



Vej- og jernbaneaftalen

Aftalen for trafikområdet skaber klarhed om rammerne for de næste års dispositioner for veje og jernbaner. Med ekstra bevillinger til vej- og baneområdet på ca. 1,1 mia.kr. årligt er der tale om en væsentlig styrkelse. For vejområdet er den øgede indsats en del af finansloven, som rækker fire år frem, medens der på jernbaneområdet er indgået en samlet femårig aftale.

- Aftalen skaber grundlag for en øget indsats til vedligeholdelse af infrastrukturen for såvel bane som vej, hvilket har været helt afgørende for mig, siger trafikminister Sonja Mikkelsen.

Øget vedligeholdelse af infrastrukturen

Hovedmålet med aftalen er, at sikre kvalitet og standard af de nuværende veje og jernbaner. Begge dele er nedslidt og en genopretning af forholdene er prioriteret som det vigtigste tema. Vejområdet tilføres 175 mio.kr. om året til en styrket indsats for vedligeholdelsen af de statslige veje. Samtidig igangsættes en analyse af det fremtidige vedligeholdelsesbehov. På jernbaneområdet er en sådan analyse færdig og der tilføres på det grundlag 530 mio. kr. årligt, hvoraf noget skal finansieres gennem effektiviseringer.

Trafiksikkerhed og miljø på vejområdet

Der tilføres vejområdet 25 mio.kr. ekstra årligt til fremme af trafiksikkerhed og miljø – herunder indsats mod støj - ligesom der tilføres 50 mio.kr. årligt til trafikpuljerne til forsøg og udviklingsarbejde, primært indenfor miljø og sikkerhed.

Forbedring af den kollektive trafik

På jernbaneområdet er der tale om en 5-årig aftale og en ekstra satsning indenfor en ramme på 1,1 mia.kr. Herunder indkøbes nye tog med henblik på at udvide og forbedre togforbindelserne mellem København og Århus/Ålborg. Pendlertrafikken tilgodeses yderligere ved, at aftalen rummer mulighed for at fremskynde udskiftningen af DSB's gamle vogne i den sjællandske regionaltrafik.

Som et nyt element satses på udvikling af nærbanetrafik ved Århus og Aalborg hvortil der afsættes 150 mio.kr. over perioden. I Københavnsområdet fremrykkes Ringbaneprojektet. Denne betydelige forbedring for trafikbetjeningen kan afsluttes 2 år tidligere end hidtil forudsat, dvs. i år 2005.

Et markant tiltag er en stærkt tiltrængt udvidelse af kapaciteten på og omkring Københavns Hovedbanegård til ca. 600 mio.kr. med henblik på daglig forbedring for titusinder af daglige passagerer i både regional og fjerntrafikken.

Staten vil endvidere bidrage med 25 mio.kr. til forbedring af vej- og pladsforhold på Nørrevold omkring Nørreport.

Endelig afsættes der 250 mio.kr. ekstra over fem år til modernisering af stationer, bedre banefunktionalitet og ekstra støjbekæmpelse.

Privatbanernes fremtid skal forhandles med amterne med henblik på en mulig amtslig overtagelse. Amterne vil få låneadgang til to-ganskaffelser og nødvendige banerenoveringer. I aftalen er der lagt vægt på, at amterne kompenseres for de udgifter, de faktisk afholder til banedrift i en overgangsperiode.

Finansiering

Udover effektiviseringskrav indenfor jernbaneområdet finansieres den samlede aftale via omdannelse af Københavns havn til et statsligt aktieselskab, hvor selskabet som led i aftalen erlægger ca. 750 mio. kr. til staten i år 2000 i form af stiftertilgodehavende, og yderligere midler de næstfølgende år.

Dieselafgiften forhøjes med 23 øre under forudsætning af den forventede tyske forhøjelse. Provenuet heraf udgør ca. 350 mio.kr. årligt.

Energiafgiften på naturgas forhøjes med 10 øre/m³ for at modsvare olieprisstigningerne. Provenu ca. 210 mio.kr. årligt.