

Aftale om trafik for 2007

Der er mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre indgået aftale på trafikområdet. Aftalen supplerer og udmønter tidligere aftaler, herunder trafikaftalen fra november 2003.

Aftalen indeholder 3 hovedelementer. 1) Genopretning af banenettet, 2) Nye anlægsprojekter og beslutningsgrundlag på vejområdet og 3) Udmøntning af anlægspuljen. Aftalen indebærer beslutning om igangsættelse af nye trafikinvesteringer mv. for ca. 9 mia. kr., herunder ca. 4,7 mia. til baneområdet og ca. 4,2 mia. kr. til vejområdet.

Aftalen indebærer på Banedanmarks område en permanent løsning på problemerne på baneområdet gennem en genopretning af Banedanmarks spor m.v. samt en principbeslutning om udskiftning af Banedanmarks nuværende signalanlæg. På vejområdet indebærer aftalen bl.a. at en række vigtige anlægsprojekter kan igangsættes med henblik på at forøge kapaciteten og skabe grundlag for sikker og effektiv trafikafvikling. Aftalen indeholder både projekter på det nuværende statsvejnet og på det vejnet, som staten overtager ved årsskiftet. Endvidere træffes beslutning om undersøgelse af nye projekter, og der igangsættes støjdemperings tiltag og anlæg af cykelsti.

I det følgende redegøres nærmere for aftalens indhold.

1. Baneområdet

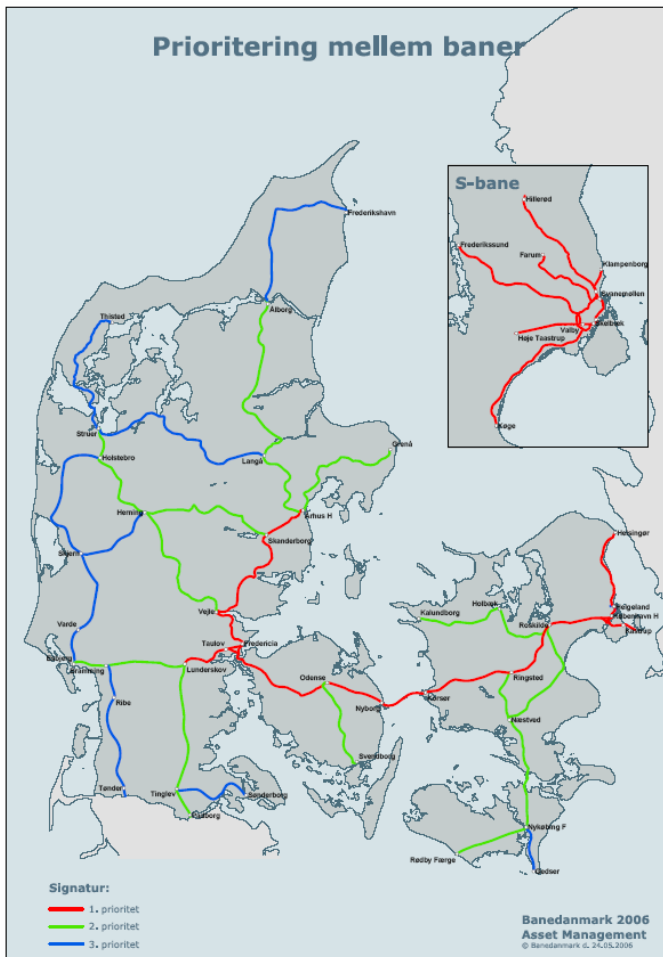
Parterne er enige om at afsætte yderligere ca. 4,7 mia.kr. til baneområdet i aftaleperioden (2007-2014), samt at Banedanmarks signalanlæg skal udskiftes. Dermed sikres:

- En øget regularitet. I 2014 forventes regulariteten øget til 95,5 pct. på fjernbanen og 97,6 pct. på S-banen som følge af genopretning af banenettet.
- En fuldstændig afvikling af efterslæbet på banenettet i 2014 (med undtagelse af signaler)
- Et beslutningsgrundlag for udskiftning af signalanlæg

Sporområdet

Øget regularitet

Parterne er enige om, at der er behov for en indsats for at øge regulariteten, og at indsatsen skal prioriteres efter effekten i forhold til antallet af passagerer og strækningens trafikale betydning. Banedanmark skal derfor prioritere sin indsats som vist på det trafikale prioriteringskort herunder, idet indsatsen frem til 2014 forudsættes udbredt til alle baner på kortet herunder.



Med aftalen skal efterslæbet på sporvedligehold afvikles over de næste tre år (2007-2009), og aktivitetsniveau for sporfornyelse skal øges frem til 2014. Det giver en forbedring af kanalregulariteten fra 91,7 pct. i 2006 til 94,9 pct. i 2010 på fjernbanen og fra 94,0 pct. i 2006 til 97,5 pct. i 2010 på S-banen. Frem til 2014 vil kanalregulariteten blive yderligere forbedret til 95,5 pct. på fjernbanen og 97,6 pct. på S-banen. Den øgede kanalregularitet vil betyde, at der i 2014 vil være i størrelsesordenen 35.000 færre forsinkede tog om året sammenlignet med 2006. På grund af jernbanens nuværende tilstand kan der stadig forekomme væsentlige forstyrrelser af togdriften de næste 2-4 år.

Endvidere er parterne enige om, at DSB og Banedanmark i forbindelse med køreplansfastlæggelsen skal tilstræbe, at den i køreplanerne oplyste køretid svarer til den faktiske køretid. Der etableres en særskilt opfølgning på, at rejsetiderne i rammeperioden bliver tilbageført til 2006-niveauet i takt med genopretningen af jernbanenettet.

Minimering af risikoen for driftsforstyrrelser

Ud over indsatsen på spor er der behov for en række andre fornyelses- og vedligeholdelsestiltag på for eksempel broer, kørestrøm, forst mv. for at sikre, at regularitetsgevinsterne kan fastholdes. Derfor er parterne enige om, at alle anlæg (ekskl. signalområdet, jf. nedenfor), hvor den tekniske-økonomiske levetid er overskredet, skal fornyes inden 2014, hvorved risikoen for driftsforstyrrelser minimeres.

Bedre tilgængelighed

Parterne lægger vægt på, at forbedre tilgængeligheden til stationerne. Derfor afsættes en pulje til tiltag på stationer på i alt 27 mio. kr. i perioden 2009-2011. Puljen vil blive udmøntet efter drøftelse i forligskredsen.

Bedre trafikinformation

Indsatsen for at forbedre regulariteten vil i sig selv påvirke trafikafviklingen. Derfor er parterne enige om en forbedring af trafikinformationen, der vil betyde, at efterslæbet i trafikinformationsanlæggene på de såkaldte røde baner, jf. prioriteringskortet, bliver afviklet. Samtidig er parterne enige om at indføre tilpassede perronafsnit på 9 IC-stationer. Ved indsættelsen af de nye IC4-tog, der er længere end IC3-togene, giver det påstigende passagerer bedre information om den rigtige placering på perronerne. Der afsættes i perioden 2008-2014 i alt 57 mio. kr. til den samlede indsats for bedre trafikinformation.

Optimering af Banedanmarks organisation

En udfordring for at opnå de ovenfor angivne resultater er Banedanmarks egen evne til at håndtere udmøntningen af denne aftale. Banedanmark har igangsat et strategiprojekt til at håndtere disse udfordringer. Parterne tillægger dette arbejde stor vægt.

Afrapportering

Der vil i rammeaftaleperioden hvert efterår blive udarbejdet en afrapportering til forligskredsen vedrørende udviklingen i efterslæbet og regulariteten. Denne afrapportering supplerer afrapporteringen i Banedanmarks årsrapport, der kommer om foråret.

Effektivisering

Banedanmark gennemfører en effektivisering på 2 % om året frem til 2014. Effektiviseringen forudsættes gennemført på bevillingen til drift, fornyelse og vedligehold, dog er signalområdet undtaget effektiviseringskravet. Det medfører en effektiviseringsgevinst på ca. 500 mio. kr. Effektiviseringen beregnes fra 2007 og frem med udgangspunkt i nøgletal for perioden 2003-2006. Nøgletallene opdateres årligt.

Signalområdet

Parterne har truffet en principbeslutning om, at Banedanmark indenfor den nuværende bevilling tilrettelægger de kommende års investeringer på signalområdet ud fra

en forudsætning om at udskifte de nuværende signalanlæg efter 2014, og at der sigtes mod indførelse af ERTMS 2 på fjernbanen samt et nyt signalsystem på S-banen.

Banedanmark igangsætter i 2007-2008 et analysearbejde med henblik på at planlægge og projektere en fremtidig udskiftning af de nuværende signalanlæg. Analysearbejdet skal omfatte investering i ERTMS (både type 1 og 2, men på forskelligt afklaringsniveau, hvor fokus er rettet mod ERTMS2) på fjernbanen samt en investering i et nyt signalsystem på S-banen. Som en del af analysearbejdet skal der opstilles et budgetoverslag for prisen ved udskiftning af signalsystemet ved overgang til ERTMS 2, og det skal undersøges hvilken implementeringsprofil, der vil være mest hensigtsmæssig, idet det blandt andet undersøges om de nuværende signalanlæg på fjernbanen hensigtsmæssigt kan være udskiftet med ERTMS 2 i 2018. Omkostningerne til analysearbejdet forventes at udgøre godt 100 mio. kr. og finansieres af de økonomiske rammer, der er afsat til fornyelse og vedligeholdelse af signaler i 2007 og 2008.

Endvidere har parterne besluttet at anskaffe et nyt togradiosystem til ca. 429 mio. kr. frem til 2014. Denne beslutning medfører, at de eksisterende togradioer udskiftes med nye togradioer af typen GSM-R. Investeringen er en nødvendig reinvestering, men samtidig en forudsætning for overgangen til ERTMS 2.

Med ERTMS 2 færdigimplementeret vil der på fjernbanen kunne opnås en regularitetsgevinst på 2,2 procentpoint i forhold til niveauet i 2014, mens der med et nyt signalsystem på S-banen i 2020 vil kunne opnås en regularitetsgevinst på 0,8 procentpoint i forhold til niveauet i 2014 (se tabel 1).

Parterne er enige om at træffe beslutning om implementering af signalstrategien, når beslutningsgrundlaget foreligger i 2008. Aftalepartierne lægger vægt på, at ERTMS 2 forventes at give mere kapacitet.

Tabel 1: Regularitetsgevinster 2007-2020

Regularitet	Fjernbanen	S-banen
Udgangspunkt 2006¹	91,7 %	94,0 %
Forbedringspotentiale spor – Fornyelse	2,6 %	1,9 %
Forbedringspotentiale spor – Vedligehold	1,2 %	1,7 %
Forventet regularitet i 2014 ekskl. Signaler	95,5 %	97,6 %
Forbedringspotentiale med nye signalanlæg (ERTMS 2 på fjernbanen)	2,2 %	0,8 %
Forventet regularitet i 2020 inkl. Signaler	97,7 %	98,4 %

¹ Jf. ”Beslutningsgrundlag for sporområdet mv. 2007-2014” er status pr. juni 2006.

København - Ringsted

Strækningen København – Ringsted er den væsentligste flaskehals for udvikling af pendlertrafikken til og fra København, fjerntogstrafikken mellem Øst- og Vestdanmark samt en stor del af banegodstrafikken.

Parterne aftalte i juni 2006, at der påbegyndes en projektering af langsigtede løsninger i form af en ny bane mellem de to byer via Køge eller et ekstra spor mellem København og Høje Taastrup med tilhørende vendeanlæg i Roskilde (5. spor). Det sker ved gennemførelse af en VVM analyse, hvori de to løsninger blandt andet sendes til høring i offentligheden. VVM analysen gennemføres indenfor en ramme af 234 mio. kr. Desuden afsættes i perioden 2007-9 en pulje på 55 mio. kr. til brug for forlodsproportioner af potentielt berørte borgere, der måtte have ønske herom. Undersøgelserne tilrettelægges med henblik på, at der i efteråret 2009 kan træffes politisk beslutning om den langsigtede strategi på baneområdet på baggrund af resultatet af de gennemførte analyser og høringer.

Det blev i 2003 aftalt at afsætte 800 mio. kr. til gennemførelse af en række mindre kapacitetsforbedringer vest for København (det såkaldte KØR-projekt), som sigtede på at øge kapaciteten med 15 pct. svarende til to ekstra persontog eller et ekstra godstog pr time og retning mellem København og Ringsted.

Parterne er enige om at søge denne kapacitetsudvidelse gennemført på en måde, der dels harmonerer med begge løsninger mellem København-Ringsted, og som dels undgår at genere den eksisterende trafik mere end højst nødvendigt i anlægsperioden. I 2007 iværksættes arbejdet med anlæg af et overhalingsspor øst for Ringsted til afslutning inden 2010. Parterne er enige om, at der sigtes på at etablere to spor mellem København H og Ny Ellebjerg til ibrugtagning senest 2011, idet det præcise indhold og omfang af de hertil knyttede foranstaltninger besluttet endeligt i forligskredsen i efteråret 2007. Trafikstyrelsen undersøger indtil da, om en hurtigere gennemførelse er mulig. Beslutning om foranstaltninger ved Høje-Taastrup afventer en politisk beslutning vedrørende den langsigtede løsning for København-Ringsted og gennemføres i det omfang de er forenelige med denne eller hvis beslutning herom udskydes.

Erstatningsmateriel

Den forsinkede levering af IC4 togene betyder, at IC3 togene ikke som planlagt kan frigøres fra fjerntrafikken og indsættes i den sjællandske regionaltrafik.

For at afbøde passagerernes gener ved den forsinkede indsættelse af IC3 togene i regionaltrafikken på Sjælland er forligspartnerne enige om, at DSB skal have mulighed for at forlænge lejekontrakten af 34 dobbeltdækkervogne, så lejeaftalen løber i hele 2008. Der afsættes 40 mio. kr. til at Transport- og Energiministeriet kan indgå til-lægskontrakt med DSB til dette formål.

Beslutningsgrundlag

Parterne er enige om, at der afsættes midler i 2007 til fortsættelse af udarbejdelsen af beslutningsgrundlag for projektet Modernisering af Nørreport Station (arbejdet blev påbegyndt primo 2006) (16 mio. kr.), og for projektet Opgradering af Sydbanen (2 mio. kr.). Formålet med projektet er at undersøge muligheden for at øge hastigheden på banen mellem Næstved og Nykøbing Falster. Parterne står frit med henblik på efterfølgende beslutning om eventuel igangsætning af projektet vedr. Opgradering af Sydbanen.

Århus Kommune har besluttet at gennemføre en VVM-analyse af sporvognsbetjening i Århus. Parterne er enige om, at der ydes tilskud fra Transport- og Energiministeriets anlægspulje til Århus Kommunes gennemførelse af VVM-analysen.

Parterne har noteret sig, at der pågår VVM-analyse af Nordvestbanen. Der er enighed om at drøfte projektet, når beslutningsgrundlaget foreligger. Parterne står frit med henblik på efterfølgende beslutning om eventuel igangsætning af projektet.

2. Nye investeringer på vejområdet

Parterne er enige om, at igangsætte en række nye anlægsinvesteringer på vejområdet som opfølgning på trafikaftalen fra 2003.

Aftalen afspejler endvidere implementeringen af kommunalreformen pr. 1. januar 2007. Parterne er således enige om at igangsætte en række amtsligt planlagte og besluttede projekter i tilknytning til vejstrækninger som i forbindelse med reformen overdrages fra amterne til staten.

På den baggrund er parterne enige om, at der igangsættes investeringer på det nuværende og kommende statsvejnet for samlet knap 4,2 mia. kr. i perioden fra 2007 frem til 2012. Aftalen omfatter følgende projekter:

Nye trafikinvesteringer på vejområdet	Statslig anlægsudgift i 2007-12 overslag (2007-priser)	Forventet anlægsperiode
Projekter på det nuværende statsvejnet:		
Motorvej Brande-Give N.*	310 mio. kr.	2008-2013
Motorvej v. Silkeborg (Funder-Låsby)*	589 mio. kr.	2008-2018
Udvidet bevilling motorvej Søften – Skødstrup, statslig del	169 mio. kr.	2007-2009
Projekter der overtages fra amterne:		
Motorvej Søften-Skødstrup, amtslig del	211 mio. kr.	2007-2008
Diagonalvej syd om Give	52 mio. kr.	2007
Det sønderjyske motorvejsprojekt, Kliplev-Sønderborg*	1.339 mio. kr.	2006-2013
Gørløse Omfartsvej	101 mio. kr.	2007-2010
Sunds Omfartsvej	69 mio. kr.	2007-2011
Slagelse Omfartsvej	195 mio. kr.	2007-2012
Motortrafikvej Bredsten-Vandel	384 mio. kr.	2008-2012
Udarbejdelse af beslutningsgrundlag:		
Konsolidering af beslutningsgrundlag vedrørende Bredsten-Vandel samt Gørløse, Sunds og Slagelse omfartsveje	5 mio. kr.	2007
Kvalitetssikring af beslutningsgrundlag	5 mio. kr.	2007
VVM-undersøgelse af en udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve S og Køge	20 mio. kr.	2007-2009
VVM-undersøgelse af ny forbindelse ved Roskilde Fjord	30 mio. kr.	2007-2009
Øvrige tiltag:		
Pulje til mindre anlægsprojekter på de overtagne amtsveje	631 mio. kr.	2007-2012
Landsdækkende forsøg med modulvogntog	85 mio. kr.	2007-2011

* Projekterne medfører også udgifter efter 2012.

Igangsætning af større vejanlægsprojekter på det nuværende statsvejnet

Parterne er enige om at igangsætte følgende større anlægsprojekter på det nuværende statsvejnet:

Motorvej Brande – Give N. (2. etape af Brande – Riis)

Parterne er enige om at igangsætte anlæg af motorvej på strækningen Brande-Give N. på Rute 18, Vejle-Herning.

Projektet er led i det samlede projekt om etablering af motorvej mellem Herning og Vejle og tager sigte på at understøtte erhvervsudviklingen i det midt- og vestjyske område samt at forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden.

Projektet blev vedtaget ved anlægslov i 2004, som omfatter strækningen Brande – Riis.

Projektet, som vil blive påbegyndt i 2008, vil indebære samlede udgifter på 315 mio. kr., heraf 310 mio. kr. i perioden frem til 2012. Strækningen forventes at kunne åbne for trafik i 2012.

Funder-Låsby (motorvej ved Silkeborg)

Parterne er enige om, at afsætte en reserve på 589 mio. kr. i perioden 2008 til 2012 med henblik på anlæg af den resterende del af Silkeborgmotorvejen på strækningen Funder – Låsby.

Motorvej Søften-Skødstrup ved Århus, statslig del

Der er på FFL07 foreløbigt afsat 172 mio. kr. til den statslige del af motorvejsprojektet Søften-Skødstrup. Projektet omfatter en samlet udbygning af den eksisterende Søftenvej til motorvej mellem E45 og amtsmotorvejen Skejby-Skødstrup samt ombygning af det såkaldte IKEA-kryds.

Parterne er enige om at afsætte de nødvendige midler til en samlet gennemførelse af projektet. Der afsættes derfor yderligere 169 mio. kr. til projektet i 2009.

Projektet, som vil blive påbegyndt i 2007, vil indebære udgifter på i alt 341 mio. kr. i perioden 2007-2009. Strækningen forventes at kunne åbne for trafik i 2009.

Større anlægsprojekter på kommende statsveje

Parterne er enige om, at staten viderefører følgende igangværende anlægsprojekter, som overtages fra amterne:

- Motorvej Søften-Skødstrup ved Århus, amtslig del
- Diagonalvej syd om Give
- Det sønderjyske motorvejsprojekt, Kliplev-Sønderborg

Den amtslige del af motorvejen Søften-Skødstrup forbinder den statslige Søftenvej ved Skejby med den eksisterende motorvejsstrækning på Grenåvej ved Skødstrup. Projektet er beregnet til at koste i alt 570 mio. kr. Der afsættes 211 mio. kr., som dækker de udgifter til projektet, som skal afholdes af staten efter den 1. januar 2007. Strækningen forventes at kunne åbne for trafik i 2008.

Diagonalvejen syd om Give indgår som led i den samlede nye vejforbindelse mellem motorvej E45 og Billund. Strækningen anlægges som 2-sporet motortrafikvej. Projektet er beregnet til at koste i alt ca. 180 mio. kr. Der afsættes 52 mio. kr., som dækker de udgifter til projektet, som skal afholdes af staten efter den 1. januar 2007. Strækningen forventes at kunne åbne for trafik i 2007.

Motorvejsprojektet Kliplev-Sønderborg indebærer anlæg af motorvej mellem motorvej E45 ved Kliplev og Sønderborg. Projektet er overdraget fra Sønderjyllands Amt til staten, jf. Akt 86 af d. 21/12-05, og indarbejdes som led i aftalen på finansloven. Der bevilges 1.339 mio. kr. til projektet i perioden frem til 2012, og projektets totaludgift forventes at blive 1.350 mio. kr. Heraf er overdraget godt 236 mio. kr. fra Sønderjyllands Amt.

Parterne er endvidere enige om, at staten gennemfører følgende projekter, som er planlagt og besluttet af amterne:

- Gørløse omfartsvej
- Sunds Omfartsvej
- Slagelse Omfartsvej
- Motortrafikvejen, Bredsten-Vandel

Projektet Gørløse Omfartsvej omfatter anlæg af en 3,4 km. lang omfartsvej på Rute 6 ved Gørløse mellem Hillerød og Slangerup. Projektet vil bidrage til at forbedre bymiljøet og trafikikkerheden i Gørløse. Parterne er enige om at gennemføre anlægsarbejderne i perioden 2007-2010. Der afsættes 101 mio. kr. til projektet.

Projektet Sunds Omfartsvej omfatter anlæg af en 5,3 km. lang omfartsvej på Rute 34 ved Sunds ved Herning. Projektet vil bidrage til at forbedre bymiljøet og trafikikkerheden i Sunds og fremkommeligheden på Rute 34. Parterne er enige om at gennemføre anlægsarbejderne i perioden 2007-2011. Der afsættes 69 mio. kr. til projektet.

Projektet Slagelse Omfartsvej omfatter anlæg af en 6,3 km. lang omfartsvej på Rute 22 vest om Slagelse. Projektet vil bidrage til at forbedre bymiljøet og trafikikkerheden i Slagelse og fremkommeligheden på Rute 22. Parterne er enige om at gennemføre anlægsarbejderne i perioden 2007-2012. Der afsættes 195 mio. kr. til projektet.

Projektet motortrafikvej Bredsten-Vandel omfatter anlæg af en 9 km. lang motortrafikvej på Rute 28 og indgår i en samlet forbedring af de trafikale forhold mellem Vejle og det vestlige opland, herunder Billund. Parterne er enige om at gennemføre anlægsarbejderne i perioden 2008-2012. Der afsættes 384 mio. kr. til projektet.

Parterne er enige om at afsætte 5 mio. kr. til en konsolidering af de amtslige beslutningsgrundlag for de fire projekter.

Mindre anlæg på de overtagne amtsveje

Parterne er enige om, at der under Vejdirektoratet afsættes en ramme på 100 mio. kr. om året til gennemførelse af mindre anlægsforbedringer på det vejnet, som staten overtager fra amterne.

Der kan f.eks. være tale om mindre tiltag for at forbedre trafikafviklingen eller miljøet i forbindelse med byggenemfarer, ombygning af trafikbelastede kryds- og ramper, trafiksikkerhedsmæssige tiltag o. lign.

Beslutningsgrundlag

Parterne er enige om at igangsætte udarbejdelse af følgende beslutningsgrundlag:

Kvalitetssikring af beslutningsgrundlag

Parterne er enige om, at der afsættes 5 mio. kr. til en styrket kvalitetssikring af beslutningsgrundlag for anlægsprojekter i 2007, herunder mere præcise udgiftsskøn for de store anlægsprojekter.

VVM-undersøgelse af en udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve S og Køge

Parterne er enige om at gennemføre en VVM-undersøgelse vedrørende udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra 6 til 8 spor på strækningen fra Greve S til motorvejsammenfletningen ved Køge – dvs. i direkte forlængelse af det igangværende udvidelsesprojekt mellem Hundige og Greve S. Der er betydelige fremkommelighedsproblemer på strækningen, som er en af de mest trafikerede i Danmark.

Parterne er enige om at gennemføre undersøgelserne i perioden 2007-2009, hvorefter der vil blive taget nærmere stilling til projektet. Parterne står frit med henblik på efterfølgende beslutning om eventuel igangsætning af projektet.

VVM-undersøgelse af ny forbindelse ved Roskilde Fjord

Parterne er enige om at gennemføre en VVM-undersøgelse vedrørende etablering af en ny forbindelse ved Roskilde Fjord.

En VVM-undersøgelse af mulighederne for at aflaste den eksisterende fjordforbindelse, Kronprins Frederiks Bro, har tidligere været planlagt af Frederiksborg Amt.

Det er vurderingen, at der skal belyses i alt 6 løsningsalternativer, og udgifterne er i den forbindelse anslået til 30 mio. kr. Parterne er enige om at gennemføre undersøgelserne i perioden 2007-2009, hvorefter der vil blive taget nærmere stilling til projektet. Parterne står frit med henblik på efterfølgende beslutning om eventuel igangsætning af projektet.

Beslutningsgrundlag for Frederikssundmotorvejens 2. etape

Parterne har noteret sig, at der pågår en VVM-undersøgelse af Frederikssundmotorvejens 2. etape. Der er enighed om at drøfte projektet, når beslutningsgrundlaget foreligger. Parterne står frit med henblik på efterfølgende beslutning om eventuel igangsætning af projektet.

Øvrige tiltag

Udvidet forsøg med kørsel med modulvogntog

Parterne er enige om at afsætte en reserve på 85 mio. kr. til et landsdækkende forsøg med kørsel med modulvogntog på det overordnede vejnet. Forsøget tager udgangspunkt i det eksisterende sammenhængende motorvejsnet, som er følgende strækninger: E 20 fra Kastrup til Esbjerg, Rute 21 (Holbæk - motorvejen) fra Motorring 3 til Holbæk, E 47 fra Kvistgård (v. Helsingør) til Rødby, E 45 fra Padborg til Frederikshavn samt E39 fra Aalborg til Hirtshals.

Desuden ønskes etableret forbindelse til transportcentre i umiddelbar tilslutning til motorvejen, til nærmere udvalgte sideanlæg (rastepladser) på motorvejsnettet, til havne med international godstransport, hvor havnearealerne ligger i umiddelbar nærhed af motorvejen, og hvor en forbindelse ikke vil forudsætte større anlægsinvesteringer. Forsøget vil omfatte havnene i Hirtshals, Frederikshavn, Aalborg, Esbjerg, Fredericia, Århus, Kalundborg, København, Helsingør og Rødby.

Der foretages tilpasninger af det relevante vejnet i 2007-08. Efter tilpasning af vejnettet gennemføres forsøget i tre år i 2008-11. Ordningen analyseres og evalueres efter en passende indkørselsperiode bl.a. med henblik på at tage stilling til muligheden for en eventuel forlængelse af ordningen. Hensynet til trafiksikkerheden vil indgå i evalueringen.

3. Udmøntning af anlægspuljen

Aftalepartierne aftalte i 2003 at afsætte en pulje på 1 mia. kr. frem til 2012 til investering i vej- og baneprojekter.

Parterne er enige om, at 31,6 mio. kr. af de frie midler i anlægspuljen i 2007 udmøntes på følgende måde:

- 14,5 mio. kr. anvendes til etablering af niveaufri skæring ved Taulov.
- 9,6 mio. kr. anvendes til tre støjprojekter: Hillerødmotorvejen/Fiskebækbroen (7,5 mio. kr.), Randersvej i Århus (1,3 mio. kr.), og Gentofte Kommune ved Helsingørmotorvejen (0,8 mio. kr.).
- 7,5 mio. kr. anvendes til et cykelstipprojekt på 3,5 km langs statsvejen mellem Århus og Silkeborg (Rute 15). Der forventes samlede udgifter til projektet på ca. 11 mio. kr., hvorfor projektet er besluttet som et flerårsprojekt indebærende udgifter i 2008 på 3,5 mio. kr., som finansieres af anlægspuljen i 2008.

4. Finansiering

Aftalen finansieres via en række statslige engangsindtægter (herunder arealsalg, bodsbetalinger fra Bombardier og kontraktreduktion fra DSB som følge af forsinket leverance af IC4-togene, ekstraordinært udbytte fra selskaber på Transport- og Energiministeriets område) samt ved udmøntning af råderummet afsat til investeringer på trafikområdet. Det statslige investeringsråderum er blevet udvidet som følge af statens overtagelse af en del af det amtslige vejnet i forbindelse med kommunalreformen.