grundlag af screeningsanalyserne og regeringens kommende godsredegørelse.

Etablering af dobbeltspor i Sønderjylland

Anlæg af dobbeltsporet vil styrke jernbanegodstrafikken og tilgodese passagertrafikken til Sønderborg samt den internationale passagertrafik mod Hamborg, som på det seneste har været i vækst.

Der er i 1993 vedtaget anlægslov (Lov nr. 218, 1993) for hele den sønderjyske længdebane og på grundlag heraf gennemført en VVM-undersøgelse for udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg. Strækningen mellem Vojens og Tinglev blev færdiggjort i 1996.

Parterne er enige om, at perspektivet på sigt er en fuld udbygning til dobbeltspor på hele strækningen.

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 0,7 mia.kr. til etablering af dobbeltspor på den nordlige del af banen mellem Vamdrup og Vojens i Sønderjylland, som vil kunne åbnes senest i 2019 samtidig med udrulningen af det nye signalsystem på strækningen.

Det skal undersøges, om det er tekniske muligt og samfundsøkonomisk rentabelt at gennemføre projektet på grundlag af den eksisterende signalteknologi, således at projektet kan fremrykkes yderligere.

Der foretages en opdatering af beslutningsgrundlaget for både den nordlige del (Vojens-Vamdrup) og den sydlige del (Tinglev-Padborg) af banestrækningen.

Bedre rasteplasser

Det har betydning for både godstransporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture – af hensyn til både arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene. Ved at skabe yderligere parkeringsfaciliteter på rasteplasserne opnås bedre fremkommelighed og øget trafikikkerhed til gavn for både lastbilchauffører og almindelige bilister.

Parterne er enige om, at indsatsen på området skal styrkes. På den baggrund er partierne enige om at reservere 20 mio.kr. af puljen til "Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse" i 2009 til forbedringer af rasteplasser og

sideanlæg. Midlerne udmøntes af Vejdirektoratet med udgangspunkt i det faglige grundlag i Transportministeriets udbygningsplan. Forligskredsen orienteres om udmøntningen.

Parterne noterer sig endvidere, at Transportministeriet i marts 2009 som led i en samlet godsstrategi vil fremlægge en udbygningsplan for rastepladser og sideanlæg. Parterne er enige om at igangsætte yderligere initiativer på baggrund af udbygningsplanen som led i forhandlingerne i efteråret 2009.

Parterne lægger vægt på, at indsatsen er omkostningseffektiv, og at der opnås størst mulig effekt af midlerne. Transportvirksomhedernes erfaringer med rastepladser skal indgå som en del af beslutningsgrundlaget.

Endvidere skal mulighederne for udvikling af samarbejdet med private virksomheder om etablering af rastepladser undersøges nærmere.

Øget højde på motorvejsbroer

Lave broer kan medføre u hensigtsmæssig omvejskørsel med lastbiler på mindre veje. Det kan give både forsinkelser, flere ulykker og mere forurening.

Parterne er enige om at afsætte 30 mio.kr. af puljen til Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse i 2009 til konkrete forbedringer af tre særligt problematiske broer med lave frihøjder ved Gelsted på Midtfyn, ved Slagelse og ved Randers.

11. Udmøntning af puljer i 2009

Parterne er enige om at etablere og forlænge en række puljer med henblik på at sikre en løbende, målrettet indsats inden for en række prioriterede fokusområder i de kommende år:

Puljer til særlige indsatsområder	Mia. kr.
Bedre adgang til den kollektive transport (2009-2020)	1,0 mia. kr.
Bedre fremkommelighed for busser (2009-2013)	1,0 mia. kr.
Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)	0,3 mia. kr.
Pulje til medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småer og ø-kommuner	0,2 mia. kr.
Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet	2,0 mia. kr.
Pulje til stationsmoderniseringer	0,2 mia. kr.
Nye teknologiske muligheder (2009-14)	0,6 mia. kr.
Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse (2009-14)	0,8 mia. kr.
Mere cykeltrafik (2009-14)	1,0 mia. kr.
Bedre trafiksikkerhed (2009-14)	0,5 mia. kr.
Fremme af gods på bane (2009-14)	0,2 mia. kr.
Støjbekæmpelse (2009-14)	0,4 mia. kr.
Forlængelse af pulje til fremme af sikkerhed og miljø (2009-2014)	0,3 mia. kr.
Forlængelse af pulje til bedre sikkerhed ved overskæringer (2015-2020)	0,2 mia. kr.
Nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-14)	0,4 mia. kr.
I alt	9,1 mia. kr.

Puljerne udmøntes som udgangspunkt jævnt over hele perioden 2009-2014 ved årlige udmøntninger af parterne.

Parterne er enige om de overordnede kriterier for udmøntning af puljerne og nogle konkrete initiativer i forbindelse med udmøntningen i 2009.

Pulje til bedre adgang til den kollektive transport

Parterne ønsker at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parkér & Rejs-anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. Ved planlægning og etablering af disse faciliteter indgår hensyn til en god tilgængelighed herunder for bevægelseshæmmede og handicappede.

Parterne har noteret sig, at regeringen vil indgå aftale med DSB om, at DSB sikrer bedre adgang til stationerne inden for rammen af 1 mia. kr., som fi-

nansieres gennem salg af ledige DSB-ejede arealer i tilknytning til jernbanenet.

Der udformes et nærmere sæt af principper for udmøntning af midlerne. Bl.a. skal inddrages forhold som anlæggets bidrag til transportarbejdet, indtægtpotentiale, driftsomkostninger, grundlaget for at indtænke parkeringsmuligheder som en integreret del af det samlede togprodukt og eventuel lokal medfinansiering.

DSB udformer med udgangspunkt i de fastlagte principper en konkret rullende udmøntningsplan for midlerne, som forelægges forligskredsen. Parterne vil endvidere hvert år modtage en redegørelse for udmøntningen af puljen.

Pulje til bedre fremkommelighed for busser

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 200 mio.kr. om året i 5 år, dvs. i alt 1 mia.kr. til særlige initiativer og innovative tiltag, der kan gøre busser mere konkurrencedygtige og attraktive. Parterne ønsker at forbedre bussernes fremkommelighed og øge bussernes samspil med den øvrige kollektive transport. En styrkelse af de centrale trafikale knudepunkter skal gøre det så enkelt som muligt for passagererne at skifte transportmiddel.

Princippet for tildeling af midler fra puljen er en fifty-fifty model, hvor ansøgerne selv skal bidrage med samme beløb, som der ansøges om. Der kan eksempelvis ydes tilskud til ændringer i vejanlæg, særlige ITS-systemer eller busprioritering i lyskryds.

Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer

Parterne er enige om at afsætte 100 mio. kr. om året i 3 år, dvs. i alt 300 mio. kr. til en ny pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer.

Pulje til medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småøer og ø-kommuner

I de kommende år vil der være behov for at udskifte en række af de færger, som sikrer forbindelsen til mindre danske øer. For at understøtte, at de berørte kommuner kan gennemføre de nødvendige investeringer, afsættes der i 2009 en pulje på 200 mio.kr. med henblik på at medfinansiere kommunernes færgeinvesteringer.

Puljen skal ses i sammenhæng med de 60 mio.kr., der allerede er afsat til formålet i perioden 2008-2010.

Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3 korridoren i hovedstadsområdet

Parterne er enige om at afsætte 2 mia. kr. til en ny pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet, jf. afsnit 8 ovenfor. Heraf er 500 mio. kr. forlods reserveret til etape 1 af en letbaneløsning i Århus.

Pulje til stationsmoderniseringer

Der afsættes 200 mio.kr. til stationsmoderniseringer, bl.a. Enghave station, som samfinansieres af Carlsberg, Nordhavn Station m.v.

Pulje til nye teknologiske muligheder (ITS)

Parterne ønsker at fremme teknologiske initiativer, der kan reducere trængslen og bidrage til en mere miljøvenlig kørsel og mere sikker trafik på de mest trafikerede veje.

Variable hastigheder, dynamisk information om trafikudviklingen, vendbare vognbaner m.v. kan forbedre fremkommeligheden og styrke trafikanternes muligheder for at træffe et hensigtsmæssigt transportvalg.

Parterne vil prioritere en hurtig indsats på udvalgte lokaliteter, hvor der er trængselsproblemer, og hvor der er et betydeligt potentiale for anvendelse af ITS.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen for nye teknologiske muligheder i 2009:

- Intelligent trafikstyring på Helsingørmotorvejen (75 mio. kr.)
- Intelligent styring af den overordnede trafik i Aalborg-området ved Limfjordstunnelen (50 mio. kr.)
- Forundersøgelser vedr. etablering af et digitalt vejnet, som kan forbedre grundlaget for trafikantservice, herunder mulighederne for inddragelse af private parter (20 mio. kr.)

Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse

Parterne ønsker at fremme initiativer, der kan forbedre fremkommeligheden på de centrale bane- og vejforbindelser til den overordnede infrastruktur og bidrage til et mere trafikalt sammenhængende Danmark.

Parterne ønsker bl.a. at etablere ekstra sporskifter og vendemuligheder for togene, samt at forbedre tilslutningsanlæg, ombygge kryds og rundkørsler på vejnettet og anlægge 2+1 veje, dér hvor der er trængselsproblemer.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen for bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse i 2009:

- Opgraderinger på strækningen Struer-Langå med henblik på at forkorte rejsetiden med 4-5 minutter (25 mio. kr.)
- Forbedringer af indkørselsforhold for tog, Aalborg-Lindholm, Holstebro og Struer (8 mio. kr.)
- Forlængelse af perroner på Kystbanen: Hellerup, Klampenborg, Vedbæk, Nivå, Humlebæk og Espergærde (16 mio. kr.)
- Forbedring af til- og frakørselsbaner i forbindelse med krydsombygning i Vium (2 mio. kr.)
- Udbygning og forbedring af Kongevejen i Helsingør, jf. ovenfor (53 mio. kr.)
- Bedre adgang til Rønne Havn, jf. ovenfor (15 mio. kr.)
- Bedre raste- og sideanlæg, jf. ovenfor (20 mio. kr.)
- Bedre fremkommelighed for erhvervstransporten ved forøgelse af frihøjden ved tre motorvejsbroer, jf. ovenfor (30 mio. kr.)
- Tilsagn om medfinansiering på i alt 125 mio. kr. til anlæg af en ny forbindelse over Odense Kanal, jf. ovenfor.
- Parterne konstaterer, at der tidligere er givet tilsagn om et statsligt tilskud på 250 mio. kr. til anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard i Århus.

Pulje til mere cykeltrafik

Parterne ønsker at forbedre forholdene for cyklister, så cyklen bliver en mere attraktiv transportform.

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 100 mio. kr. i 2009 til statslig medfinansiering af sammenhængende og innovative cykelprojekter, hvor

staten medfinansierer op til 30 pct. af de samlede udgifter – i særlige tilfælde op til 50 pct., hvis projektet indebærer væsentlige innovative elementer.

Følgende typer af sammenhængende og innovative projekter prioriteres:

- Kommunale *cykelbyprojekter*, der i væsentligt omfang bidrager til at udvikle den lokale cykeltrafik, herunder cykelpendling
- Projekter i *virksomheder og organisationer*, der indeholder særlige elementer, der kan bidrage til at styrke cyklismen
- Projekter, der indeholder konkrete tiltag til en forbedret *trafiksikkerhed* for cyklister, herunder f.eks. sikre skoleveje, så færre kommer til skade på cyklen og børn og unges tilskyndelse til at cykle fastholdes
- Projekter, der indeholder konkrete forslag til – ved *kampagner* og lignende – at skabe opmærksomhed omkring cykelprojekter

Transportministeriet vil fremlægge forslag til konkret udmøntning i 2009 med henblik på partiernes stillingtagen.

Parterne er endvidere enige om at styrke cykelruterne langs det overordnede vejnet ved at gennemføre følgende projekter inden for en ramme på i alt 34 mio. kr.: Anlæg af cykelsti på Rute 16 øst for Hundested, anlæg af cykelsti sydvest for Nyborg og anlæg af cykelsti syd for Ribe¹.

Pulje til bedre trafiksikkerhed

Parterne ønsker at intensivere indsatsen for at begrænse antallet af dræbte og til skadekomne i trafikken. Der skal sættes ind over en bred front. Indsatsen kan vedrøre såvel konkrete forbedringer af trafikkanlæggene som kampagneindsatser og udvikling af nye metoder.

Parterne er enige om at afsætte midler til følgende projekter i 2009 fra puljen for bedre trafiksikkerhed:

- Styrket indsats mod højresvingsulykker (10 mio. kr.)
- Styrket indsats mod spøgelsesbilister (10 mio. kr.)
- Trafiksikkerhedskampagner (10 mio. kr.)
- Bekæmpelse af grå strækninger på det overordnede vejnet, herunder rumleriller, rabatsaneringer og sikkerhedszoner (25 mio. kr.)

¹ Parterne har noteret sig, at der derudover anvendes ca. 25 mio.kr. årligt, jf. Finansloven for 2009 til anlæg af nye cykelstier m.v.

- Forsøg med kameraovervågning af jernbanearealer til modvirkning af ulovlig indtrængen på banen (3 mio. kr.)

Et troværdigt datagrundlag, ikke mindst i form af ulykkesstatistik, er en hjørnesten i trafiksikkerhedsarbejdet. Parterne er derfor enige om at afsætte 10 mio. kr. til en forbedret ulykkesstatistik med henblik på at skabe et bedre grundlag for den fremadrettede indsats på trafiksikkerhedsområdet. Der vil i 2009-2011 kunne gennemføres en række yderligere temaanalyser af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU).

Parterne er endvidere enige om at afsætte 10 mio. kr. til at fremme de tekniske tilpasninger, der er nødvendige for at anvende eCall som en del af alarmberedskabet i Danmark. eCall udløser automatisk nødopkald i tilfælde af ulykker, hvor en eller flere airbags i en bil udløses. Det er i den forbindelse en forudsætning, at alarmcentralerne opgraderes, så de kan modtage eCall-opkald.

Pulje til fremme af godstrafik på bane

Parterne er enige om at etablere en ny pulje på 200 mio.kr. til fremme af gods på jernbanen, herunder især til at styrke samspillet mellem jernbane og havne, jf. afsnit 10.

Parterne er enige om at drøfte konkrete initiativer i forlængelse af regeringens godsstrategi, som præsenteres i marts 2009.

Parterne har reserveret 10 mio.kr. fra puljen til en analyse i 2010-12 af mulighederne for at etablere en helt ny kombiterminal ved Køge, hvis Folketinget beslutter at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted, jf. ovenfor.

Pulje til støjbekæmpelse

Der afsættes en samlet pulje på 400 mio.kr. frem til 2014 til en målrettet indsats for at reducere støjproblemerne fra trafik.

Parterne ønsker med puljen at nedbringe generne af trafikstøj langs de overordnede veje og jernbaner gennem bl.a. opsætning af støjskærme, etablering af støjvælde og støjisolering af boliger langs statsveje og gennem skinneslibning for at nedbringe støj fra togene.

Parterne er enige om, at følgende projekter til finansieres af puljen for støjbekæmpelse i 2009:

36.

- Støjsisolering af stærkt støjbelastede boliger (15 mio. kr.)
- Støjreduktion ved Lindholm Station i Nørresundby (15 mio. kr.)
- Etablering af støjskærme på Helsingørmotorvejen ved Gentofte (8 mio. kr.)
- Udvikling af nye metoder til støjbekæmpelse (10 mio.kr.)

Parterne er herudover enige om at afsætte 16 mio. kr. til støjreducerende skinneslibning af banenettet i perioden 2010-2015.

Forlængelse af pulje til fremme af sikkerhed og miljø (2009-14)

Der er tidligere afsat ca. 150 mio. kr. om året til mindre anlæg til fremme af sikkerhed og miljø på statsvejene. Puljen blev med trafikaftalen for 2007 fastlagt frem til 2012.

Parterne er enige om at videreføre puljen i 2013-2014 med 150 mio. kr. pr. år.

Parterne er enige om, at puljen anvendes til løbende, mindre forbedringer af trafikafviklingen eller miljøet – ikke mindst på de by- og landevejsstrækninger, som blev overtaget fra amterne i forbindelse med Kommunalreformen.

Forlængelse af pulje til bedre sikkerhed ved overskæringer (2015-2020)

Der er tidligere afsat 36 mio.kr. årligt i perioden 2009-2014 til nedlæggelse og opgradering af overkørsler. Puljen udmøntes af Banedanmark.

Parterne er enige om at videreføre puljen frem til 2020 med 36 mio. kr. pr. år. Med henblik på at sikre den største samlede sikkerhedsmæssige og trafikale effekt skal puljen anvendes til nedlæggelse af usikrede overkørsler, nedlæggelse af overkørsler langs hovedbanen samt en indsats i forhold til "sorte pletter", dvs. overkørsler, hvor der er sket særligt mange ulykker.

12. Nye beslutningsgrundlag

Der afsættes en pulje på 400 mio.kr. til udarbejdelse af nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning 2009-14 som led i den rullende planlægning.

Parterne ønsker med puljen at tilvejebringe de beslutningsgrundlag, der vil være centrale for at imødekomme de fremtidige trafikale udfordringer. Det gælder såvel konkrete forundersøgelser og VVM-redegørelser som strategi-

ske analyser med henblik på at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.

Parterne forelægges en tidsplan for gennemførelse af undersøgelserne inden udgangen af marts 2009. Det tilstræbes, at de undersøgelser, hvor der skal foretages en opdatering af tidligere udarbejdede beslutningsgrundlag, prioriteres.

Nye VVM-undersøgelser

Parterne er enige om at iværksætte følgende VVM-undersøgelser med henblik på, at de kan indgå i den rullende planlægning i 2009-2013:

- VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især banegodskapaciteten omkring Kastrup (10 mio. kr.)
- VVM-undersøgelse af bedre og hurtigere S-banebetjening i Hillerød-fingeren gennem etablering af overhalingsspor mellem Hellerup og Holte (25 mio. kr.)
- Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense (15 mio. kr.)
- Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen Hobro-Aalborg (6 mio. kr.)
- VVM-undersøgelser vedr. Skovvejen (Holbæk-Kalundborg) (25 mio. kr.)
- Opdatering af VVM-redegørelse vedr. anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland mellem Vamdrup og Vojens og Tinglev-Padborg (15 mio. kr.)
- Opdatering af amtslig VVM-redegørelse vedr. anlæg af omfartsvej ved Nykøbing Falster (5 mio. kr.)
- Opdatering af den amtsligt udarbejdede VVM-redegørelse vedr. anlæg af en nordlig omfartsvej ved Næstved (5 mio. kr.)
- Opdatering af den amtsligt udarbejdede VVM-redegørelse vedr. anlæg af det "Nordlige Hængsel til Djursland" ved Randers i form af en motortrafikvej mellem Assentoft og Sdr. Borup (5 mio. kr.)
- Afslutning af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinien) (10 mio. kr.)
- Økonomiundersøgelse med henblik på dimensionering af VVM-undersøgelse af en udbygning af Rute 26 på strækningen Århus-Viborg, herunder anlægsoverslag og muligheder for en etapevis udbygning (2 mio. kr.). Der reserveres endvidere 25 mio.kr. til den efterfølgende VVM-undersøgelse

Nye forundersøgelser

- Forundersøgelse af opgradering af jernbanen til 200 km/t Århus-Hobro som et led i etablering af 1 times rejsetid mellem Århus og Aalborg (10 mio. kr.)
- Forundersøgelser af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen (5 mio. kr.)
- Forundersøgelse af en sydlig forlængelse af Slagelse Omfartsvej (2 mio. kr.)
- Forundersøgelse af en forlængelse af motorvejen Vejle-Herning til Holstebro -Rute 18 med henblik på at vurdere behovet for en egentlig VVM-undersøgelse (4 mio. kr.)
- Forundersøgelse vedrørende en ny omfartsvej ved Grenå mellem Rute 16 og Grenå Havn (5 mio. kr.)
- Forundersøgelse vedrørende yderligere opgraderinger af Rute 34 på strækningen mellem Herning og Skive samt rute 26 mellem Skive og Hanstholm, bl.a. for at styrke adgangen til Hanstholm Havn (10 mio. kr.)
- Screeningsanalyse vedr. baneforbindelse til en række havne (5 mio. kr.)

Strategiske analyser

Parterne er enige om at gennemføre følgende strategiske analyser, der skal bidrage til at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.

a. Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland

Parterne er enige om at gennemføre en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i Østjylland. Analysen skal behandle bl.a. følgende overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger, som skal ses i sammenhæng:

- En baneplan for Østjylland, herunder løsningsmuligheder med henblik på at realisere Timemodellen mellem Odense og Århus
- Det langsigtede kapacitetsbehov for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark
- Det langsigtede kapacitetsbehov for den nord/syd-gående vejtrafik i Jylland

Der aflægges en delrapportering i 2011 med henblik på drøftelse af de foreløbige resultater. Analysen afsluttes endeligt i 2013, hvorefter parterne drøfter

resultaterne og perspektiverne som led i den rullende planlægning. Der afsættes 25 mio. kr. til arbejdet.

Der udarbejdes på dette grundlag et kommissorium for analysen.

b. Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet

Parterne er enige om at gennemføre en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet. Analysen skal behandle bl.a. følgende overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger:

- Øget banebetjening i "Håndfladen"
- Den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren
- Fuldautomatisk S-banedrift
- Stationskapaciteten ved Københavns Hovedbanegård
- Samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer
- Et trafikalt sammenhængende banenet
- Mulighederne for - og effekterne af - etablering af overhalingsspor på S-banen
- Yderligere opgradering af vejforbindelsen i Ring 4
- Anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel
- Perspektiver i Ring 5-korridoren
- Mulighederne for at sprede trafikken mere hen over døgnet

Der aflægges en delrapportering for den samlede strategiske analyse i 2011 med henblik på drøftelse af de foreløbige resultater. Analysen afsluttes endeligt i 2013, hvorefter parterne drøfter resultaterne og perspektiverne som led i den rullende planlægning. Der afsættes 25 mio. kr. til arbejdet.

Der udarbejdes på dette grundlag et kommissorium for analysen.

c. Strategisk analyse af elektrificering af banenettet

Parterne er enige om, at målet er, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

En yderligere elektrificering af jernbanenettet vil kunne medføre lavere CO₂-udledning fra togtrafikken, bedre adgang til indkøb af mere standardiseret togmateriel og mindre afhængighed af olieleverancer.

Elektrificeringen bør afvente signalprojektet, som vil billiggøre investeringerne, fordi man sparer tilpasning af de nuværende signalanlæg. En elektrificering vil således blive markant fordyret, hvis den gennemføres, før Bandedanmarks signaler er udskiftet. Det betyder, at yderligere elektrificering vil være aktuel fra omkring 2020.

Parterne er enige om at afsætte 10 mio.kr. til udarbejdelse af en samlet strategisk analyse af en yderligere elektrificering af jernbanenettet, herunder de økonomiske konsekvenser, sammenhæng med materielanskaffelser og en mulig gennemførelsesplan.

På strækningen Lunderskov-Esbjerg er de nuværende signalanlæg tilpasset gennem en såkaldt immunisering. Mulighederne for at fremrykke en elektrificering af denne strækning vil derfor indgå i den strategiske analyse.

Den strategiske analyse fremlægges i 2011.

Etablering af en landstrafikmodel

Parterne er enige om at afsætte 60 mio. kr. til udvikling og drift af en landsdækkende trafikmodel med henblik på at styrke grundlaget for strategisk planlægning på transportområdet. Beløbet omfatter udvikling, opdatering og drift af modellen 2009-20.

Målet er, at centrale dele af landstrafikmodellen vil være klar til brug i 2011, således at den kan indgå som en nødvendig del af arbejdet med ovennævnte strategiske analyser af fremtidens transportbehov og udbygningsmuligheder på infrastrukturområdet i hovedstadsområdet og Østjylland. Modellen vil være færdigudviklet i 2014.

13. Yderligere konkrete CO₂-initiativer under Grøn Transportvision DK

Parterne er enige om, at CO₂-udledningen fra transport skal reduceres, og at en række af overordnede indsatsområder vil bidrage til at opnå dette mål på sigt, herunder den markante styrkelse af jernbanetrafikken, grønne kørselsafgifter og nye bæredygtige teknologier.

Parterne er endvidere enige om at gennemføre en række konkrete initiativer, som allerede på kort sigt kan bidrage til at reducere CO₂-udledningen fra transporten.

Parterne er i den forbindelse enige om at afsætte 84 mio.kr. inden for rammerne af Infrastrukturfonden til gennemførelse af følgende initiativer, som Transportministeriet vil iværksætte i 2009:

- Anbefalinger og rådgivning ved offentligt indkøb af energieffektive og miljøvenlige personbiler skal fremme muligheden for en mere energieffektiv og miljøvenlig bilpark.
- Indførelse af en certificeringsordning for "grøn transportvirksomhed" og "grøn transportkommune" skal fremme anvendelsen af energieffektive køretøjer og bedre udnyttelse af eksisterende bilpark.
- Optimering af aerodynamik for lastbiler skal fremmes gennem kampagner og netværksdannelse vedrørende best practice samt en tilskudsordning i perioden 2009-12 inden for en ramme på i alt 42 mio.kr.
- Ved energimærkning af varebiler udstyres alle nye varebiler med et energimærke, der viser, hvor brændstoføkonomisk bilen er. Der gennemføres kampagner om energimærkning kombineret med stikprøvekontrol hos bilforhandlerne (14 mio.kr.)
- Energieffektiv køreteknik fremmes gennem frivillige kurser for den enkelte bilist samt vejledningskampagner (28 mio. kr.).
- Miljørigtig og energieffektiv offentlig transport fremmes gennem en gradvis indfasning af energieffektive transportløsninger, der bl.a. kan understøttes af forsøg med energieffektive busser eller busser på andre drivmidler, jf. nedenfor.

Grønne taxaer og modulvogntog

Parterne er enige om, at der i taxalovgivningen skal stilles krav om, at taxier ved udskiftning skal være i minimum energiklasse C.²

Der indføres endvidere krav om partikelfiltre, der efter en indfasningsperiode gøres obligatorisk i 2011. Regeringen vil fremsætte lovforslag herom i foråret 2009 med henblik på at ændringerne kan få virkning fra 1. september 2009.

² En typisk taxi er i dag en energiklasse E og kører 13,7 km/l svarende til et CO₂-udslip på 194 g/km. En bil i energiklasse C kører mellem 16,1 og 17,2 km/l svarende til et CO₂-udslip på 153-163 g/km. I dag er eksempelvis en BMW 520d Touring aut. og en Mercedes-Benz C 220 CDI T biler, der opfylder et klasse C krav.

Parterne er endvidere enige om, at det sker en forlængelse af det 3-årige forsøg med modulvogntog. De nærmere vilkår for forlængelsen vil afhænge af udfaldet af evalueringen i 2011.

Forsøgsprojekter

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 200 mio.kr. inden for Infrastruktur fonden til forsøgsprojekter med henblik på at afprøve mulighederne for mere energieffektive transportløsninger inden for følgende temaer:

- Energieffektive busser i offentlig busstrafik og busser på alternative drivmidler
- 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

Transportministeriet forbereder forsøgsprojekterne i 2009 med henblik på igangsætning i 2010.

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

En moderne jernbane

22. oktober 2009

Ny jernbane mellem København og Ringsted

Parterne er enige om at der anlægges en ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge. Anlæg af den nye jernbane finansieres af de 10 mia. kr. der blev afsat til projektet med aftale af 29. januar 2009 om en grøn transportpolitik. Den nye bane forventes ibrugtaget i 2018.

Med åbningen af den nye bane vil der for første gang i næsten 100 år åbne en egentlig ny dobbeltsporet hovedstrækning. Ikke siden åbningen af strækningen mellem Ringsted og Næstved i 1924, er der etableret en sammenlignelig hovedstrækning i ny tracé. Med den ny jernbane-transportkorridor mellem København og Ringsted, fremtidssikres jernbanetrafikken i Danmark gennem en markant forøgelse af kapaciteten. Etableringen af denne nye korridor giver det nødvendige grundlag for yderligere vækst i landsdelstrafikken, pendlertrafikken og banegodstrafikken.

Den nye bane mellem København og Ringsted er fundamentet for en mere konkurrencedygtig togdrift med færre forsinkelser, ligesom den vil være en nødvendig forudsætning for at tilbyde brugerne et attraktivt produkt med hurtigere forbindelser mellem landsdelene.

Med den nye bane lægges grundstenen for realiseringen af "Timemodellen", der vil sikre en rejsetid på 1 time på strækningerne København-Odense, Odense-Århus, Århus-Aalborg og på sigt Odense-Esbjerg samt Odense-Herning. "Timemodellen" vil hermed bidrage til at give hurtigere rejsetider for togrejsende i hele landet. Den nye bane understøtter derfor målsætningen om, at den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Den nye bane betyder, at de fleste godstog og gennemkørende persontog flyttes til den nye bane via Køge, herunder tog via den kommende faste forbindelse over Femern Bælt. Dermed frigives der kapacitet på den eksisterende bane via Roskilde som kan anvendes til forbedringer i persontrafikken i Roskildekorridoren. Den nye bane giver samtidig ekstra kapacitet på den eksisterende bane til at udnytte mulighederne i det kommende dobbeltspor på Nordvestbanen.

Med den nye bane flyttes godstog og gennemkørende tog fra de tæt beboede områder vest for København og i Roskilde til den mere tyndt bebyggede linje langs motorvejen. Dermed reduceres det støjbelastede antal boliger markant.

Parterne er enige om derudover, at afsætte 350 mio. kr. til en overdækning af banen gennem det grønne område langs Kulbanevej. Overdækningen vil bl.a. mindske barriereeffekterne og reducere støjgenerne i det tæt bebyggede kvarter. Samtidig vil fodboldbanerne i den østlige ende af Kulbanevej kunne reetableres. Overdækningen vil bidrage til at opretholde områdets rekreative værdi og udviklingsmæssige potentialer. Der etableres i samarbejde med Københavns Kommune midlertidige faciliteter til opretholdelse af fritidsaktiviteterne i området.

Overdækningen forudsættes finansieret ved nye finansieringsbidrag til Infrastruktur fonden, svarende til merudgiften på 350 mio. kr. Det drejer sig om gevinster fra genudbuddet af jernbanetrafikken i Midt- og Vestjylland i perioden december 2010-2018, forventet medfinansiering fra ledningsejere vedr. omlægning af højspændingsanlæg m.v. i forbindelse med etablering af ny bane København-Ringsted og forventede merindtægter fra baneafgifter for årene 2010-2012. Såfremt merindtægterne fra baneafgifter ikke realiseres svarende til det forudsatte, er parterne indstillet på at finde alternativ finansiering inden for de udisponerede midler i Infrastruktur fonden, inkl. udisponerede puljemidler.

Parterne er enige om, at banen føres i tunnel under Vigerslev Allé frem til stibroen ved Ulstrupvej. Herfra og frem til Avedøre Havnevej ligger banen nedgravet og i trug med deraf begrænsede støjgener.

Parterne konstaterer, at der reserveres et areal syd for banen ved Grøntorvet, så der senere kan etableres en niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg, hvis dette skulle vise sig nødvendigt.

Der fremsættes i foråret 2010 forslag til lov om anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted via Køge. Anlægsloven udarbejdes svarende til den projekterede løsning i Trafikstyrelsens miljøredegørelse af 8. september 2009, inklusive tilvalg af overdækning ved Kulbanevej.

Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)

Parterne er enige om, at der anlægges et ekstra jernbanespor over en ca. 20 km strækning på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Anlæg af det nye dobbeltspor finansieres af de 1,3 mia. kr. der blev afsat til projektet med aftale af 29. januar 2009 om en grøn transportpolitik. Banestrækningen forventes at kunne ibrugtages i 2015. Udbygningen vil forbedre togbetjeningen på strækningen på baggrund af en opgradering af det eksisterende signalsystem, inden signalprogrammet implementeres i år 2020.

Udbygningen af banen giver mulighed for rejsetidsreduktioner på op til 6 minutter hver vej for den enkelte togpassager, bedre køreplaner og en fordobling af trafikomfanget til gavn for pendlerne. De rejsende fra Kalundborg, Holbæk og Roskilde får gavn af den større trafikale fleksibilitet og de kortere rejsetider mellem Roskilde og Holbæk. Dette giver i sammenhæng med den nye bane mellem Ringsted og København mulighed for flere tog i lokaltrafikken mellem Roskilde og København.

Med etableringen af dobbeltsporet vil de nuværende 4 offentlige jernbaneoverkørsler på strækningen blive nedlagt. I stedet etableres der niveaufri passagemuligheder. I Soderup, Tølløse og Vipperød etableres nye vejanlæg i stedet for de nedlagte jernbaneoverkørsler. Endvidere foretages der stationsombygninger og forbedringer af adgangen til stationerne i Lejre, Hvalsø, Tølløse og Vipperød med etablering af gangtunneller, gangbro, elevatoradgang til perronerne m.v.

Parterne er enige om, at der i slutningen af 2009 fremsættes forslag til anlægslov vedr. anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen, svarende til den projekterede løsning for fuld udbygning i Trafikstyrelsens miljøredegørelse fra maj 2007.

Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens)

Parterne er enige om, at der anlægges dobbeltspor på strækningen mellem Vojens og Vamdrup i Sønderjylland. Anlæg af det nye dobbeltspor finansieres af de 0,7 mia. kr. der blev afsat til projektet med aftale af 29. januar 2009 om en grøn transportpolitik. Anlægget af dobbeltsporet kan påbegyndes i 2011 med henblik på ibrugtagning i 2015. Udbygningen vil forbedre togbetjeningen på strækningen på baggrund af en midlertidig signalteknisk løsning, inden signalprogrammet implementeres i år 2019.

Banestrækningen gennem Sønderjylland udgør frem til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt hovedkorridoren for banegodstrafikken mellem Skandinavien og Kontinentet. Også på lang sigt vil korridoren udgøre en vigtig forbindelse for dansk banegods til og fra det øvrige Europa. De to enkeltsporede delstrækninger udgør en flaskehals for udvikling af banegodstrafikken og utilfredsstillende kvalitet i trafikafviklingen og vil indenfor få år medføre en direkte begrænsning for yderligere vækst. Udbygningen vil først og fremmest styrke jernbanegodstrafikken, men også forbedre kvaliteten i passagertogbetjeningen af Sønderjylland.

Parterne er enige om, at prioritere en hurtig færdiggørelse af den nordlige og mest trafikerede flaskehals Vojens-Vamdrup. Der igangsættes opdatering af VVM-redegørelse, herunder anlægsoverslag, på denne etape i 2010 inden for rammerne af den eksisterende anlægslov fra 1993 (Lov nr. 218, 1993). Et opdateret beslutningsgrundlag forelægges forligskredsen med henblik på endelig beslutning om igangsætning i 2011.

Parterne er enige om, at perspektivet på sigt er en fuld udbygning til dobbeltspor på hele banen gennem Sønderjylland. Der foretages derfor i aftaleperioden en opdatering af beslutningsgrundlaget for strækningen Tinglev-Padborg.

Styrkelse af gods på jernbanen

Godstransport på jernbanen er især på de lange distancer en miljøvenlig transportmulighed for virksomhederne. Ved at styrke banegodstrafikkens konkurrencedygtighed bliver den i højere grad et attraktivt alternativ for erhvervslivet. Samtidig kan øget godstransport på banen bidrage til at aflaste vejene.

Forbindelsen over Femern Bælt, en ny bane mellem København og Ringsted samt anlæg af en dobbeltsporet jernbane i Sønderjylland er ligeledes med til at styrke gods på banen. Med disse initiativer skabes mere kapacitet, som er en afgørende faktor for, at transport af gods på jernbane i højere grad bliver en konkurrencedygtig transportform.

Parterne er enige om at styrke Danmarks to største kombiterminaler i Taulov og i Høje Taastrup ved, fra jernbanegodspuljen på 200 mio. kr., at afsætte en ramme på op til 66 mio. kr. til kapacitetsudvidelser på terminalerne. Det er en forudsætning herfor, at driften af terminalerne sendes i udbud fra år 2020. Terminalerne er vigtige i forhold til jernbanegodstrafikken i Danmark, og der er bl.a. behov for yderligere henstillingsplads, hvis den kombinerede trafik skal styrkes.

Herudover har parterne noteret sig, at Transportministeriet agter at overføre ejerskabet af terminalerne fra DSB til Banedanmark for at skabe en mere hensigtsmæssig ejerstruktur. Parterne er endvidere enige om at lægge vægt på, at der er modtagepligt på terminalerne.

Inden for rammerne af jernbanegodspuljen på 200 mio. kr. er parterne enige om at styrke samspillet mellem jernbanen og havnen i Esbjerg og Nyborg.

Der reserveres derfor i puljen 100 mio. kr. til et statsligt bidrag til en ny sporforbindelse til Esbjerg Havn, og 15 mio. kr. til et statsligt bidrag til en ny sporforbindelse til Nyborg Havn. Projekterne gennemføres kun, hvis der er lokal opbakning og der tilvejebringes privat/kommunal/EU medfinansiering.

Parterne er enige om at afsætte 8 mio. kr. til udarbejdelse af beslutningsgrundlag, herunder VVM-undersøgelse, for projekterne i Esbjerg og Nyborg. Beslutningsgrundlagene er færdige i 2012. Hvis parterne på baggrund af resultaterne heraf vurderer, at projekterne ikke skal gennemføres, falder de reserverede midler tilbage i puljen til styrkelse af gods på jernbanen.

Renovering af Nørreport station

Parterne er enige om, at der igangsættes en modernisering af Nørreport station med henblik på at sikre bedre luftkvalitet på fjerntogsperronen, opfriskning af interiøret mm. Projektet koordineres med Københavns Kommunes forpladsprojekt og Banedanmarks renoveringsprojekt for tunnelen ved Nørreport station, herunder bl.a. udskiftning af membranen på oversiden af tunnelen.

Parterne er enige om, at renoveringen af Nørreport station skal foregå ved en lukning af fjerntogsperronen i 8 måneder. Dette vil berøre fjerntogspassageerne, der i stedet vil kunne benytte S-tog til Nørreport station eller anvende alternative rejseruter. Denne udførelsesstrategi muliggør, at der indenfor den økonomiske ramme kan tilvælges optioner vedrørende en genåbning af nordligt trappeløb fra overfladen til S-togsperronen, ny belægning på fjernperron, renovering af trappen ved Gothersgade og hovedtrappen fra fjerntogsperronen til forhal samt supplerende perronbelægning på S-togsperron. De koordinerede projekter forventes gennemført i perioden 2011-2014.

Parterne er opmærksomme på, at der skal findes løsninger på kapacitetsproblemerne i byggeperioden, herunder eksempelvis øget buskapacitet.

Moderniseringsprojektet for Nørreport station forventes hermed gennemført indenfor den afsatte ramme på 210 mio. kr.

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

Nye initiativer som led i udmøntning af puljer

22. oktober 2009

Pulje til mere cykeltrafik

Parterne ønsker at forbedre forholdene for cyklister, så cyklen bliver en mere attraktiv, udbredt og sikker transportform til både pendling og fritid. I perioden 2009-2014 er der afsat en samlet ramme på 1 mia. kr. til at styrke cyklismen.

Følgende typer af sammenhængende og innovative projekter prioriteres:

- Kommunale *cykelbyprojekter*, der i væsentligt omfang bidrager til at udvikle den lokale cykeltrafik, herunder cykelpendling
- Projekter i *virksomheder og organisationer*, der indeholder særlige elementer, der kan bidrage til at styrke cyklismen
- Projekter, der indeholder konkrete tiltag til en forbedret *trafiksikkerhed* for cyklister, herunder f.eks. sikre skoleveje, så færre kommer til skade på cyklen og børn og unges tilskyndelse til at cykle fastholdes
- Projekter, der indeholder konkrete forslag til – ved *kampagner* og lignende – at skabe opmærksomhed omkring cykelprojekter

Parterne har i 2009 udmøntet 34,1 mio. kr. til anlæg af tre cykelstier på det statslige vejnet. Det drejer sig om følgende projekter:

- Anlæg af cykelsti på Rute 16 øst for Hundested
- Anlæg af cykelsti sydvest for Nyborg
- Anlæg af cykelsti syd for Ribe

Parterne vil i 2009 udmønte 98,1 mio. kr. og i 2010 udmønte 53,7 mio. kr., i alt 151,8 mio. kr., til statslig medfinansiering af sammenhængende og innovative cykelprojekter i kommuner, virksomheder og organisationer. Det drejer sig om følgende projekter:

Kommunale cykelbyprojekter (86,5 mio. kr.):

- Aalborg Kommune – Et højklasset cykelnetværk (7,0 mio. kr.)¹
- Albertslund Kommune – Øget cykelpendling i Albertslund Kommune (2,8 mio. kr.)²
- Ballerup Kommune – Ballerup cykelprojekt (0,5 mio. kr.)²

¹ Udmøntes bevillingsmæssigt i 2009.

² Udmøntes bevillingsmæssigt i 2010.

- Esbjerg Kommune – Sammenknytning af Esbjerg Kommunes hovedbyer (6,8 mio. kr.)²
- Fanø Kommune – CykelØprojekt Fanø (0,2 mio. kr.)²
- Fredericia Kommune – Fredericia cykler, et cykelbyprojekt (10,4 mio. kr.)¹
- Guldborgsund Kommune – Cykelstier langs Sakskøbingvej (1,6 mio. kr.)¹
- Helsingør Kommune – Samlet cykelby (5,8 mio. kr.)¹
- Hørsholm Kommune – Hørsholm cykelby (1,5 mio. kr.)¹
- Kolding Kommune – Kolding cykelby (1,9 mio. kr.)¹
- Københavns, Brøndby, Hvidovre og Rødovre Kommuner – Vestvoldsruten, infrastruktur, kulturarv og folkesundhed i samarbejde med Kræftens Bekæmpelse (4,6 mio. kr.)¹
- Københavns Kommune m.fl. – Cykelpendleruter i Hovedstadsområdet, Albertslundruten (gennem Frederiksberg, København, Rødovre, Glostrup og Albertslund) (4,7 mio. kr.)¹
- Københavns Kommune – Bryggerampen (6,0 mio. kr.)¹
- Københavns Kommune – København cykelby uden Bryggerampen (7,2 mio. kr.)²
- Odense Kommune – Cyklisternes by (6,3 mio. kr.)¹
- Randers Kommune – Randers cykelby (2,0 mio. kr.)²
- Silkeborg Kommune – Park & Bike faciliteter med individuelt aflåst cykelparkering (0,3 mio. kr.)²
- Struer Kommune – Struer cykelby (5,8 mio. kr.)²
- Sønderborg Kommune – i Sønderborg cykler vi, Syddanmarks mest cyklende kommune (2,9 mio. kr.)¹
- Århus Kommune – Århus cykelby (8,2 mio. kr.)¹

Trafiksikkerhedsprojekter (49,5 mio. kr.):

- Allerød Kommune – Etablering af sammenhængende cykelrute/skolerute (0,7 mio. kr.)¹
- Brønderslev Kommune – 1. etape af Brønderslev Kommunes cykelstiplan 2009 for det åbne land (3,0 mio. kr.)¹
- Favrskov Kommune – Cykelsti langs Hammelvej fra Skanderborgvej til Vestre Ringvej, Hadsten (1,3 mio. kr.)¹

¹ Udmøntes bevillingsmæssigt i 2009.

² Udmøntes bevillingsmæssigt i 2010.

- Fredensborg-Hørsholm Kommuner – Cykelstier langs Lågegyde (1,0 mio. kr.)¹
- Frederikssund Kommune – Cykelsti langs Kulhusvej mellem Jægerspris og Kulhuse (2,5 mio. kr.)²
- Faaborg-Midtfyns Kommune – Dobbeltrettet cykelsti mellem Ringe og Ryslinge (2,2 mio. kr.)²
- Greve Kommune – Dobbeltrettet cykelsti langs Karlslunde Centervej (3,7 mio. kr.)²
- Gribskov Kommune – Mere cykeltrafik i Gribskov Kommune, turisme delprojekt (0,2 mio. kr.)¹
- Gribskov Kommune – Mere cykeltrafik i Gribskov Kommune (1,0 mio. kr.)²
- Halsnæs Kommune – Hanehovedvej, skolevejstrafik og trafiksanering, 1. etape (1,2 mio. kr.)²
- Holstebro Kommune – Cykelsti fra Vinderup til Tværmosevej (1,2 mio. kr.)²
- Kerteminde Kommune – Cykelsti mellem Revninge og Rynkeby (1,4 mio. kr.)²
- Lemvig Kommune – Cykelsti mellem Nr. Nissum og Fabjerg, etape 1 (0,5 mio. kr.)¹
- Lemvig Kommune – Cykel- og natursti mellem Ramme og Lomborg (0,3 mio. kr.)²
- Mariagerfjord Kommune – Cykelsti i Als, skolevejsforbindelse (0,6 mio. kr.)¹
- Nordfyns Kommune – Flere børn på cykel til skole i Otterup (0,4 mio. kr.)²
- Nyborg Kommune – Dobbeltrettet cykelsti mellem Herrested og Ringholmvej (0,9 mio. kr.)²
- Odsherred Kommune – Cykelplan for Odsherred – omlægning af N7 (0,01 mio. kr.)²
- Region Sjælland – Etablering af ny international cykelrute fra Hamburg til Roskilde (0,5 mio. kr.)¹
- Ringkøbing-Skjern Kommune – To nye stier i Ringkøbing-Skjern til både turister og skoleelever (1,7 mio. kr.)¹

¹ Udmøntes bevillingsmæssigt i 2009.

² Udmøntes bevillingsmæssigt i 2010.

- Roskilde Kommune – Sammenhængende cykelforbindelse mellem Viby og Roskilde (0,5 mio. kr.)¹
- Samsø Kommune – Cykelvej med fokus på leg, oplevelse og sikkerhed (0,9 mio. kr.)¹
- Thisted Kommune – Dobbeltrettet cykelsti langs Åsvej (3,4 mio. kr.)²
- Thisted Kommune – Cykelbaner mellem Koldby og Hørdum, 7752 Snedsted (0,5 mio. kr.)²
- Varde Kommune – Unikt borgerengagement og alternativ finansiering af cykelstier i Varde Kommune (1,3 mio. kr.)¹
- Vejen Kommune – Sikring af skolevej til Grønvangskolen (syd) (0,3 mio. kr.)¹
- Vejen Kommune – Sikring af skolevej til Grønvangskolen (nord) samt etablering af bane til cykelundervisning og cyklistprøve (0,2 mio. kr.)²
- Vejle Kommune – Cykelsti i Grejsdal (2,6 mio. kr.)¹
- Viborg Kommune – den midtjyske cykelstjerne, bidrag til et sammenhængende pendlercykelnet (12,0 mio. kr.)¹
- Vordingborg Kommune – national cykelrute 8, strækningen Udbyvej-Kelby (1,7 mio. kr.)¹
- Århus Kommune – Sikring af skolevej fra Ormslev til Stavtrup (1,8 mio. kr.)²

Innovationsprojekter (15,8 mio. kr.):

- COWI – Bycykler (0,1 mio. kr.)²
- Dansk Cyklist Forbund – Cykelleg for alle (1,1 mio. kr.)¹
- Dansk Cyklist Forbund – Tryk og sikker skolevej (2,3 mio. kr.)¹
- Dansk Cyklist Forbund – ”LYS PÅ – med Ludvig” (0,8 mio. kr.)²
- DTU Transport – Effekt af virkemidler i en cykelpolitik (2,7 mio. kr.)¹
- DTU Transport – Udvikling af metoder til identifikation af kriterier og prioritering af cykelfremmende tiltag (1,0 mio. kr.)²
- Energitjenesten – Cykeltjenesten (3,2 mio. kr.)²
- Gehl Architects – Cykling og byens fysiske struktur (0,4 mio. kr.)¹
- Gehl Architects – Byrum og cykelliv (0,4 mio. kr.)¹
- Det Grønne Hus – Bilfri til skole (0,2 mio. kr.)²

¹ Udmøntes bevillingsmæssigt i 2009.

² Udmøntes bevillingsmæssigt i 2010.

54.

- Københavns Kommune – cykelpendleruter i Hovedstadsområdet, plan og koncept (0,7 mio. kr.)¹
- Philip Rasmussen – Idékatalog til udvikling af cykeltrafik (0,4 mio. kr.)²
- Rambøll – Mobilitetsplan for Rambøll (0,1 mio. kr.)²
- Trafitec ApS. – Cyklisters sikkerhed i rundkørsler (1,6 mio. kr.)²
- Turistforeningen for Sydfyn – Sydfynske cykelruter for alle (0,2 mio. kr.)¹
- Via Trafik – trafikpolitik på skoler, håndbog med anbefalinger til proces og indhold (0,3 mio. kr.)¹
- Vejle Kommune – Vejle som cykelby (0,1 mio. kr.)²
- Det Økologiske Råd – afdækning af potentialet for fremme af cykling til arbejde ved brug af pendlercykler (0,2 mio. kr.)¹

På det statslige vejnet udmøntes de 31,7 mio. kr. i 2010 til følgende projekter:

- Anlæg af cykelsti mellem Viborg og Foulum (15,4 mio. kr.)
- Etablering af bro eller stitunnel på Ballerup Byvej mellem Vestbuen og Smørum Parkvej (11,7 mio. kr.)
- Etablering af stitunnel under Viborgvej ved Hammel, Anbækvej (4,6 mio. kr.)

Parterne er enige om at drøfte profilen for udmøntningen af cykelpuljen 2010-2014 i foråret 2010.

Pulje til støjbekæmpelse

Parterne ønsker med puljen at nedbringe trafikstøjen langs de overordnede veje og jernbaner gennem bl.a. opsætning af støjskærme, etablering af støjvolde og støjisolering af boliger langs statsveje og gennem skinneslibning for at nedbringe støj fra togene.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen til støjbekæmpelse i 2010:

- Støjbekæmpelse på Helsingørmotorvejen ved Emdrup Sø, Dyssegårdsvej og Hans Jensens Vej (26,9 mio. kr.)
- Støjafskærmning på Vestmotorvejen ved Slagelse (12,1 mio. kr.)

¹ Udmøntes bevillingsmæssigt i 2009.

² Udmøntes bevillingsmæssigt i 2010.

- Støjafskærmning på Holbækmotorvejen ved Torkilstrup (12,1 mio. kr.)
- Støjafskærmning på Viborgvej ved Anbæk (7,6 mio. kr.)
- Støjpartnerskaber mellem Banedanmark og private boligejere langs sidebanerne (8,8 mio. kr.)

Pulje til bedre trafiksikkerhed

Parterne ønsker at intensivere indsatsen for at begrænse antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Der skal sættes ind over en bred front. Indsatsen kan vedrøre såvel konkrete forbedringer af trafik anlæggene som kampagneindsatser og udvikling af nye metoder.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen for bedre trafiksikkerhed i 2010:

- Pilotprojekt om brug af sensorteknologi til overvågning af baneoverkørsler og dæmninger omkring banestrækninger (5,5 mio. kr.).
- Simulator til lokomotivføreruddannelsen med henblik på at lokomotivførere på efteruddannelse trænes i sikkerhedskritiske, uregelmæssige driftssituationer (12,5 mio. kr.). Tilsagnet om indkøb af en simulator er betinget af, at der sker en omlægning af den eksisterende praktik- og efteruddannelse, hvilket skal forhandles med arbejdsmarkedets parter.
- Udvidelse af projekt om udvidet ulykkesstatistik til at omfatte indsamling af data fra dødsulykker på kommunevejene. Dermed vil der blive indsamlet data fra alle dødsulykker på hele vejnettet (15,9 mio. kr.).
- Videreførelse af bekæmpelse af grå strækninger på statslige landevejstrækninger via rabatsaneringer, anlæg af rumleriller og forbedret belysning (20 mio. kr.).
- Videreførelse af bekæmpelse af grå strækninger på statslige landevejstrækninger via etablering af sikkerhedszoner og sideudvidelser (20 mio. kr.).
- Trafiksikkerhedskampagner – kampagner rettet til motorcyklister og mod uopmærksomhed i trafikken (10 mio. kr.).

Pulje til nye teknologiske muligheder (ITS)

Parterne ønsker at fremme teknologiske initiativer, der først og fremmest kan forbedre mobiliteten samt reducere trængslen og dermed også bidrage til en mere miljøvenlig kørsel og mere sikker trafik på de mest trafikerede ve-

je. ITS skal endvidere bidrage til at styrke sammenhængen mellem den kollektive trafik og vejtrafikken.

Den hurtige udvikling i teknologi og muligheder gør, at det i mange tilfælde kan være vanskeligt at finde de mest optimale løsninger, der giver mest effekt for de investerede midler. Samtidig er ITS-området præget af mange private og offentlige aktører, hvilket stiller store krav til det løbende samarbejde på området.

Parterne er på den baggrund enige om at oprette et ITS udviklingsforum som et offentligt-privat samarbejde, der skal målrette og styrke aktiviteterne på ITS-området.

ITS-udviklingsforummet har to hovedopgaver:

- Rådgive om den tekniske ITS-løsning på de udfordringer, som det politisk besluttes at håndtere inden for de ressourcemæssige rammer, der er afsat til formålet.
- Foretage evalueringer af udviklingsperspektiverne i igangsatte projekter med henblik på at indsamle erfaringer og opnå en bedre viden på området til gavn for fremtidige investeringer.

Udviklingsforummet skal bidrage til at formulere grundlaget for en sammenhængende strategi for ITS i Danmark, der blandt andet sikrer udnyttelse af synergier og effektiv drift. Udviklingsforummet vil trække på konkrete erfaringer fra udlandet.

Resultaterne af udviklingsforummets arbejde vil indgå i den rullende planlægning, første gang i 2010. Projektet fortsætter indtil 2014.

Medlemmerne af ITS udviklingsforum sammensættes af DTU Transport, Aalborg Universitetscenter, Vejdirektoratet, Færdselsstyrelsen, Trafikstyrelsen, ITS Danmark, Dansk Industri, Dansk Erhverv og FDM. Vejdirektoratet varetager formandskabet og sekretariatsbetjeningen for udviklingsforummet.

Parterne er enige om, at der afsættes 5 mio. kr. til ITS udviklingsforum til forsknings- og analyseopgaver på ITS-området.

Parterne er endvidere enige om, at følgende projekter finansieres af puljen for nye teknologiske muligheder i 2010. De 30 mio. kr. til udvidelse af ITS-systemerne på Helsingørmotorvejen udmøntes fra puljen for 2011:

- ITS-udviklingsforum (5 mio. kr.)
- 1. etape af trafikstyring på Amagermotorvejen (62,8 mio. kr.)
- Kørsel i nødspor på Hillerødmotorvejen, Værløse - Skovbrynet (21 mio. kr.)
- Forprojekt vedrørende GPS-indsamling af realtids trafikinformation (3 mio. kr.)
- Udvidelse af ITS-systemerne på Helsingørmotorvejen (30 mio. kr.)

Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse

Parterne ønsker at fremme initiativer, der kan forbedre fremkommeligheden på de centrale bane- og vejforbindelser til den overordnede infrastruktur og bidrage til et mere trafikalt sammenhængende Danmark.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen for bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse i 2010:

- Optimering af automatisk togkontrolsystem (HKT) på S-banen (10,4 mio. kr.)
- ATC linieledere på fjernbanen (3,5 mio. kr.)
- Opgradering af kørestrømsforsyning på kystbanen (19,9 mio. kr.)
- Parterne afsatte i aftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 15 mio. kr. til bedre adgang til Rønne Havn. Parterne har noteret sig, at Bornholm Kommune har fremsendt et nyt, større og mere langtidssikret kommunalt projekt vedrørende en omfartsvej omkring Rønne, der vil forbinde statsvejen fra Aakirkeby og Nexø med de nordlige kommunale adgangsveje til Rønne havn. Parterne er enige om at afsætte et statsligt bidrag på yderligere 20 mio. kr. til en omfartsvej omkring Rønne.
- Parterne er enige om at reservere et rammebeløb på 10 mio. kr. til forbedring af vejnettet mv. som led i Ringkøbing-Skjern Kommunes projekt "Søvejen mod vest. Parterne tilkendegiver, at der ikke kan ydes støtte af Infrastrukturfonden til havneanlæg.

Herudover er parterne enige om, at den styrkede indsats på rasteplassområdet som blev igangsat med aftale om en grøn transportpolitik, skal foresættes.

Rastepladser langs motorveje – flere p-pladser til lastbiler (50 mio. kr.)

Det har betydning for både godstransporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture – af hensyn til både arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene. Ved at skabe større kapacitet på rastepladserne opnås bedre fremkommelighed og øget trafikikkerhed til gavn for både lastbilchauffører og almindelige bilister.

Med aftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 afsatte parterne 20 mio. kr. til forbedringer af rastepladser og sideanlæg. Konkret drejer det sig om at øge antallet af parkeringspladser ved Blankhøj ved Århus, Ejner Baunehøj Øst ved Skanderborg og Ustrup Øst ved Haderslev.

Parterne har noteret sig, at Transportministeriet i marts 2009 som led i en samlet godsstrategi fremlagde en udbygningsplan for rastepladser og sideanlæg.

Parterne er enige om at igangsætte yderligere initiativer på baggrund af udbygningsplanen. Parterne lægger vægt på, at indsatsen er omkostningseffektiv, og at der opnås størst mulig effekt af midlerne. Ud fra disse kriterier finansieres følgende rastepladsprojekter:

- I Øst- og Sønderjylland gennemføres en forøgelse af kapaciteten for lastbiler på rastepladserne Ustrup Vest og Hylkedal Vest, der begge er beliggende på Sønderjyske Motorvej samt kapaciteten for lastbiler på rastepladsen Pedersminde, der er beliggende på Østjyske Motorvej.
- På E20 mellem Køge Bugt og Ringsted anlægges en ny bemandet rasteplads ved Kongsted, så den kommer til at ligge med ensartet afstand til henholdsvis Tuelsø-anlægget i vest og Karlslunde-anlægget i øst.

Parterne er enige om, at der fra Puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse i 2010 udmøntes 12 mio. kr. til rastepladser. Parterne er endvidere enige om, at der reserveres midler fra puljen til at gennemføre de to projekter, således at der fra puljen udmøntes 14 mio.kr. i 2011, og derefter 12 mio. kr. pr. år i 2012 og 2013.

Pulje til fremme af godstrafik på jernbane

Parterne ønsker at fremme miljøvenlig godstransport og styrke samspillet mellem jernbane og havne i Danmark.

Parterne er, jf. Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009, enige om at følgende projekter finansieres i 2010:

- En ramme på op til 66 mio. kr. til kapacitetsudvidelse på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov. Det er en forudsætning, at driften af terminalerne udbydes fra år 2020.
- Der reserveres 100 mio. kr. til et statsligt bidrag til en ny sporforbindelse til Esbjerg Havn.
- Der reserveres 15 mio. kr. til et statsligt bidrag til en ny sporforbindelse til Nyborg Havn.

Med aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 reserverede parterne 10 mio. kr. til en analyse af mulighederne for at etablere en ny kombi-terminal i Køge. Parterne er enige om i første omgang at kortlægge behovet for en terminal med udgangspunkt i en markedsundersøgelse. På baggrund af resultatet af markedsundersøgelsen tages der stilling til behovet for yderligere undersøgelser.

Pulje til bedre fremkommelighed for busser

Fremkommelighedspuljen støtter projekter med initiativer og innovative tiltag, der kan gøre kollektiv bustrafik mere konkurrencedygtig og attraktiv, ved enten at øge bussernes fremkommelighed eller at forbedre sammenhængen og lette passagerernes skift mellem transportmidler, herunder på terminaler.

Den samlede pulje for 1. ansøgningsrunde beløber sig til 100 mio. kr. Til ansøgningsrunden er modtaget 20 ansøgninger og ansøgt om et samlet beløb på 81,9 mio. kr.

Parterne har noteret sig at følgende projekter støttes:

- Planlægning og gennemførelse af en samlet ombygning af banegårdspladsen i Vordingborg (3,9 mio. kr.)
- Kortlægning af fremkommelighedsproblemerne i Aalborg (0,2 mio. kr.)
- Udarbejdelsen af en helhedsplan for banegårdspladsen i Herning (0,5 mio. kr.)
- Udvikling af terminal- og superstoppestedskoncept til X-busnettet i Nordjylland (0,6 mio. kr.)
- Udbredelse af NT Live i Region Nordjylland (2,4 mio. kr.)
- Promovering af den kollektive trafik på Mors (2,5 mio. kr.)
- Bedre busfremkommelighed i Gladsaxe (0,4 mio. kr.)

60.

- Busprioritering på Randersvej mellem Stjernepladsen og Ringvejskrydset i Århus (27,9 mio. kr.)
- Busprioritering på Randersvej mellem Ringvejskrydset og Nehrus Allé i Århus (4,2 mio. kr.)
- Busprioritering gennem signalanlæg (ITS) i Århus (0,1 mio. kr.)
- Busprioritering i krydset Hasle Ringvej/Halmstadsgade i Århus (3,6 mio. kr.)
- Busprioritering i krydset Oluf Palmes Allé/Brendstrupgårdsvej (3,1 mio. kr.)
- Hurtigere A-busser ved hjælp af GPS-styrede signalanlæg og gode stoppestedsforhold i København (5,2 mio. kr.)
- Bedre busfremkommeligheden på Sydvest-radialen i Odense (0,5 mio. kr.)
- Bedre busfremkommelighed i krydset Gefionsvej/Kronborg Ladegårds Vej og Klostermosevej/Gurrevej i Helsingør (0,9 mio. kr.)
- Ny busterminal ved Prøvestenscentret i Helsingør (3,9 mio. kr.)
- Etablering af A-bybuslinje i Ringsted by (2 mio. kr.)
- Omprofilering af forpladsarealet ved Sorø Station (1,2 mio. kr.)
- Ny kollektiv trafikterminal i Svendborg (10,5 mio. kr.)

Det samlede tilsagnsbeløb er på 73,5 mio. kr.

Der er herefter 926,5 mio. kr. tilbage i Fremkommelighedspuljen.

Parterne er enige om, at projekter der modtager tilskud fra puljen skal være innovative og nyskabende. Parterne er derfor enige om, at tildelingskriterierne fremadrettet præciseres således, at der også lægges vægt på, at tilskud ydes til innovative og nyskabende projekter.

Pulje til øget antal af buspassagerer

Passagerpuljen er rettet mod projekter, der giver en generel forbedring af tilbuddet til buspassagerer og derigennem tiltrækker flere passagerer til busstrafikken, herunder forsøg som kan afdække nye idéer. Intentionen med puljen er dermed at yde tilskud til udviklingen af nye ordninger og serviceydelser, som efterfølgende i driftssituationen finansieres af bussektoren.

Den samlede pulje for 1. ansøgningsrunde er på 50 mio. kr. Til ansøgningsrunden er modtaget 18 ansøgninger og ansøgt om et samlet beløb på 50,2 mio. kr.

Parterne har noteret sig, at følgende projekter støttes i 1. ansøgningsrunde:

- Udarbejdelse af en plan for etablering af en pendlerbusrute mellem Silkeborg og Århus Nord (0,4 mio. kr.)
- Forbedring af stoppestedsforhold i Aalborg (0,7 mio. kr.)
- Ekspresbusser med incitament i Aalborg-området (1,2 mio. kr.)
- Mobil Billet Nordjylland (0,7 mio. kr.)
- Indførelse af incitamentsaftaler i Region Nordjylland (2 mio. kr.)
- Promovering af den kollektive trafik på Mors (0,4 mio. kr.)
- Etablering af ventefaciliteter på Banegårdspladsen i Næstved (1,1 mio. kr.)
- Count down på stoppesteder i Movias område (6,6 mio. kr.)
- Kundeinformation på "centre" med dynamiske informationstavler i Movias område (2,9 mio. kr.)
- Information ved stoppesteder og bedre stoppesteder generelt i Movias område (3,8 mio. kr.)
- Undersøgelse af løsninger, der effektivt kan afhjælpe en række udfordringer for trafikken og pendlingsstrømmene i Nordvestkorridoren i Holbæk (0,8 mio. kr.)
- Ny kollektiv trafikterminal i Svendborg (2,4 mio. kr.)

Det samlede tilsagnsbeløb er på 22,8 mio. kr.

Der er herefter 277 mio. kr. tilbage i Passagerpuljen.

Parterne er enige om, at projekter der modtager tilskud fra puljen skal være innovative og nyskabende. Parterne er derfor enige om, at tildelingskriterierne fremadrettet præciseres således, at der også lægges vægt på, at tilskud ydes til innovative og nyskabende projekter.

Pulje til bedre adgang til den kollektive transport

Parterne ønsker at flytte flere pendlere fra bilerne og over i togene. Dette gøres ved at sikre en god og pålidelig togdrift og ved at sikre gode parkeringsforhold til pendlere ved stationerne.

Parterne ønsker at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parkér & Rejs-anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. Parterne har noteret sig, at der på baggrund af aftale om en grøn transportpolitik er ind-

gået aftale med DSB om, at DSB i perioden 2009-2020 sikrer bedre adgang til stationerne inden for rammen af 1 mia. kr.

Parterne ønsker desuden at styrke cyklisters muligheder for at benytte den kollektive transport ved at sikre flere cykelparkeringsmuligheder ved stationerne.

Parterne har noteret sig, at der i perioden 2009-2011 udmøntes 171 mio. kr. til etablering af bilparkering og anlæg af cykelparkering på udvalgte stationer:

- Realisering af bilparkering i 2009/2010 (10,6 mio. kr.)
- Realisering af cykelparkering i 2009/2010 (7 mio. kr.)
- Planlagt realisering af bilparkering i 2010 (8,1 mio. kr.)
- Planlagt realisering af cykelparkering i 2010 (76,8 mio. kr.)
- Planlagt realisering af bilparkering i 2011 (27,8 mio. kr.)
- Planlagt realisering af cykelparkering i 2011 (40,6 mio.kr.)

Parterne noterer sig at der i forbindelse med planlægning og etablering af parkeringsprojekterne indgår hensyn til en god tilgængelighed herunder for bevægelseshæmmede og handicappede.

For parkeringspladserne i Roskilde noterer parterne sig, at faciliteterne her er aktuelle for både udvidelse af cykel- og bilparkering. DSB er i dialog med Roskilde Kommune om en eventuel gennemførelse af projekt "Røde Port", som har stor betydning for p-pladsernes udformning og placering.

For så vidt angår Ringsted noterer parterne sig, at DSB har indledt dialog med Ringsted Kommune om en samlet plan med henblik på afklaring af mulighederne for parkeringshus eller anden udformning af parkeringsanlæggene.

Parterne finder, at der i Roskilde og Ringsted er behov for udbygning af parkeringsfaciliteterne og har noteret sig, at de to projekter forventes igangsat i 2011.

Parterne noterer sig desuden at der ved udarbejdelsen af fremtidige planer for udmøntning af puljen vil indgå en vurdering af behovet for parkeringspladser ved nye stationer herunder som følge af kapacitetsudvidelser af banenettet, eksempelvis Køge Nord.

Pulje til stationsmoderniseringer

Med aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet at afsættes 200 mio. kr. til stationsmoderniseringer, bl.a. Enghave station som samfinansieres af Carlsberg, Nordhavn station m.v.

Parterne har noteret sig at Transportministeriet og Carlsberg Ejendomme A/S er blevet enige om en flytning og modernisering af Enghave station, hvor Carlsberg Ejendomme A/S er bygherre og bærer projektrisikoen. Projektet skal sikre en attraktiv adgang til Enghave station og stationens opland ligesom det skal sikre en sammenhængende plan for stationsområdets samlede trafikløsning gennem en tæt kobling til bl.a. cykel- og busruter i området.

Parterne er enige om at afsætte 90 mio. kr. til flytning og modernisering af Enghave Station.

Parterne har noteret sig at der er indledt dialog mellem de relevante parter om en stationsmodernisering af Nordhavn station med henblik på en afklaring af projektets udformning og evt. statsligt bidrag hertil.

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

Pulje til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning

Parterne ønsker med puljen at tilvejebringe de beslutningsgrundlag, der vil være centrale for at imødekomme fremtidige trafikale udfordringer. Det gælder såvel konkrete forundersøgelser og VVM-redegørelser som strategiske analyser med henblik på at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen til nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning:

- Parterne er enige om at afsætte 6 mio. kr. til igangsættelse af en forundersøgelse af perspektiverne i en styrkelse af rute 9. Det ønskes undersøgt hvilke perspektiver der kan være for rute 9 som en alternativ forbin-

delse til Femern Bælt-forbindelsen fra Fyn og Jylland. Forundersøgelsen skal være færdig i 2011.

- Parterne er enige om at afsættes 8 mio. kr. til udarbejdelse af beslutningsgrundlag, herunder VVM-undersøgelser for projekterne til Esbjerg Havn og Nyborg Havn. Beslutningsgrundlagene er færdige i 2012.
- Parterne er enige om, at afsætte 3 mio. kr. til gennemførelse af en undersøgelse, der skal afdække behovet og mulighederne for indførelse af højere tilladt totalvægt og akseltryk for lastbiler, herunder effekterne for såvel transporterhvervet som for miljøet samt spørgsmålet om det relevante vejnet og de økonomiske konsekvenser. Undersøgelsen skal være færdig i efteråret 2010.
- Der reserveres 20 mio. kr. til en evt. VVM-undersøgelse af en forlængelse af motorvejen Vejle-Herning på strækningen fra Herning til Holstebro (Rute 18) i årene 2011-2012, idet der tages stilling hertil i 2010 når resultatet af den iværksatte forundersøgelse foreligger.
- Parterne er enige om at afsætte 2 mio. kr. til en forundersøgelse af en opgradering af strækningen Næstved – Rønnede (Rute 54).
- Parterne er enige om at fremrykke forundersøgelsen af Grenå Omfartsvej, således at den er færdig ved årsskiftet 2010/2011.

Pulje til medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småøer og ø-kommuner

Med aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet at der i 2009 afsættes en pulje på 200 mio. kr. med henblik på at medfinansiere kommunernes færgeinvesteringer.

Parterne noterer sig at følgende projekter støttes:

- | | |
|----------------------------------|-----------------|
| • Kalundborg (Nekselø) | (19,7 mio. kr.) |
| • Slagelse (Agersø) | (40,1 mio. kr.) |
| • Faaborg-Midtfyn (Avernakø/Lyø) | (38,9 mio. kr.) |
| • Langeland (Strynø) | (36 mio. kr.) |
| • Struer (Venø) | (34,4 mio. kr.) |
| • Hedensted (Hjarnø) | (10 mio. kr.) |
| • Skive (Fur) | (17 mio. kr.) |
| • Ærø (Ærø-Als) | (14 mio. kr.) |

Parterne noterer sig endvidere, at der anvendes 1 mio. kr. til finansiering af en undersøgelse af behovet for en ny færge til Læsø samt de økonomiske og transportmæssige konsekvenser ved en rationalisering og forøgelse af kapaciteten på ruten Læsø-Frederikshavn.

Jernbaneoverskæringer

Med aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev parterne enige om at forlænge den eksisterende pulje vedrørende jernbaneoverskæringer fra 2014 til 2020 og afsætte 36 mio. kr. pr. år til indsatsen med at nedlægge og sikre jernbaneoverskæringer på Banedanmarks net.

Parterne er enige om, at sikkerheden omkring overskæringerne skal prioriteres højt, og derfor fremrykkes 72 mio. kr. fra perioden 2019-2020 til perioden 2014-2018, således at alle overskæringer på Banedanmarks net i al væsentlighed vil være nedlagt eller sikret med udgangen af 2018.

Herudover vil der i forbindelse med planlagte jernbaneprojekter på hovedbanen ske nedlæggelse af en række jernbaneoverskæringer. Det drejer sig om:

- Etablering af dobbeltspor Lejre – Vipperød
- Etablering af dobbeltspor i Sønderjylland
- Opgradering af Sydbanen i forbindelse med etablering af landanlæg til Femern-forbindelsen
- Opgradering af strækningen Hobro – Aalborg

Parterne er enige om fra puljen til bedre trafiksikkerhed at afsætte 5,5 mio. kr. til et pilotprojekt om brug af sensorteknologi. Indtil alle jernbaneoverskæringer er nedlagt eller sikret, kan øget brug af sensorteknologi reducere risikoen for uheld og forbedre sikkerheden.

Endvidere har parterne noteret sig, at der i 2005 blev afsat 30 mio. kr. om året i 2006-2009 til Vejdirektoratet til modernisering af privatbanernes sikrede jernbaneoverskæringer.

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

**Tillæg til aftale af 22. oktober 2009 om nye
initiativer som led i udmøntning af puljer**

2. december 2009

68.

Etablering af gangtunnel på Hvalsø Station

Parterne er enige om, at der afsættes 3,5 mio. kr. til etablering af en gangtunnel ved Hvalsø Station med henblik på, at sikre tilstrækkelig P-plads kapacitet ved stationen.

Finansieringen afsættes fra pulje til stationsmoderniseringer i transportaftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009.

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

Visse vejprojekter

22. oktober 2009

70.

Parterne er enige om, at følgende vejprojekter kommer til at indgå i den samlede aftale om udmøntning af Infrastrukturfonden på vejområdet:

- Udbygning af Brande Omfartsvej
- Nordlig omfartsvej ved Næstved med højbro og tilhørende VVM-undersøgelse
- Nordligt hængsel til Djursland som 2+1 vej
- Slagelse Omfartsvej, 2. etape

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

Bedre veje mv.

2. december 2009

Indledning

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

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

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

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

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

Sammen med aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 og aftalene af 22. oktober 2009 er der i alt disponeret ca. 98 mia. kr. fra Infra-

strukturfonden i 2009. Der er investeret ca. 58 mia. kr. i kollektiv trafik og ca. 36 mia. kr. på vejområdet. Hertil kommer ca. 4 mia. kr. i udmøntede midler fra transportpuljerne.

Udbygning af Køge Bugt Motorvejen

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

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

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

Anlægsudgiften forventes at være 1,6 mia. kr.

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

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

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

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

Udbygning af motorvejen ved Vejle Fjord

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

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

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

Anlægsudgiften forventes at være 1,4 mia. kr.

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

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

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

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

Parterne er endvidere enige om, at der senest i februar 2010 søges bevil-lingsmæssig hjemmel til at igangsætte forberedende projektering m.v. Her-ved kan anlægsarbejdet passes sammen med det igangværende anlægsarbej-de på strækningen Vejle-Ølholm-Riis.

Udbygning af Motorring 4 omkring København

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

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

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

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

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

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

Udbygning af motorvejen på Vestfyn

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

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

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

Anlægsudgiften forventes at være 1,1 mia. kr.

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

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

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

Udbygning af Helsingørmotorvejen

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

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

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

Anlægsudgiften forventes at være 1,4 mia. kr.

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

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

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

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

Udbygning af Brande omfartsvej til motorvej

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

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

Anlægsudgiften forventes at være 0,4 mia. kr.

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

Anlæg af nordlig omfartsvej ved Næstved

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

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

Anlægsudgiften forventes at være 0,7 mia. kr.

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

78.

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

Anlæg af nordligt hængsel til Djursland ved Randers

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

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

Anlægsudgiften forventes at være 0,3 mia. kr.

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

Anlæg af Slagelse omfartsvej, 2. etape

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

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

Anlægsudgiften forventes at være 0,1 mia. kr.

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

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

Anlæg af nordlig omfartsvej ved Grenå

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

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

En forstærket indsats i vedligeholdelsen af det statslige vejnet

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

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

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

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

Parterne er enige om, at der i perioden 2010-2013 skal udmøntes den for samfundet økonomisk optimale vedligeholdelsesindsats for de kapitalbevarende aktiver (belægning og bygværker), det såkaldte scenarie 3. Såfremt indsatsen opretholdes i årene frem mod 2019, betyder det en indhentning af

det vedligeholdelsesmæssige efterslæb på belægninger og bygværker. Samtidig er parterne enige om, at der i perioden 2010-2013 skal udmøntes en indsats svarende til det kommunale niveau for drift, service og æstetik (arealpleje, renovation m.v.), det såkaldte scenarie 2.

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

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

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

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

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

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

Undersøgelse af letbane i Odense

Parterne har noteret sig, at Odense Kommune har besluttet at gennemføre en VVM-analyse af en letbane i Odense. Parterne ser positivt på etableringen af en letbane i Odense med de trafikale og byudviklingsmæssige potentialer

som en letbane synes at bidrag til for såvel Odenses centrale bykvarterer som oplandet.

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

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

Pulje til Stationsmoderniseringer

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

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

Forundersøgelse af en banebetjening af Aalborg Lufthavn

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

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

Parterne er enige om, at der afsættes 2 mio. kr. til en forundersøgelse af en fremtidig banebetjening af Aalborg Lufthavn.

Forundersøgelsen finansieres af puljen til nye beslutningsgrundlag der er afsat med transportaftalen om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009.

Forundersøgelsen forventes afsluttet i 2011 således at der kan tages stilling til en efterfølgende VVM-undersøgelse samtidig med at resultatet af den igangsatte VVM-undersøgelse af støjreduktion ved Lindholm Station foreligger. Hermed kan der i efteråret 2011 tages en samlet beslutning om hvorvidt det igangsatte projekt af støjreduktion ved Lindholm Station skal gennemføres eller der i stedet bør sættes på en ny banestrækning til Aalborg Lufthavn.

Finansiering

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

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

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

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

Bilag 1

Oversigt over Aftaler om en grøn transportpolitik 2009

	Mia. kr. (2009- priser)
Transportaftalerne i alt	97,3
Infrastrukturfonden etableret med Aftale om en grøn transportpolitik	93,0
Nye midler til infrastrukturfonden i forbindelse med Aftale om en moderne jernbane og Aftale om bedre veje ¹	3,3
Pulje til bedre adgang til den kollektive transport (finansieres af DSB)	1,0
Anvendelse af Infrastrukturfonden og DSB-finansiering	
1. Igangværende vejprojekter	9,0
Bevilling i 2009 og frem til igangværende projekter ²	9,0
2. Reinvesteringer i vejnettet	5,8
Afsat på FL09 - 255 mio. kr. i 2009	0,3
Basis 2010-2020, 255 mio. kr. årligt ³	2,8
En forstærket indsats i vedligeholdelsen af det statslige vejnet 2010-2013 (2010-priser)	2,7
3. Igangværende baneprojekter	1,3
Bevilling i 2009 og frem til igangværende projekter ⁴	1,3
4. Reinvesteringer i banenet 2009-2020	15,1
Trafikaftale 2007, 2009-14	9,9
Fortsættelse af basisbevillingsniveau 2015-20 ³	5,2
5. Principbeslutede og nye baneprojekter⁵	35,2
Nyt signalsystem på Banedanmarks net (2009-2020)	21,7
Udbygning af jernbanekapaciteten København-Ringsted	10,4
Opgradering af banen Ringsted-Odense (reserveret)	0,6
Opgradering af banen Hobro-Aalborg (reserveret)	0,2
Modernisering af Nørreport	0,2
Fremrykket opgradering af Sydbanen	0,2
Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Løjre-Vipperød)	1,3
Etablering af dobbeltspor i Sønderjylland (reserveret)	0,7

6. Besluttede og nye vejprojekter	14,8
Silkeborgmotorvejen	6,3
Frederikssundsmotorvejen, 2. etape ⁶	1,2
Køge Bugt 1. etape Greve S – Solrød S	1,6
Vejlefjord	1,4
Vestfyn 1. etape Middelfart – Nørre Aaby	1,1
Helsingør 1. etape Øverødvej – Hørsholm S	1,4
Udbygning af Brande omfartsvej	0,4
Nordlig omfartsvej ved Næstved	0,7
Nordligt hængsel til Djursland	0,3
Slagelse omfartsvej – 2. etape	0,1
Nord- og sydvendte ramper, ny bro mv. ved Køge Nord st.	0,1
Anlæg af parallelspor i forbindelse med udvidelsen af motorvejen ved Vejlefjord ⁷	-
Reserveret statsligt bidrag til anlæg af en omfartsvej nord om Grenaa	0,1
7. Bedre adgang til havnene	1,0
Bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn	0,2
Opgradering til Kalundborg Havn (Holbækmotorvejen-Kalundborg)	0,2
VVM-undersøgelser af etablering af motorvej ml. Holbækmotorvejen og Kalundborg ⁷	-
Udbygning af Jyske Motorvej mellem Nørresundby og Bouet (Aalborg Havn)	0,1
Etablering af bedre forbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 (Københavns Havn)	0,2
Ramme til anlæg af omfartsvej ved Nykøbing Falster (Gedser Havn)	0,4
Opgradering af Kongevejen i Helsingør (Helsingør Havn) ⁸	-
Bedre adgang til Rønne Havn ⁸	-
Statsligt bidrag til anlæg af ny forbindelse over af Odense Kanal (Odense Havn) ⁸	-
Forundersøgelse vedr. omfartsvej ved Grenå mellem rute 16 og Grenå Havn ⁹	-
Forundersøgelse vedr. yderligere opgraderinger af rute 34 på strækningen mellem Herning og Skive samt rute 26 mellem Skive og Hanstholm	-
VVM-undersøgelse af et slusespor ved vestenden af Kastrup station ⁹	-
Etablering af nyt rangerområde og spor ved Hirtshals Havn ¹⁰	-

8. Øvrige initiativer	2,4
Banedanmarks rådighedspuljer fra tidligere trafikaftale (2009-14)	0,8
Vejdirektoratets pulje "Anlæg til fremme af sikkerhed og miljø" (2009-12)	0,7
1-årig vejvedligeholdelsespakke samt konsulentundersøgelse (2009)	0,6
Grøn Transportvision DK: Forsøgsprojekter (2010-13)	0,2
Grøn Transportvision DK: Yderligere konkrete CO2-initiativer (2009-12)	0,1
9. Ekstrabevilling til igangsatte vejprojekter	3,6
10. Nye puljer	8,1
Bedre fremkommelighed for busser (2009-13)	1,0
Fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)	0,3
Medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småøer og ø-kommuner (2009)	0,2
Fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet, heraf 0,5 mia. kr. til letbane i Århus	2,0
Stationsmoderniseringer (2009-14)	0,2
Nye teknologiske muligheder (2009-14)	0,6
Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse (2009-14)	0,8
Mere cykeltrafik (2009-2014)	1,0
Bedre trafiksikkerhed (2009-14)	0,5
Fremme af gods på bane (2009-14)	0,2
Støjbekæmpelse (2009-14)	0,4
Forlængelse af pulje til fremme af sikkerhed og miljø (2013-14)	0,3
Forlængelse af pulje bedre sikkerhed ved overskæringer (2015-20)	0,2
Nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-14)	0,4
11. Pulje til bedre adgang til den kollektive transport (DSB-finansieret)	1,0
1.-11. I alt	97,3
Reserverede projekter¹¹	
Udbygning af Motorring 4 omkring København	0,3
Pulje til stationsmoderniseringer	0,1

Tabellen er baseret på Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009, Aftale om en moderne jernbane af 22. oktober 2009, Aftale om nye initiativer som led i udmøntning af puljer af 22. oktober 2009, Aftale om visse vejprojekter af 22. oktober 2009, Aftale om bedre veje mv. af 2. december 2009 og Aftale af 2. december 2009 om tillæg til aftale af 22. oktober om nye initiativer som led i udmøntning af puljer.

Noter:

1. Med Aftale om finansloven for 2010 er der tilført 2,7 mia. kr. reserveret til forbedret vejvedligeholdelse (2010-priser).

Med Aftale om en moderne jernbane er der tilført 350 mio. kr. til finansiering af overdækning af Kulbanevej i Valby i forbindelse med udbygning af jernbanen mellem København og Ringsted: Gevinster fra genudbuddet af jernbanetrafikken i Midt- og Vestjylland (160 mio. kr.), medfinansiering fra ledningsejere i forbindelse med udbygningen af jernbanen mellem København og Ringsted (115 mio. kr.) Og øgede baneafgifter 2010-2012 (75 mio. kr.).

Med Aftale om bedre veje er der tilført 276 mio. kr.: Billiggjorte afsluttede vejprojekter (224 mio. kr.), billiggørelse af nye vejprojekter efter ekstern kvalitetssikring af budgetterne (31 mio. kr.), synergieffekt ved samtidig etablering af 1. og 2. fase af Slagelse Omfartsvej (10 mio. kr.) og mindredgifter ved projektet vedr. midlertidig udvidelse af Vejlefordbroen (11 mio. kr.).

2. Bevilling i 2009 og frem til igangværende projekter omfatter følgende vejprojekter:

- Ny motorvej, Vejle - Herning, etapen Riis – Ølholm – Vejle
- Anlæg af Herning N – Brande mellem Herning Ø og Snebjerg
- 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, Fløng - Roskilde V
- Anlæg af Frederikssundsmotorvejen, Motorring 3 – Motorring 4
- Udbygning af Kongevejen i Helsingør
- Ny omfartsvej ved Gørløse på rute 6 mellem Helsingør og Roskilde
- Ny bro ved Skovdiget på Hillerødmotorvejen
- Ny omfartsvej ved Slagelse
- Ny motorvej Kliplev – Sønderborg
- Ny motortrafikvej Holbæk – Vig 2. og 3. etape
- Anlæg af Hundige – Greve S (Køge Bugt)
- Anlæg af Ønslev – Sakskøbing
- Anlæg af Brande – Riis, 1. etape
- Udbygning af E45 mellem Nørresundby og Bouet
- Ny motorvej, Skejby– Skødstrup ved Århus
- Anlæg af diagonalvej syd om Give
- Udbygning af Motorring 3

3. Indgår ikke i aftalen.

4. Bevilling i 2009 og frem til igangværende projekter omfatter følgende baneprojekter:

- KØR-projektet (kapacitetsforbedringer på strækningen København-Ringsted)
- Nye togradioer (GSM-R)
- Forberedelse af togkontrolsystem
- Etablering af fordelingsstation på Vestfyn

5. Under forudsætning af beslutning om gennemførelse af projekterne opgradering Ringsted-Odense og opgradering Hobro-Aalborg, som der ikke pt. skal tages endelig stilling til, da beslutningsgrundlaget ikke er færdiggjort.

6. Der afsættes i første omgang midler til anlæg af en 2. etape mellem Motorring 4 og Tværvej (1,2 mia. kr.) tættest på København, hvor trafikmængderne og trængselsproblemerne i dag er størst. Der vil i 2011 blive taget stilling til etablering af motorvejen på hele strækningen til Frederikssund.

7. Der er afsat 36 mio. kr. til anlæg af parallelspor til forberedelse til senere anlæg af tilslutningsanlæg ved Ny Højen.

8. Finansieres via puljen "Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse".

9. Finansieres via puljen "Nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning".

10. Finansieres via "puljen til fremme af godstrafik på bane".

11. Der er med Aftale om bedre veje mv. aftalt at afsætte midler til udbygning af Motorring 4 og til stationsmoderniseringspuljen, når der er skaffet finansieringsmæssigt grundlag herfor gennem fremtidige mindreudgifter på igangværende projekter eller anden ny finansiering.

