

1. Oversigtspapir – Trængselskommissionens økonomiske udfordring

Trængselskommissionen har efterspurgt et overblik over det økonomiske omfang af Trængselskommissionens initiativer samt det historiske anlægsinvesteringsniveau i hovedstadsområdet. Indeværende notat har ikke til formål at skabe et udtømmende billede af omkostninger ved de prioriterede tiltag såvel som af det historiske investeringsniveau, da begge forhold er behæftet med væsentlige forbehold og usikkerhed, som det bl.a. vil fremgå mere specifikt nedenfor.

Det er derimod hensigten, at skabe et groft overblik over de økonomiske rammer, der udgør bagtæppet for Trængselskommissionens drøftelser. Der er således tale om et oversigtspapir, der på et overordnet plan skal medvirke til at skabe et mere kvalificeret grundlag for kommissionens drøftelser – herunder overvejelser om tiltag, som man har identificeret i kommissionens arbejde, og som Trængselskommissionens arbejdsgrupper har fundet anledning til at prioritere. Omkostningerne er beskrevet i afsnit 2.

I afsnit 3 og 4 beskrives overordnet det statslige og kommunale historiske skattefinansierede investeringsniveau i hovedstadsområdet – i denne sammenhæng defineret som Region Hovedstaden. I afsnit 5 sammenfattes de statslige og kommunale investeringer, og der redegøres for det planlagte investeringsniveau over de kommende år.

2. Omkostninger ved arbejdsgruppernes prioriterede tiltag

Sekretariatet har foretaget en overordnet vurdering af etableringsomkostningerne ved de tiltag, der er prioriteret af kommissionens arbejdsgrupper. Det understreges, at der er tale om en meget foreløbig screening af omkostningerne. Der er i opgørelserne kun medtaget udgifter til anlæg eller etablering af tiltag. En række af tiltagene vil herudover medføre øgede driftsudgifter på kommunalt eller statsligt niveau.

Omkostningsoverslag bygger dels på arbejdsgruppernes vurderinger og anbefalinger, på materiale fra tidligere arbejdsgrupper i regi af Trængselskommissionen samt på tidligere gennemførte analyser fra Transportministeriet og andre aktører. For flere projekter er der desuden tale om grove omkostningsoverslag, idet der ikke foreligger faste omkostningsvurderinger.



Endeligt har en række af de prioriterede tiltag hovedsageligt fokus på organisatoriske, lovgivningsmæssige, adfærdsregulerende forhold eller er medtaget med henblik på at tilvejebringe finansiering. For disse forslag er etableringsomkostninger ikke vurderet.

Overslagene for tiltagne der er anbefalet af de fire arbejdsgrupper er samlet i tabel 2.1. Anlægsoverslag for de enkelte tiltag er gengivet i bilag 1.

Tabel 2.1 Etableringsomkostninger ved arbejdsgruppernes prioriterede tiltag

Total (arbejdsgruppe 1 – 4)	Mia. kr.
Arbejdsgruppe 1 (Indre bydele)	11 – 15
Arbejdsgruppe 2 (Ringbyen)	3 – 23
Arbejdsgruppe 3 (De store transportkorridorer)	24 – 25
Arbejdsgruppe 4 (Tværgående tiltag)	-
I alt	45 – 70

Kommissionens scenarierarbejdsgruppe har udarbejdet et oplæg til et fællesscenarie, som har ligget til grund for trafikmodelberegninger gennemført i juni 2013. Overslagene for etableringsomkostningerne for de tiltag der indgår i fællesscenariet fremgår nedenfor.

Tabel 2.2 Etableringsomkostninger ved tiltag der indgår i oplægget til fællesscenarie

Total (arbejdsgruppe 1 – 4)	Mia. kr.
Arbejdsgruppe 1 (Indre bydele)	7 – 10
Arbejdsgruppe 2 (Ringbyen)	11 – 30
Arbejdsgruppe 3 (De store transportkorridorer)	7 – 8
Arbejdsgruppe 4 (Tværgående tiltag)	-
I alt	25 – 50

For nogle af de tiltag der indgår i kommissions arbejde, er der mulighed for alternativ finansiering. Det gælder f.eks. brugerbetaling i forbindelse med udbygning af metronettet og store vejanlæg som eksempelvis en havnetunnel, samt salg af offentlige arealer hvor grundpriserne stiger som følge af ny infrastruktur mv.

3. Det statslige historiske investeringsniveau på transportområdet

De statslige investeringer i ny infrastruktur varetages primært af Banedanmark, Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet. Styrelserne har ikke en overordnet ramme til nye investeringer, og samtlige investeringer besluttes således politik af folketingets partier. Det betyder i sagens natur, at det



historiske investeringsniveau i perioden er udtryk for de politiske prioriteringer af transportområdet.

Der er i nedenstående opgørelser medtaget skattefinansierede investeringer i perioden 2000-2012. Investeringer der er finansieret ved hjælp af brugerbetaling eller salg af grunde mv., er således ikke medtaget. For hovedstadsområdet betyder dette eksempelvis at metroen og Øresundsforbindelsens landanlæg ikke medregnes.

Oversigten dækker kun omkostninger til anlæg af transportinfrastruktur. Omkostninger forbundet med drift, fornyelse og vedligehold er ikke medtaget.

Banedanmark har gennemført investeringer for omkring 5,9 mia. kr. i perioden 2000-2012. De 5,9 mia. kr. omfatter blandt andet Ringbanen, Kapacitet København-Østerport (LOKO), Nyt drifts- og informationssystem for S-togene (DIC-S), KØR-projektet og de første anlæg på den nye bane København-Ringsted.

Trafikstyrelsen har haft udgifter for omkring 0,2-0,3 mia. kr. i perioden. Der er tale om projekter, hvor Trafikstyrelsen har givet tilsagn om støtte i regi af de to "buspuljer" fremkommelighedspuljen og passagerpuljen. Idet der er tale om støttetilsagn er ikke alle udgifter nødvendigvis afholdt endnu.

Vejdirektoratet har gennemført nye anlæg for omkring 5 mia. kr. i perioden. Opgørelsen omfatter i udgangspunktet alle større vejanlægsprojekter, hvis åbningsdato ligger i 2000 eller senere. Det vil sige, at også afholdte omkostninger til vejanlægsprojekter, der ikke er åbnet endnu er medtaget.

Opgørelsen indeholder en usikkerhed idet hele anlægsomkostningen er medtaget for projekter, hvis åbningsdato ligger tæt på skæringsåret (2000). Usikkerheden er imidlertid begrænset derved, at kun fire projekter har åbningsdato i årene 2000-2005 og idet de pågældende projekter kun repræsenterer en mindre del af den samlede opgørelse (ca. 0,25 mia. kr. ud af et samlet skøn på ca. 5,0 mia. kr. for hele perioden).

Mindre anlægsprojekter er ikke medtaget.

Tabel 3.1. Statens skattefinansierede infrastrukturinvesteringer i Region Hovedstaden (2000-2012)

	mia. 2012-kr.
Banedanmark	5,9
Trafikstyrelsen	0,3
Vejdirektoratet	5,0
I alt (2000-2012)	11,2



Årligt gennemsnit (2000-2012)

Ca. 0,9 mia. kr.

Side 4/10

4. Kommunalt historisk investeringsniveau på transportområdet

Kommunerne står for en stor andel af infrastrukturinvesteringerne i hovedstadsområdet. På baggrund af de kommunale regnskaber (2007-2011) indberettet til Danmarks Statistik¹ er opgjort kommunale investeringer i henholdsvis vejanlæg og standardforbedringer af færdselsarealer. Driftsomkostninger og omkostninger forbundet med vedligehold er ikke medtaget.

Vejanlæg omfatter eksempelvis anlæg af nye veje og stier med tilhørende broer, tunneler, parkeringsfaciliteter samt vejudstyr og afstribning. Det gælder eksempelvis anlæg af nye veje i terræn, der ikke tidligere har været anvendt til trafikformål - inklusiv de nødvendige arbejder på eksisterende veje, stier mv. der følger heraf i form af eksempelvis rundkørsler, tilkørsler, helleanlæg. Standardforbedringer af færdselsarealer omfatter eksempelvis sideudvidelser, helleanlæg, rundkørsler, etablering af nyt udstyr mv..

Tabel 4.1. Kommunale investeringer i vejanlæg og standardforbedringer af trafikarealer (2007-2011)

Investeringer	Mia. 2012-kr.
Kommunale investeringer i vejanlæg (RegionH)	1,3
Kommunale investeringer i standardforbedringer af trafikarealer (RegionH)	2,5
I alt (2007-2011)	3,8
Årligt gennemsnit (2007-2011)	Ca. 0,8

5. Sammenfatning og aktuelt investeringsniveau

På baggrund af ovenstående tabeller, kan det samlede historiske investeringsniveau estimeres, jf. tabel 5.1. Som det fremgår af tabellen, har det skattefinansierede investeringsniveau i hovedstadsområdet ligget på lidt over 1½ mia. kr. årligt.

Tabel 5.1. Gennemsnitlige statslige og kommunale skattefinansierede investeringer

Investeringer	Mia. 2012-kr.
Statslige skattefinansierede infrastrukturinvesteringer	0,9
Kommunale investeringer i vejanlæg og standardforbedringer af	0,8

¹ Opgørelsesmetoderne bag ovenstående statslige investeringer og de kommunale investeringer er med stor sandsynlighed ikke de samme. Statslige investeringer er totalbudgettet og kommunale investeringer er typisk kun opgjort som entreprenørdgifter/direkte projektudgifter (eksl. projektering, tilsyn mm.). Dette kan betyde at de kommunale udgifter er undervurderet i forhold til de statslige.



trafikarealer	
Gennemsnitlige årlige investeringer i alt	Ca.1,7

Dette investeringsniveau er dog blevet væsentligt forhøjet med aftalen om en grøn transportpolitik, der blev indgået den 29. januar 2009 mellem alle Folketingets partier bortset fra Enhedslisten. Med aftalen blev der oprettet en Infrastrukturfond, hvori det statslige råderum for skattefinansierede infrastrukturinvesteringer frem til år 2020 indgik.

Infrastrukturfonden blev oprindeligt etableret med 94 mia. kr. for perioden 2009-2020. Der er siden blevet tilført yderligere midler til fonden. Midlerne i fonden frem mod 2020 er fuldt disponeret med aftalerne om en grøn transportpolitik 2009-2013.

Der er med aftalerne investeret og disponeret samlet over 19 mia. kr. i større infrastrukturinvesteringer i hovedstadsområdet, *jf. tabel 5.2 og 5.3*. Hertil kommer mindre anlægsprojekter og puljeprojekter, som ikke er opgjort.

Hvis man fordeler de ca. 19 mia. kr. over Infrastrukturfondens løbetid fra 2009 frem mod 2020, svarer det til et investeringsniveau fra infrastrukturfonden på ca. 2 mia. kr. årligt. Hvis man hertil lægger det kommunale investeringsniveau, svarer det til et investeringsniveau på op imod 3 mia. kr. årligt i hovedstadsområdet.

Tabel 5.2 Investeringer fra infrastrukturfonden i større baneprojekter i hovedstadsområdet fra 2009 frem mod 2020

Projekt	Mia. kr.*
Ny bane mellem København-Ringsted	10,4
Modernisering af Nørreport st.	0,3
Modernisering af Nordhavn st.	0,1
Flytning af Enghave st.	0,1
Letbane i Ring 3	1,5
Statsligt bidrag til metro til Nordhavn	0,3
I alt	12,7

* Priseniveau varierer mellem 2010, 2011 og 2012

Tabel 5.3 Investeringer fra infrastrukturfonden i større vejprojekter i hovedstadsområdet fra 2009 frem mod 2020

Projekt	Mia. kr.*
Anlæg af Frederikssundsmotorvejen 1. og 2. etape	1,4
Udbygning af Køge Bugt Motorvejen 1. og 2. etape	2,3
Udbygning af Helsingør Motorvejen 1. etape	1,4



Forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3	0,2
Gørløse omfartsvej	0,1
Udvidelse af Holbækmotorvejen	0,8
Udbygning af Motorring 4	0,3
Statsligt bidrag til ny fjordforbindelse ved Frederikssund	0,4
I alt	6,9

* Priseniveau varierer mellem 2010, 2011 og 2012

Aftaler om bedre og billigere kollektiv trafik

Regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten indgik den 12. juni 2012 en aftale om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik.

Som en del af aftalen blev der afsat 500 mio. kr. årligt til investeringer i en bedre kollektiv trafik. Der er med aftalen på forhånd disponeret investeringer for i alt 2,6 mia. kr. til initiativer i hele landet.



Bilag 1. Oversigt over etableringsomkostninger ved tiltag

For at give en indikation af de relativt store usikkerheder der kendetegner flere af vurderingerne af tiltagenes omkostninger, er der anført en kolonne, hvor validiteten af de enkelte omkostningsskøn er søgt indikeret. Her er tale om en kvalitativ vurdering foretaget af sekretariatet under hensyntagen til det foreliggende informationsgrundlag.

Signaturforklaring – validitet

- * Meget stor usikkerhed. Groft overslag over omkostning
- ** Indikation over omkostninger foreligger – men usikkerhed
- *** Egentlig vurdering af omkostninger foreligger

Table 1. Arbejdsgruppe 1 (indre bydele)

Initiativ	Vurderet omkostning (mia.)	Validitet	Bemærkning
Bedre planlægning af vejarbejder	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort. I Idékataloget er omkostninger vurderet til ”lave”
Hurtigere respons ved hændelser	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort. I Idékataloget er omkostninger vurderet til ”lave”
Bedre tilsyn med kantstensparkering	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort. I Idékataloget er omkostninger vurderet til ”lave”
Udvidelse af p-zonerne til inden for Ring 2-snittet	-	-	-
Ændret parkeringsstruktur i spidstimerne	-	-	-
Udvidelse af eksisterende miljøzoner	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort.
Varelevering uden for myldretiden	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort.
Citylogistik	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort.
Grøn byggelogistik	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort.
Cykelparkering ved centrale knudepunkter	0,1	***	Pulje
Betalnign for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapacitet	-	-	-
Metroafgrening til Ny Ellebjerg	6,6 - 10,2	***	



Ny forbindelse til Nordhavn	4-5	*	Det er vurderet, at den samlede havnetunnel vil koste i omegnen af 27 mia. kr. En forbindelse til Nordhavn vil være ca. 1/6 af længden af den samlede tunnel. Der er på den baggrund medtaget 1/6 af anlægsomkostningen for den samlede Havnetunnel. Dette er i sagens natur et meget løst estimat.
I alt	11 - 15		

Tabel 2. Arbejdsgruppe 2 (Ringbyen)

Initiativ	Vurderet omkostning (mia.)	Validitet	Bemærkninger
Busfremkommelighedstiltag: BRT og +WAY	0,2 – 2,3	**	Vurdering fra arbejdsgruppe 2. Afhængig af ambitionsniveau
Nye S-buslinjer	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort
Busfremkommelighedsnet	0,2	***	Pulje
Nye og styrkede trafikale trafikcentre	1,0	***	Pulje
Cykelsuperstier	1,0	***	Pulje
Nyt by- og pendlercykelsystem	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort
Forlængelse af den statslige cykelpulje	1,0	***	Pulje
Sammenhængende letbanenet	0,0 - 17,0	*	Der er mange varianter i spil. Det høje estimat er fra DTUs Letbaneanalyse fra 2013
Metroafgrening til Flintholm/Rødovre	7,6	**	Kilde: Strategiske analyser, TRM (2012)
I alt	11 - 30		

Tabel 3. Arbejdsgruppe 3 (De store transportkorridorer)

Initiativ	Vurderet omkostning (mia.)	Validitet	Bemærkninger
Analyse af kørsel i nødspor på Motorring 3	0,1	**	Ramme til anlæg
Tiltag til fremme af	-	-	Etableringsomkostninger ikke



samkørsel			opgjort. I Idékataloget er omkostninger vurderet til "lave"
Forsøg med rampedosering	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort.
Forbedret togbetjening i Øresundsregionen	-	-	Indgår i tiltaget "Nyt regionaltogskoncept (Ring Syd)"
Kørsel i nødspor	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort
Anlæg af Frederikssunds-motorvejen	3,9	***	Vedttaget anlægslov
Fokus på udbedring af mindre trængselspletter	0,5	***	Pulje/ramme til anlæg
Delvis udbygning af Helsingørmotorvejen	0,5	***	Kilde: Notat fra Vejdirektoratet (april, 2013)
Nyt regionaltogskoncept (Ring syd)	1,0 -1,4	**	Foreløbig vurdering. Endelig vurdering foreligger ikke
Kapacitet på København H	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort
Forbedring af lokalbanerne	0,1 – 0,2	***	Afhængig af ambitionsniveau. Kilde: Visionsplan for lokalbanen 2012-2025, Movia (2012)
S-tog til Roskilde	0,9	***	Kilde: Screening af S-togsbetjening til Roskilde og Helsingør, Trafikstyrelsen (2011)
Motorvej til Kalundborg	2,3	***	Kilde: VVM-rapporter (2012)
Udbygning af Ring 4	1,3	**	Kilde: Kapacitetsforbedringer i Ring 4-korridoren, TRM (2012)
Forlængelse og udvidelse af Hillerødmotorvejen	3,0	*	Opdatering af estimat fra 2009
Udbygning af de vestlige ringkorridorer (Ring 5, Ring 5½, Ring 6)	10,0	*	Kilde: delrapportering for de strategiske analyser, TRM (2012)
Automatisering af S-tog på Ringbanen (som en 1. etape af en automatisering)	0,5	*	En fuld automatisering af S-togsnettet er i screening v/Parsons, TRM (2011), vurderet til 3,3 mia. kr. Ringbanen udgør ca. 7 pct. af S-togsnettet. Da der må antages at være særlige etableringsomkostninger i første fase, er der anslået en pris på 0,5 mia. kr. Dette er i sagens natur et meget løst estimat.
I alt	24 - 25		



Tabel 4. Arbejdsgruppe 4 (Tværgående tiltag)

Initiativ	Vurderet omkostning (mia.)	Validitet	Bemærkninger
Optimering af signalanlæg på tværs af vejbestyrelser	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort. I Idékataloget er omkostninger vurderet til "lave"
Betaling for bygnings- og ledningsarbejders optagelse af vejkapacitet	-	-	-
Vejbestyrelsesforhold	-	-	-
Trafikinformation og billetter på tværs, herunder realtidsdata og udvikling af mobilapp.	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort. I Idékataloget er omkostninger vurderet til "lave"
Mobility management	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort
Organisering af den kollektive trafik	-	-	-
Takster og takststrukturer i den kollektive trafik	-	-	-
Øget fokus på stationsnærhedsprincippet	-	-	-
Brugerbetaling på større infrastrukturanlæg	-	-	-
Bidrag fra private grundejere og udviklingselskaber	-	-	-
Privat medfinansiering	-	-	-
Indkomstbeskatning af fri parkering på arbejdspladsen	-	-	-
Udbredelse af elbiler, brint og naturgaskøretøjer	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort. I Idékataloget er omkostninger vurderet til "lave"
Øget anvendelse af biogas	-	-	Etableringsomkostninger ikke opgjort. I Idékataloget er omkostninger vurderet til "lave"
Ændring og forøgelse af registreringsafgiften	-	-	-
Afskaffelse af befordringsfradraget	-	-	-
I alt	-	-	