

Grundlag for investerings- plan for Trafikministeriets område

Februar 2003

Grundlag for investeringsplan for Trafikministeriets område

Udgivet af: Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
e-mail: trm@trm.dk
www.trm.dk

ISBN: 87-91013-29-1

Omslag: Design Factory

Fotos: Bro og motorvej: BAM
Metrotog: Fotograf Thomas Ibsen

Oplag: 500

Tryk: B. Thorgils A/S

Publikationen er svanemærket

Indhold

0.	SAMMENFATNING.....	5
1.	INTRODUKTION	7
2.	IGANGVÆRENDE OG BESLUTTEDE NYE PROJEKTER	13
2.1	En oversigt over allerede besluttede projekter.....	13
2.2	Vedligeholdelse og reinvesteringsprojekter	17
3.	REGERINGENS FORSLAG TIL INVESTERINGSPLAN PÅ TRAFIKOMRÅDET	21
3.1	Hensyn i prioriteringen	21
3.2	De konkrete projektforslag	23
4.	PROJEKTER, REGERINGEN VIL FREMME PÅ SIGT	45
5.	SÆRSKILTE PROBLEMSTILLINGER.....	51
5.1	Femern Bælt forbindelsen og tilknyttede anlæg.....	51
5.2	Metroring i København.....	54
5.3	Offentlig-privat samarbejde om trafikprojekter.....	55

0. Sammenfatning

Regeringen afsætter med investeringsplanen og de hidtil indgåede politiske aftaler et betydeligt beløb til trafikinvesteringer i den kommende tiårs periode – i alt 26 mia. kr.

Der er allerede truffet beslutning om investeringer for ca. 11 mia. kr. I investeringsplanen beskrives i tillæg dertil en række nye projekter til en samlet anlægsomkostning på 7 mia. kr. Projekterne vil samlet bidrage væsentligt til at løse en række problemstillinger i dagens trafiksituation og for den fremtidige trafik:

Der er taget et væsentligt skridt i retning af at bevare værdien af den infrastruktur, vi allerede har anlagt. Der er med aftalen om finanslov for 2003 afsat midler, der sikrer, at genopretning af kvaliteten af det statslige vejnet påbegyndes. Det er regeringens intention, at der snarest muligt følges op også på jernbaneområdet, så kvaliteten af det danske banenet ligeledes kan sikres i de kommende år.

Der gennemføres og ibrugtages ganske betydelige projekter i hovedstadsområdet, der vil være med til at afhjælpe de stigende trængselsproblemer. De planlagte projekter løser ikke alle problemer i al fremtid, men de repræsenterer et væsentligt bidrag i de samlede kommunale og statslige bestræbelser på at sikre, at mobiliteten i hovedstadsområdet fortsat kan være tilfredsstillende.

For en del af de nye trafikprojekter foreligger der allerede i dag et godt beslutningsgrundlag – eller alternativt er det vurderingen, at der ikke er behov for at udarbejde yderligere beslutningsgrundlag. Der vil derfor umiddelbart kunne træffes beslutning om disse. For andre højt prioriterede projekter er der behov for at udarbejde et bedre beslutningsgrundlag, før der kan træffes endelig beslutning om igangsætning. Investeringsplanens projektforslag præsenteres derfor i to tabeller. Opdelingen er ikke et udtryk for en indbyrdes

prioritering af projekterne, men skyldes alene, at projekterne er på forskellige stader i beslutningsprocessen.

Regeringen afsætter derudover 1 mia. kr. til en anlægspulje, der skal bruges til kapacitetsfremmende tiltag samt tiltag, der forbedrer sikkerheden. Anlægspuljen kan anvendes til såvel projekter på det statslige vej- og banenet som til medfinansiering af amtslige og kommunale projekter. I sidstnævnte tilfælde lægges der vægt på, at der er tale om sammenfald mellem statslige og lokale/regionale interesser.

Med investeringsplanen påbegyndes implementeringen af de EU-direktiver, Danmark har tiltrådt, vedrørende standardisering af normer og krav på jernbaneområdet.

Endelig har regeringen afsat en udisponeret reserve på ca. 7 mia. kr. Den sikrer en fortsat mulighed for at tage andre gode projekter op i løbet af perioden – herunder i forbindelse med de videre overvejelser om etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt.

1. Introduktion

De kommende udfordringer i transportsektoren

Regeringen har overordnet fire indsatsområder, der danner grundlag for de prioriteringer, der er foretaget i den 10 årige investeringsplan på trafikområdet, jf. boks 1.1.

Boks 1.1 Regeringens prioriteringer

1. En bedre infrastruktur
2. Reduktion af stigende trængselsproblemer
3. Sammenhænge mellem og inden for landets regioner
4. Internationale trafikforbindelser og standardisering af normer på baneområdet

For det første har regeringen konstateret, at den statslige infrastruktur er nedslidt, og at der i en årrække ikke har været afsat tilstrækkelige midler til vedligeholdelse. Regeringen har allerede med finanslovsaftalen for 2003 sammen med Dansk Folkeparti sikret, at der tages et stort skridt i retning af at få forbedret kvaliteten af infrastruktur på det statslige vej- og banenet. Finanslovsaftalen fastlægger en plan for begyndende genopretning af det statslige vejnet, og der afsættes samtidig en ekstra pulje til genopretning af banenettet.

Der udarbejdes aktuelt en analyse af jernbanenettets tilstand. Når denne foreligger, vil regeringen ligeledes udarbejde en plan, der tager hul på en genopretning af banenettet.

En bedre infrastruktur vil betyde mere komfortable rejser, reduceret tidsforbrug og samtidig lavere udgifter for brugerne af vejnettet i form af mindre brændstofforbrug og mindre slid på køretøjer. Re-

geringen mener således, at en øget og målrettet indsats nu er vigtig – både for brugernes skyld og for statens økonomi. Statens økonomi påvirkes, fordi en udskydelse af problemet kan betyde forøgelse af de samlede omkostninger til vedligeholdelse og genopretning af infrastrukturen.

For det andet ser man omkring de store byer og på centrale vejstrækninger voksende trængselsproblemer. Problemet er i dag primært knyttet til hovedstadsområdet, men forventningen om en fortsat stigende trafik understreger nødvendigheden af, at der ses på problemstillingen mere bredt.

Samtidig bør man være opmærksom på, at planlægning og gennemførelse af trafikinvesteringer tager tid. Forventer man trængsel på en given strækning om 8-10 år, skal eventuelle løsninger således allerede overvejes i dag. Én af disse løsninger kan være en udbygning af infrastrukturen. Det er dog en kendsgerning, at man med begrænsede ressourcer ikke kan igangsætte projekter på samtlige strækninger, hvor trængsel kunne tænkes at opstå.

Endelig er det ikke sikkert, at en målsætning om ”ingen trængsel” er særlig god. Omkostningerne ved at løse trængselsproblemer må også sættes i forhold til gevinsterne. I nogle tilfælde kan det derfor være fornuftigt at leve med en vis trængsel – eller finde andre løsninger end blot udbygning af infrastrukturen.

For det tredje er der sammenhængene i og mellem landets regioner. Det er vigtigt, at den statslige infrastruktur understøtter en god og afbalanceret udvikling i hele landet. Det er her særligt nødvendigt at vurdere, hvordan de statslige infrastrukturinvesteringer kan bidrage til, at der opbygges gode og hurtige forbindelser mellem landets regioner.

Regeringen lægger således afgørende vægt på, at en veludbygget og sammenhængende infrastruktur også fremover er meget vigtig for erhvervslivets udviklingsmuligheder, og dermed til gavn for hele samfundets fortsatte vækst.

For det fjerde er der de internationale forbindelser og sammenhænge. Det handler om, at Danmark i samarbejde med de øvrige EU-lande bidrager til at forbedre de overordnede forbindelser i hele Europa. En europæisk infrastruktur af kvalitetsmæssig høj standard er til gavn for såvel erhvervslivet som borgerne, der i stigende grad lægger vægt på gode internationale trafikforbindelser.

Opgaven må løses i samarbejde med vore nabolande og i samarbejde med EU. Samtidig træffes der i EU især på baneområdet beslutninger om normer og krav, der på sigt skal indarbejdes også i det danske jernbanesystem. Det indebærer nogle omkostninger, men skal også være med til at sikre, at det europæiske net kan fungere som et samlet system uden unødige barrierer for den frie udveksling af varer og mennesker.

Ud over de fire nævnte indsatsområder er der fortsat en række andre problemer forbundet med transport – primært ulykker og miljøgener. Selv om der er sket en reduktion i antallet af trafikdræbte de seneste 15-20 år, er der fortsat forholdsmæssigt flere trafikdræbte i Danmark end i vore nordiske nabolande. Med hensyn til miljøet er eksempelvis støjproblemerne fortsat udtalte.

De forskellige problemstillinger kan ikke løses ad én omgang og kræver også andre indsatser, end de der præsenteres i en investeringsplan. Der tages med planen imidlertid et væsentligt skridt i den rigtige retning med oprettelsen af en anlægspulje, der blandt andet kan bruges til finansiering af tiltag, der fremmer sikkerheden.

Samtidig løser de foreslåede udbygninger af vejnettet gennem en øget støjdempningsindsats en væsentlig del af støjproblemerne på de strækninger, der berøres. En reduktion af trængslen har også en positiv virkning på miljøet.

Det er som nævnt vigtigt at være opmærksom på, at ting tager tid, når det drejer sig om investeringsprojekter i infrastruktur. Det stiller krav om fremsynethed og betyder, at de beslutninger, der træffes nu, er afgørende for, hvordan infrastrukturen ser ud, og hvilken

kvalitet, den har om 10 til 15 år. Venter man for længe med at træffe beslutninger, vil den nødvendige planlægningshorisont gøre, at man må døje med problemerne i en endnu længere årrække.

En investeringsstrategi

Regeringen lægger op til en strategi, der kan beskrives i en række faser, jf. boks 1.2. Strategien indebærer, at man trin for trin styrker trafikinfrastrukturen. Faseinddelingen afspejler en indbyrdes prioritering af områderne, men vil rent tidsmæssigt kunne være overlappende i selve gennemførelsen over den kommende tiårs periode.

Boks 1.2 Den faseinddelte strategi

- Fase 1 koncentrerer sig om at forbedre den eksisterende infrastrukturens generelle tilstand gennem reinvesteringer.
- Fase 2 retter sig mod trængselsproblematikken – især i hovedstadsområdet – samt mod sammenhængene i og mellem landets regioner.
- Fase 3 fokuserer i højere grad på den europæiske dimension, hvor Danmarks placering i den internationale sammenhæng skal sikres. Det gælder ikke mindst på godsområdet.

En gennemførelse af fase 1 sikrer, at brugsværdien og kvaliteten af den eksisterende infrastruktur bevares.

Det er vigtigt at fastholde værdien af de investeringer, der allerede er gjort, og som i vid udstrækning udgør et sammenhængende hele. En god vedligeholdelsestilstand betyder reducerede omkostninger for brugerne og lavere omkostninger til at bevare infrastrukturens brugsværdi. En god vedligeholdelse giver samtidig et bedre miljø.

Fase 2 bestræber sig på at håndtere trængselsproblematikken på et tidspunkt, hvor den er en begyndende gene. I dag har trængsel således kun meget graverende konsekvenser for erhvervsliv og øvrige brugere få steder. Det giver et fokus på de trafikalt vigtige korridorer og de større byområder – særligt hovedstadsområdet. Desuden sikres i fase 2 forudsætningerne for gode forbindelser mellem landets regioner.

Fase 3 sigter mod at fastholde og forbedre Danmarks rolle som væsentligt knudepunkt i den internationale sammenhæng.

Danmark har med sin betydelige internationale orientering i blandt andet import/eksport erhvervene en naturlig interesse i at være med til at sikre en fortsat udvikling af den europæiske infrastruktur. Udvidelsen af EU understøtter ligeledes, at Danmarks position i det globale netværk får stigende betydning.

2. Igangværende og besluttede nye projekter

Der er allerede disponeret ganske væsentlige beløb til projekter på trafikområdet. Investeringsplanens fokus for nye projektforslag er derfor perioden fra 2005 og frem. Investeringsplanen skal således ses i forlængelse af den store udbygning af den danske infrastruktur, som primært er sket gennem det sidste kvarte århundrede. Udbygningen fortsætter i de nærmeste år, som følge af de politiske aftaler om infrastrukturens udbygning og vedligeholdelse, der allerede er indgået.

I det følgende omtales de igangværende og allerede besluttede projekter for at give et billede af den virkelighed, som investeringsplanen tager sit udgangspunkt i.

2.1 En oversigt over allerede besluttede projekter

I nedenstående tabel 2.1 er der givet en oversigt over de igangværende statslige anlægsinvesteringer i hele landet.

Frem til 2005 vil hovedparten af de statslige anlægsinvesteringer i hovedstadsområdet gå til udbygning af baneinfrastrukturen. Dertil kommer investeringerne i fornyelse af S-togene og udbygningen af Metroen. Sidstnævnte er et fælles initiativ mellem staten, Københavns- og Frederiksberg kommuner samt Københavns Amt.

Investeringsplanen tager således udgangspunkt i, at hovedstadens baneinfrastruktur i 2005 er kraftigt moderniseret, og i forhold til sammenlignelige storbyer må siges at være rimelig veludbygget. I investeringsperioden fokuseres indsatsen for den kollektive trafik i

hovedstaden primært om kapaciteten vest for København, ligesom det er regeringens intention, at der i perioden skal optages drøftelser om en eventuel videre udbygning af metroen i den indre by.

Med de politiske aftaler om udbygninger af Motorring 3 og Køge Bugt Motorvejen løses der nogle af de væsentlige trængselsproblemer for vejtrafikken på det eksisterende statslige vejnet. Det betyder, at investeringsplanen kan tage fat på at løse nogle af de andre problemer, der kommer med afviklingen af den stigende vejtrafik i hovedstadsområdet.

Uden for hovedstadsområdet færdiggøres udbygningen af det store H på vejnettet med udbygningen af motortrafikvejen Ønslev-Saxkøbing til motorvej. Samtidig er man godt på vej med udbygningen af vejene mellem Odense-Svendborg, Vejle-Herning, Århus-Herning og Holbæk-Vig. Disse forbindelser er vigtige regionale forbindelser, som har betydning for erhvervsudviklingen i disse regioner.

Allerede besluttede projekter illustreres i figur 1.

Tabel 2.1 Igangværende og besluttede anlægsprojekter¹⁾

(2003-priser, mio. kr.)	Totaludgift	Åbningsår
Udbygning af Motorring 3 fra 4 til 6 spor på strækningen fra Jægersborg til Holbækmotorvejen. ²⁾	1.834	2008
Udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra 4 til 6 spor fra Motorring 3 til Vallensbæk	78	2003
Udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra 6 til 8 spor fra Hundige til Greve S ³⁾	277	2008
Forøgelse af frihøjden under seks broer på motorvejsnettet	56	2003
Infrastrukturtilpasninger på S-banenettet som følge af indkøb af nye S-tog	881	2005
Øget kapacitet mellem København H og Østerport (LOKO-projektet)	614	2004
Etablering af en S-ringbane	1.205	2005
Fjernstyringssystem S- tog	341	2008
Afslutning Vendsyssel motorvejene, Bjergby-Hirtshals	201	2004
Anlæg af motorvej mellem Århus og Låsby (rute 15)	620	2003
Anlæg af motortrafikvej mellem Ris og Ølholm (rute 18)	299	2004
Opgradering af jernbanen mellem Odense og Svendborg	180	2004
Opgradering af jernbanen mellem Tønder over grænsen til Niebøl	22	2003
Anlæg af motorvej mellem Odense og Svendborg (del af rute 9)	1.138	2007
Anlæg af motorvej/motortrafikvej fra Herning til Brande og fra Herning til Snejbjerg (dele af rute 15 og rute 18)	1.755	2008
Anlæg af motorvej, der forlænger Holbækmotorvejen til nord for Tuse (del af rute 21)	206	2006
Ombygning af E20 i Esbjerg	33	2003
Udbygning af Sydmotorvejen fra 2 til 4 spor på strækningen mellem Ønslev og Sakskøbing ⁴⁾	252	2007
Anlæg af omfartsvej ved Nors	126	2006
Opgradering, Gedser-Nykøbing F	15	2003 ⁵⁾
I alt	10.132	

1) Projekterne gennemføres alle i henhold til tidligere indgåede politiske aftaler.

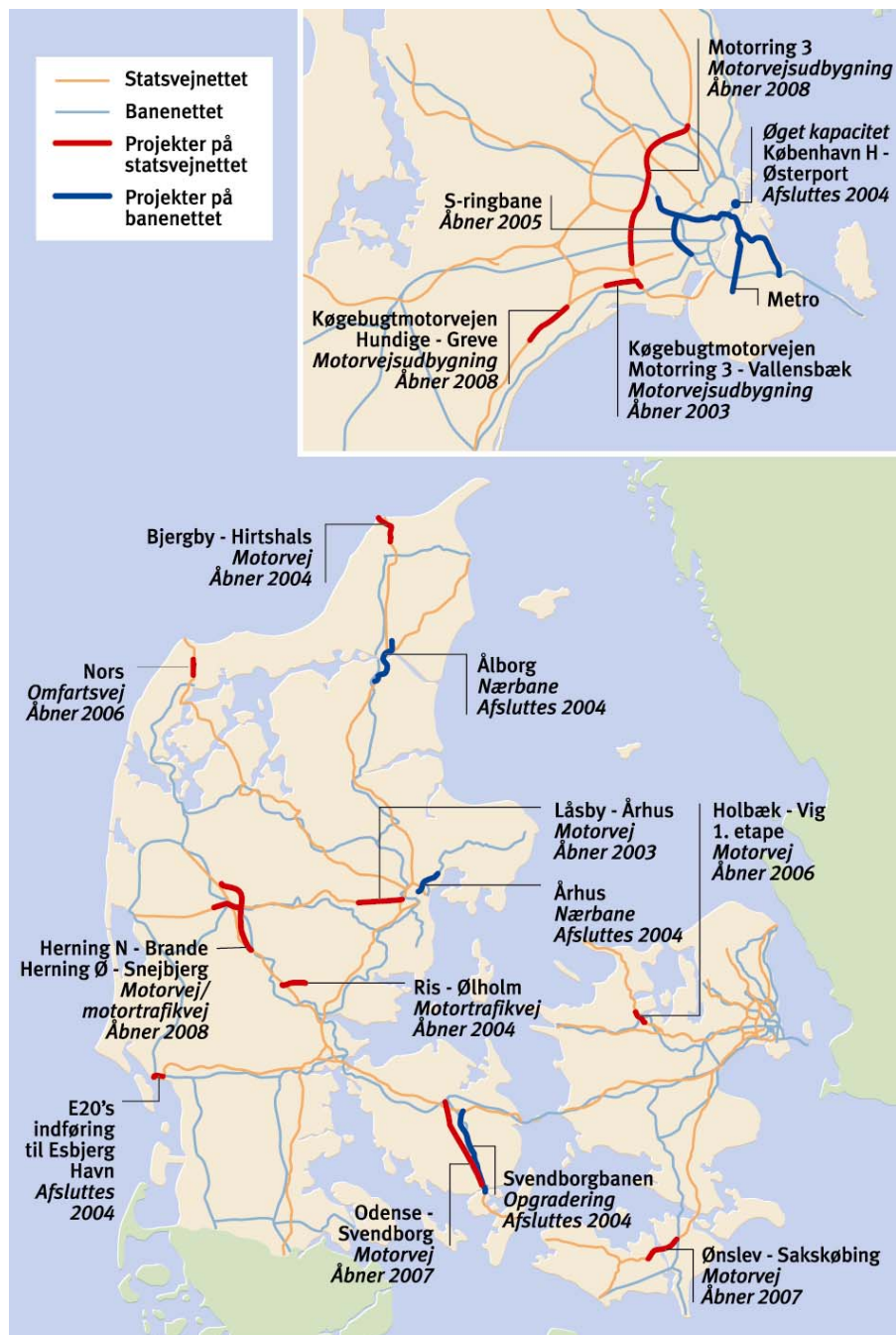
2) Der er foreløbigt afsat 1.055 mio. kr. på Finansloven for 2003. Projektet har imidlertid senere vist sig at blive væsentligt dyrere.

3) Åbningsår, budgetsikkerhed og anlægsoverslag for strækningen vil blive efterprøvet i forbindelse med færdiggørelsen af VVM-undersøgelsen.

4) Der er foreløbigt afsat 137 mio. kr. på Finansloven for 2003. Projektet har senere vist sig at blive væsentligt dyrere.

5) Under forudsætning af at en trafikbetjening mellem København og Berlin genoptages.

Figur 1 Igangværende og besluttede projekter¹



1) En opgradering af Gedser-Nykøbing F er ikke markeret på kortet.

2.2 Vedligeholdelse og reinvesteringer

Vedligeholdelsen af den statslige infrastruktur har, som nævnt i indledningen, generelt været utilstrækkelig. Regeringen har derfor ønsket at få sat vedligeholdelse højt på dagsordenen og har derfor allerede i efteråret indgået en aftale med Dansk Folkeparti om vejvedligeholdelse samt en reserve til en forøgelse af banevedligeholdelsen, når der foreligger et detaljeret grundlag for at vurdere behovet herfor, jf. de følgende afsnit.

Med de betydelige investeringer, der allerede er lagt i den danske infrastruktur, er det centralt, at fokus i højere grad rettes mod re-investering og vedligeholdelse. Ellers udhules værdien af de tidligere investeringer – med den konsekvens, at nytten reduceres og at der opstår uacceptable risici for sikkerhed og miljø. Manglende vedligeholdelse er endvidere ofte selvforstærkende. En manglende løbende indsats vil kræve en uforholdsmæssig dyr og omfattende indsats på et senere tidspunkt.

Det statslige jernbanenet

Det statslige jernbanenet udgør samlet ca. 2.320 km bane. Hertil kommer 8 større broer og tunneler samt godt 2.300 mindre broer.

Jernbanenettets vedligeholdelsestilstand blev senest vurderet i 1998¹. Her blev bl.a. konstateret, at infrastrukturen var anlagt i god stand, men at tilstanden inden for de enkelte dele af nettet varierede meget, idet udstyr og anlæg generelt var af en høj alder. Dette resulterede i en tiårig reinvesteringsplan, hvor første fase gennemføres i perioden 2000-2004 gennem et løft i vedligeholdelses- og reinvesteringsniveauet.

Det er regeringens politik, at Danmark skal have et velfungerende jernbanesystem, hvor de grundlæggende betingelser for jernbane-

¹ *Analyse af Infrastrukturens Kvalitet*, COWI m.fl., august 1998.

drift er i orden. Banenettet skal derfor styrkes gennem en målrettet genopretningsindsats, der bl.a. nedbringer antallet af midlertidige hastighedsnedsættelser og funktionsfejl, der giver uregelmæssig drift.

Regeringen har i forbindelse med finansloven for 2003 indgået en aftale med Dansk Folkeparti om en markant forbedret vedligeholdelsesindsats på jernbanenettet. Der er derfor afsat en reserve på godt 360 mio. kr. årligt fra 2004, som vil medgå til finansieringen af en styrket vedligeholdelse af jernbanenettet.

Regeringen fremlægger en samlet plan for vedligeholdelse af jernbanenettet i 2003. Regeringen vil heri opstille en strategi for anvendelsen og prioriteringen af vedligeholdelses- og reinvesteringsmidlerne. Til brug for dette arbejde er der bl.a. igangsat en ekstern analyse af sporområdet.

Det statslige vejnet

Det statslige vejnet udgør samlet godt 1.600 km, svarende til 2 pct. af det samlede danske vejnet. 27 pct. af den samlede biltrafik afvikles på de store statsveje, der forbinder landsdelene og regionerne og sikrer forbindelse til det internationale vejnet.

Ud over vejene har staten også ansvaret for vedligeholdelse af 37 større bygværker, inklusive Farøbroerne, den nye og gamle Lillebæltsbro, Vejlefjordbroen og Limfjordstunnelen, samt ca. 1.300 mindre broer og tunneler.

Der blev i 2001 gennemført en omfattende analyse af det fremtidige vedligeholdelsesbehov på statsvejnettet². Analysen gav en samlet vurdering af de økonomiske, funktionalitets-, fremkommeligheds- og trafikikkerhedsmæssige konsekvenser af vejnettets tilstand,

² *Analyse af det fremtidige vedligeholdelsesbehov på statsvejnettet*, Trafikministeriet 2001.

samt af grundlaget for opretholdelse af de store kapitalværdier, som samfundet gennem tiden har investeret i statsvejnettet. I analysen konstateres et vedligeholdelseefterslæb, ligesom det påvises, at der er god økonomi i at øge vedligeholdelsesindsatsen og afvikle efterslæbet.

Regeringen og Dansk Folkeparti indgik i forbindelse med finansloven for 2003 en flerårsaftale for vedligeholdelsen af statsvejnettet. Aftalen indebærer i forhold til budgetoverslagsårene i Finanslov 2002 næsten en fordobling af midlerne til vedligeholdelse, idet der afsættes godt 600 mio. kr. årligt i perioden 2004-07. Med dette bevillingsniveau kan den løbende drifts- og vedligeholdelsesindsats, der sikrer fremkommelighed og trafiksikkerhed, opretholdes, og indhentning af efterslæbet kan påbegyndes. Merbevillingen afholdes inden for råderummet for statslige investeringer.

3. Regeringens forslag til investeringsplan på trafikområdet

3.1 Hensyn i prioriteringen

I anden og tredje fase af strategien på transportområdet lægges der for det første vægt på at imødegå trængselsproblemerne og at understøtte forudsætningerne for en balanceret regional udvikling, og for det andet lægges vægt på den internationale dimension, der primært vedrører ønsket om at forbedre jernbanens placering i den internationale trafik – specielt godstrafikken – med henblik på at medvirke til at aflaste det stigende pres på de europæiske veje. I den sammenhæng er en fast forbindelse over Femern Bælt et vigtigt element. Femern Bælt behandles særskilt i afsnit 5.1.

I en endelig prioritering af projekterne er der flere hensyn, der bør tages med i betragtning:

- Projekternes samfundsøkonomiske rentabilitet
- Politiske prioriteringer
- Tekniske og beslutningsmæssige sammenhænge projekterne imellem

Den *samfundsøkonomiske rentabilitet* siger noget om, hvor man får de største samlede effekter for investeringerne. En høj samfundsøkonomisk forrentning er derfor et godt udgangspunkt for en første prioritering af projekterne, da den generelt viser, hvor især brugerne og samfundet får de største gevinster, f.eks. ved reduceret kødannelse eller hurtigere forbindelser.

De *politiske prioriteringer* knytter sig for det første til de aftaler, der er indgået om fremtidige anlæg (trafikaftalen af 24. januar 2001).

For det andet kan det være formelt udtrykte politiske ønsker, hvor andre enkeltprojekter end dem, der er nævnt i aftalen af 24. januar 2001 er fremhævet som højt prioriterede i de videre overvejelser om statslige investeringer.

Eksempelvis blev der mellem regeringen, socialdemokratiet og det radikale venstre den 31. januar 2002 indgået en tillægsaftale til aftalen af 24. januar 2001. Som følge heraf ændredes projektbeskrivelsen for motortrafikvejen Herning-Brande til motorvej.

Samtidig blev Frederikssundsmotorvejen og forbedring af jernbanen mellem Lejre og Vipperød omtalt særskilt. Således er det anført i tillægsaftalen, at regeringen, socialdemokratiet og det radikale venstre forudsætter, at etableringen af en højklasset vej i Frederikssundfingeren kommer til at indgå i prioriteringen i forbindelse med regeringens investeringsplan for perioden frem til 2010. Der står desuden, at parterne forudsætter, at jernbanestrækningen Lejre-Vipperød vil blive belyst i forbindelse med regeringens investeringsplan for perioden frem til 2010.

Endelig kan der være *tekniske eller beslutningsmæssige sammenhænge*, der giver sig udslag i, at projekter indbyrdes kan udelukke hinanden eller pga. tekniske sammenhænge bør etableres i en bestemt rækkefølge. Dette gør sig især gældende på jernbaneområdet, hvor der kan være sammenhænge af teknisk og beslutningsmæssig karakter.

I de efterfølgende afsnit beskrives såvel større projektforslag som mindre investeringer på henholdsvis vej- og baneområdet. De mindre investeringer er samlet i en anlægspulje, der skal bruges til mindre, kapacitetsfremmende tiltag og forbedringer af sikkerheden.

Kun en mindre del af puljen er udmøntet i konkrete projektforslag i planen. Regeringen vurderer, at det er vigtigt, at der finansielt skaffes baggrund for løbende gennem mindre indsatser at kunne løse en række problemer på det statslige vej- og banenet. En sådan pulje kan således sikre en så økonomisk effektiv forvaltning af infrastrukturen som muligt, idet små investeringer kan have endog

meget store samfundsøkonomiske afkast. Samtidig er der åbnet op for, at regeringen kan medfinansiere amtslige og kommunale projekter, hvor der konkret er tale om sammenfaldende statslige- og regionale interesser.

3.2 De konkrete projektforslag

Regeringen lægger op til, at der i den kommende 10-årige periode afsættes ganske betydelige midler til investeringer på det statslige vej- og banenet.

Med den forudsatte vækst på 2 pct. i de statslige anlægsinvesteringer vil der med en uændret andel på ca. 40 pct. til trafikinvesteringer kunne afsættes ca. 26 mia. kr. over de næste 10 år til trafikområdet. Der er allerede igangsat eller besluttet nye anlægsprojekter for ca. 11 mia. kr. Det samlede råderum til nye trafikinvesteringer udgør dermed 15 mia. kr. i perioden frem til 2012.

Regeringen vil i de kommende år søge at fremme en række nye trafikinvesteringer for i alt godt 8 mia. kr. For en del af disse nye trafikprojekter foreligger der allerede i dag et godt beslutningsgrundlag – eller alternativt er det vurderingen, at der ikke er behov for at udarbejde yderligere beslutningsgrundlag - og de vil derfor umiddelbart kunne igangsættes, når der fra og med 2005 igen er økonomisk råderum til nye investeringer.

For andre højt prioriterede projekter er der behov for at udarbejde et bedre beslutningsgrundlag, før der kan træffes endelig beslutning om igangsætning. Investeringsplanens projektforslag præsenteres således i to tabeller, hvor der i den første tabel er anført projekter, der umiddelbart kan træffes beslutning om (tabel 3.1), mens der for projekterne anført i den anden tabel først skal udarbejdes endeligt beslutningsgrundlag (tabel 3.2). Nogle af disse beslutningsgrundlag er allerede under udarbejdelse. Således er der på nuværende tidspunkt igangsat en VVM-analyse (Vurdering af Virkninger for Miljøet) for en udbygning af Holbækmotorvejen på strækningen Fløng-Roskilde og for rute 18, Ris-Ølholm-Vejle.

Der har netop været gennemført et arbejde omkring en bedre planlægning og styring af anlægsprojekter, der har resulteret i en række anbefalinger om selve styringen af anlægsprojekter og de politiske beslutningsfaser. Regeringen lægger derfor også stor vægt på, at anlægsprojekter kun igangsættes på baggrund af et gennemarbejdet beslutningsgrundlag³.

Der lægges endvidere op til at friholde en reserve på godt 7 mia. kr. til prioriteringer på trafikområdet over de kommende år. En sådan reserve er bl.a. nødvendig, hvis det besluttet at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt.

Udover de i tabellen viste projekter afsættes desuden et beløb på 20 mio. kr. til projektering af dobbeltspor på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. De enkelte projekter fra tabel 3.1. og 3.2. samt projekteringen af Lejre-Vipperød beskrives nærmere nedenfor.

Opdelingen af trafikprojekterne i tabel 3.1 og 3.2 afspejler ikke nødvendigvis en tidsmæssig rækkefølge i forhold til projekternes realisering, men alene at der vil skulle udarbejdes et kvalificeret beslutningsgrundlag for de i tabel 3.2 nævnte projekter, før der kan træffes beslutning om igangsætning.

³ Der redegøres nærmere for arbejdsgruppens anbefalinger i regeringens investeringsplan, kapitel 6 ("Råderum, prioritering og styring").

Regeringens forslag til nye trafikinvesteringer

Tabel 3.1 Projekter, hvor der er udarbejdet beslutningsgrundlag

2003-priser, mio.kr.	Samfundsøkonomi		
	Nutidsværdi (mio. kr.)	Intern rente (pct.)	Anlægsoverslag
Udbygning af rute 18, Brande-Ris, 1. etape, Give N-Ris	0	7 ²	256
Udbygning af rute 15, Bording Låsby, 1. etape, Bording-Funder	200	8 ²	615
Frederikssundmotorvejen, 1. etape	1.230	13	1.025
Udbygning af E 45 Nørresundby-Bouet	103	17	46
Udbygning af Kongevejen i Helsingør			45
Motorvej, Søften-Skødstrup, statsligt bidrag			60
Overhalingsstationer for godstog	> 0	> 7	45
Århus havnebane, statsligt bidrag	> 0	(> 7 ¹)	65
Ekstra S-togsspor, Kbh H - Dybbølsbro	60	>10	149
Forberedelse af nyt togkontrolsystem	-	-	30
Pulje til kapacitetsforbedringer og trafikikkerhed	-	-	1.000
I alt			3.336

1) Beregningen indeholder opgørelsesmæssige problemer.

2) Der er alene foretaget samfundsøkonomiske beregninger for den samlede strækning, hhv. Brande-Ris og Bording-Låsby. Nutidsværdierne er derfor fastsat skønsmæssigt med en andel svarende til etapens andel af de samlede anlægsomkostninger.

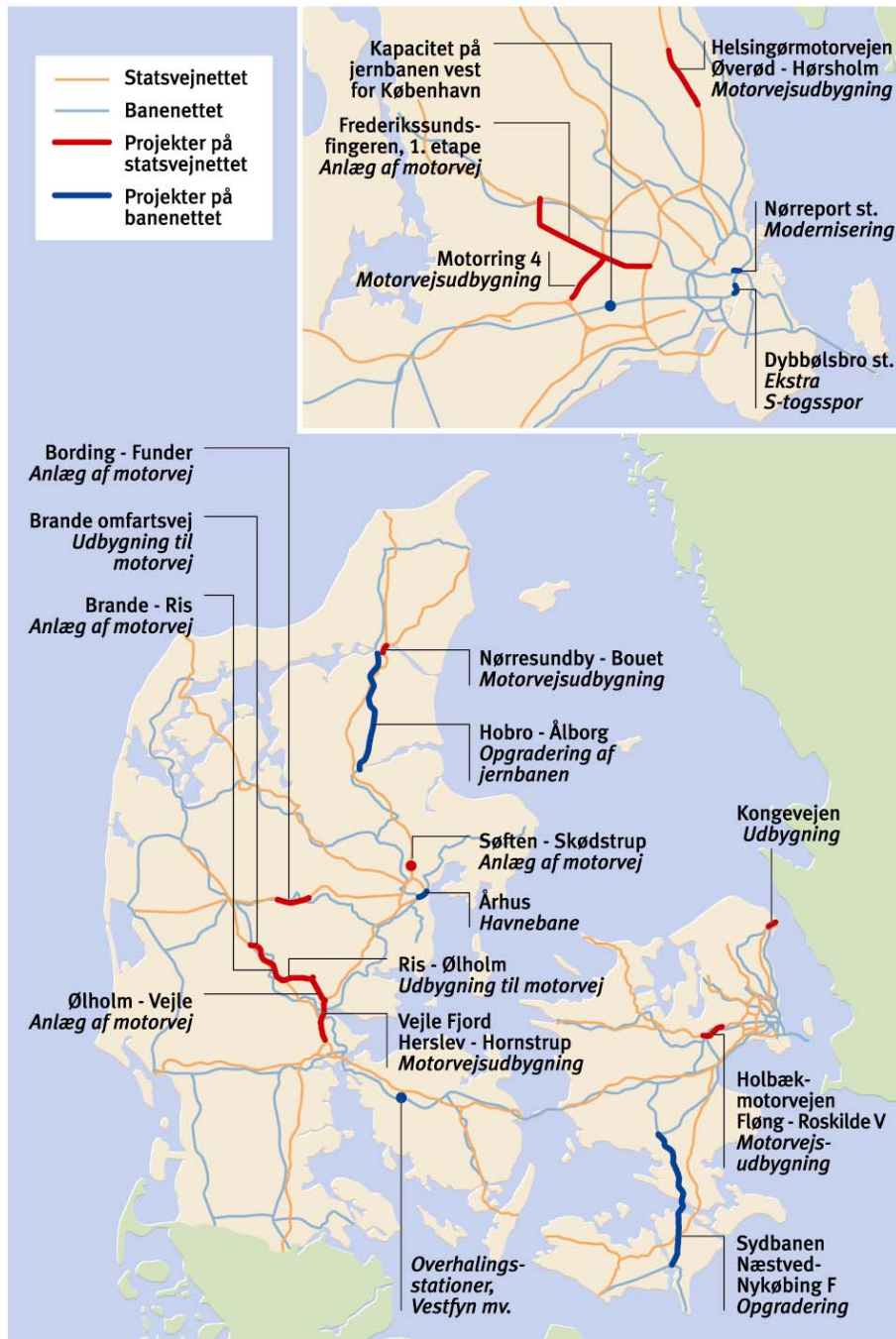
Tabel 3.2 Projekter, hvor regeringen vil udarbejde beslutningsgrundlag

	Overslag(mia. kr.) ¹
Udbygning af Holbækmotorvejen, Fløng-Roskilde ²	0,7
Udbygning af Helsingørmotorvejen, Øverød-Isterød	0,3
Udbygning af E45, Herslev-Hornstrup	0,5
Opgradering af banen Hobro-Aalborg	0,4
Opgradering af Sydbanen	0,2
Udbygning af rute 18, Vejle-Herning, resterende delstrækninger ²	1,1
Udbygning af Motorring 4 til 6 spor	0,1
Kapacitetsforbedringer af jernbanen vest for København	0,8
Modernisering af Nørreport station	0,2
Nye togradioer	0,3
I alt	4,6

1) Det gælder for ovenstående anlægsoverslag, at de kun er undersøgt på et indledende niveau. Der er derfor behov for at kvalificere grundlaget for overslagene yderligere, før der træffes endelig beslutning om projekterne. Overslagene i tabellen skal derfor alene ses som en indikation af den forventede størrelsesorden af anlægsomkostningerne.

2) Udarbejdelse af VVM-redegørelser for projekterne er igangsat.

Figur 2 Nye projektforslag (projekter, der er udarbejdet beslutningsgrundlag til og projekter, hvortil, der skal udarbejdes beslutningsgrundlag)



Projekter, hvor der er udarbejdet et beslutningsgrundlag

Udbygning af rute 18, Brande-Ris, 1. etape Give N-Ris

For at fremme erhvervsudviklingen i Midt- og Vestjylland ønsker regeringen, at hele rute 18 mellem Herning og Vejle på sigt udbygges til motorvej. Udbygning til motorvej vil samtidig indebære en forbedring af fremkommeligheden og trafiksikkerheden.

Udbygning Brande-Ris, 1. etape (Give N-Ris)



Udbygningen af rute 18 er et meget omfattende projekt og må derfor gennemføres etapevis. Folketinget besluttede i 2002, at strækningen Herning-Brande N skal anlægges som motorvej fra starten i stedet for motortrafikvej som tidligere besluttet. Regeringen ønsker som det næste skridt at igangsætte anlæg af motorvej på strækningen mellem Brande og Ris. Vejdirektoratet har i efteråret 2002 fremlagt en VVM-redegørelse for en ny højklasset vej på strækningen. Som en 1. etape foreslås anlagt strækningen Give N-Ris, der på en delstrækning indgår trafikalt som en del af den vej, som Vejle Amt er i færd med at anlægge mellem Give og motorvej E45 ved Horsens (Diagonalvejen). Anlæg af strækningen Give N-Ris er en forudsætning for, at der er sammenhæng i vejnettet. Overslaget for 1. etape er på 256 mio. kr.

Højklasset vej mellem Bording og Låsby (Rute 15)

Motorvejsstrækningen mellem Herning og Bording blev indviet i oktober 2002. Samtidig er der i dag ved at blive anlagt motorvej på

strækningen mellem Låsby og Århus, som forventes at åbne i 2003. Efter åbningen af disse strækninger vil der opstå øget pres på den eksisterende hovedlandevej gennem Silkeborg, hvor der i dag kører ca. 14.000 biler i døgnet.



Anlægget af en højklasset vej mellem Bording og Låsby er en omfattende investering, der i miljøundersøgelsen, som blev offentliggjort i efteråret 2002, er beregnet til mellem 2,2 og 4,3 mia. kr. afhængigt af, hvilken linieføring der vælges. Projektet vil kunne gennemføres etapevis. Strækningen mellem Bording-Funder til ca. 600 mio. kr. kan hensigtsmæssigt igangsættes som den første delstrækning. Hermed er der ikke taget stilling til om motorvejen mellem Bording og Låsby skal føres gennem eller uden om Silkeborg.

Anlæg af ny højklasset vej i Frederikssundfingern

Den eksisterende Frederikssundsvej er i dag kraftigt belastet. I myldretiden er der fremkommelighedsproblemer på strækningen gennem Måløv og Ballerup, der giver anledning til uønsket sivetrafik bl.a. gennem Ballerup by. Strækningen gennem Ballerup har en årsdøgntrafik på ca. 40.000 biler.

Anlægsudgiften til en motorvej i Frederikssundfingern fra Motorring 3 til Frederikssund til aflastning af Frederikssundsvej er anslået til mellem 2,5 og 4,1 mia. kr. afhængig af hvilken linieføring, der vælges. Der er således tale om en meget omfattende investering. Der er udarbejdet VVM-redegørelse, men høringsvarene fra

den offentlige høring om projektet er endnu ikke færdiganalyseret. Der er derfor ikke truffet beslutning om valg af løsning. Der er foreløbigt afsat godt 1 mia. kr. til en 1. etape af projektet, men der er ikke hermed taget stilling til linieføring og etapeafgrænsning.

Udbygning af E45, Nørre Sundby-Bouet

Årsdøgntrafikken på motorvej E45 nord for Limfjordstunnelen udgør knap 50.000 biler.

Motorvejen har på strækningen mellem sammenløbet af E45 og E39 ved Bouet og Limfjordstunnelen 2 spor, mens der i tunnelen er 3 spor i hver retning. Det høje trafiktal og indskrænkningen af antallet af kørespor giver betydelige trafikafviklingsproblemer i morgenmyldretiden i sydgående retning. En udbygning af motorvejen fra 2 til 3 spor i sydgående retning over en ca. 2,5 km lang strækning vil bidrage væsentligt til løsning af kapacitetsproblemerne for trafikken i myldretiden. Udbygningen er anslået til at koste ca. 46 mio. kr.

Udbygning af Kongevejen i Helsingør

Den nuværende adgang til havnen ad Kongevejen er meget trafikeret, og der er behov for forbedringer. Der afsættes derfor en ramme på ca. 45 mio. kr. til et projekt, hvor der gennemføres forskellige kapacitetsfremmende ændringer af kryds, signalregulering, mindre udbygninger mv. Der er ikke beregnet samfundsøkonomi for projektet, som vil bestå af en række delelementer, der kan gennemføres enkeltvist eller samlet. Projektets nærmere indhold vil blive fastlagt i samarbejde med Helsingør Kommune.

Motorvej, Søften-Skødstrup, statsligt bidrag

Århus Amt planlægger at etablere en ny motorvej mellem Den Midtjyske Motorvej ved Søften og Skødstrup. Motorvejen skal anlægges og betales af Århus Amt, men anlægget nødvendiggør ombygning af en del af statsvejen Søftenvej og tilslutningsanlægget ved Den Jyske motorvej. Anlæg af motorvejen vurderes at være et godt projekt, som vil forbedre fremkommeligheden på indfaldsveje-

ne til Århus væsentligt især Grenåvej. Da der til anlægget af vejen knytter sig både statslige og lokale interesser afsættes en ramme på 60 mio. kr., som statsligt bidrag til projektet. De nærmere vilkår for bidragets udbetaling vil blive fastlagt på grundlag af drøftelser med Århus Amt og Århus Kommune.

Overhalingsstationer for godstog

På det nuværende banenet er der på kort sigt mulighed for at forbedre produktionsvilkårene og kvaliteten i godstrafikken.

Længere og eventuelt flere overhalingsstationer f.eks. på Vestfyn vil være af stor betydning for en forbedret tilrettelæggelse af bane- og godstrafikken ikke mindst transitgodstrafikken. Transittrafikken er væsentlig, fordi den giver dansk erhvervsliv en stor trafikstrøm at koble sig på og giver indtægter i form af bane- og broafgifter.

Der afsættes 46 mio. kr. til hurtige forbedringer for godstrafikken. Udmøntningen skal ske til de projekter, som giver den højeste rentabilitet - dog mindst 7 pct.

Århus havnebane, statsligt bidrag

Fremme af intermodaliteten på godsområdet er ikke kun et spørgsmål om samarbejde mellem tog og bil, men også om samarbejde mellem tog og skib. Et effektivt og konkurrencedygtigt samarbejde forudsætter moderne sporforbindelser til og fra de relativt få havne, som i fremtiden vil varetage den danske import- og eksporttrafik pr. skib. En af disse havne er Århus.

Forbindelsen mellem den nye containerhavn i Århus og jernbanelinjen sker i dag via et havnespor med en meget snæver kurve. Havnesporet ejes delvist af Banestyrelsen og delvist af Århus Havn. Kørsel gennem denne er forbundet med stort besvær og er tidsrøvende. Projektet går ud på at løse dette problem ved en mere gunstig linieføring af havnebanen. I en anden fase er der specielt fra lokal side ønske om at undgå krydsningen mellem havnebanen og Marselisborg Boulevard i niveau.

Der afsættes 65 mio. kr. til statsligt bidrag til havnebanen svarende til ca. halvdelen af den samlede vurderede anlægssum.

Ekstra spor København-Dybbølsbro

Fra København til Dybbølsbro station deles alle S-togslinier om et spor, som er det mest belastede på den københavnske S-bane. Kapaciteten og regulariteten på S-banenettet kan forbedres ved at etablere et ekstra spor beregnet til togene på Køgebugtbanen, som der i arealplanlægningen allerede er taget højde for. Prisen er vurderet til 149 mio. kr. Projektet kan takket være sine regularitetseffekter påvise en god rentabilitet på mere end 10 pct.

Nyt signal- og togkontrollsystem

På europæisk plan indføres et nyt standardiseret signal- og togkontrollsystem i flere lande, mens en række andre lande etablerer pilotprojekter. Der pågår til stadighed en udvikling af systemet. Danmark har tiltrådt interoperabilitetsdirektiverne 96/48/EF og 2001/16/EF for hhv. højhastigheds- og konventionelle baner. Dette indebærer, at man ved nyinvesteringer og moderniseringer af baneanet og materiel skal anvende interoperabelt udstyr (ERTMS) bl.a. til togkontrol (ETCS) og togradio (GSM-R). En overgang til nyt togkontrol- og signalsystem vil forudsætte betydelig investeringer for Banestyrelsen og togoperatørerne, men omvendt vil reinvestering og drift af nuværende systemer også blive dyrere med årene. Tidspunktet for overgang til nyt togstyringssystem er derfor en central problemstilling.

Såfremt der ønskes en øget fleksibilitet for operatører i grænseoverskridende togtrafik, kræver det i praksis mulighed for at køre flere tog, dvs. mere banekapacitet. Et nyt signal- og togkontrollsystem vil billiggøre anlægget af nye banestrækninger. Derfor understøtter implementering af systemer og udbygning af banekapaciteten hinanden.

Det første skridt i udviklingen af nyt togkontrollsystem er at igangsætte et udviklingsarbejde med henblik på at forbedre beslutnings-

grundlaget inden den egentlige igangsætning i 2006. Regeringen sikrer dette ved at afsætte 30 mio. kr. i de nærmeste tre år til udvikling af udstyr, der gør det muligt at foretage en gradvis overgang til en fremtidig europæisk standard for togkontrolsystem (ETCS). Hermed påbegyndes implementeringen af de EU-direktiver, Danmark er forpligtiget af på jernbaneområdet.

Indførelsen af systemet på hele banenettet vil derefter strække sig over en årrække. Det præcise udgiftsbehov er endnu ikke afdækket, men vil indebære en omkostning i størrelsesordenen 1-2 mia. kr. Systemet vil indebære udgifter for togoperatørerne, som endnu ikke er afdækket.

Der afsættes 300 mio. kr. til udskiftning af de nuværende radiosystemer på S-togsnettet og på statens øvrige jernbaneinfrastruktur med den europæiske GSM-R standardradio. En endelig beslutning om indførelse af nye togradioer (GSM-R) afventer udarbejdelsen af et egentligt beslutningsgrundlag, jf. tabel 3.2.

Pulje til kapacitetsforbedringer og sikkerhed

Mindre forbedringer af vej- og baneanlæg kan ofte give en bedre kapacitet eller en øget trafiksikkerhed. En effektiv administration af det statslige vej- og banenet indebærer således også, at der skal være plads til at foretage sådanne mindre tiltag. Erfaringerne viser ligeledes, at mindre tiltag kan have endog meget gode samfundsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen vil derfor afsætte en særlig pulje på 1 mia. kr. i perioden frem til 2012 for at sikre, at der løbende er mulighed for fleksibelt at tilpasse infrastrukturen, så den kan udnyttes både bedre og mere sikkert.

Der er tale om en merbevilling, der supplerer den rådighedspulje til mindre anlæg, sikkerhed og miljø på 50 mio. kr. årligt, der allerede er afsat på finansloven under Vejdirektoratet, dvs. i alt 0,5 mia. kr. over investeringsplanens tidshorizont. Der forventes således afsat i

alt 1,5 mia. kr. over perioden, hvormed regeringen intensiverer sin indsats for bedre trafiksikkerhed og kapacitetsfremmende tiltag.

Anlægspuljen giver ligeledes mulighed for at bidrage fra statslig side til en fælles finansiering af amtslige og kommunale projekter. Som udgangspunkt vil statslig medfinansiering af regionale projekter generelt være et brud på den opgavefordeling, der bl.a. er aftalt med de kommunale organisationer. Statslig medfinansiering bør derfor udelukkende ske, når der er tale om et sammenfald af statslige og lokale interesser:

- I grænsefladen mellem den statslige infrastruktur og den del af infrastrukturen, der varetages af kommuner og amter, kan der i konkrete tilfælde være mindre tiltag, der har betydning for trafikafviklingen både på regionalt og nationalt plan eller
- Konkrete regionale projekter kan være med til at fremme overordnede trafikpolitiske målsætninger.

De i tabel 3.1 nævnte projekter vedrørende motorvejen mellem Søften og Skødstrup samt etablering af et havnespor til Århus Havn er eksempler på større projekter, hvor der er tale om sammenfald af statslige og lokale interesser. Motorvejen mellem Søften og Skødstrup betales som udgangspunkt af Århus Amt, men nødvendiggør ombygning af en del af statsvejen Søftenvej og tilslutningsanlægget ved den jyske motorvej. Samtidig må Søften-Skødstrupmotorvejen vurderes at være et trafikalt godt projekt, som vil forbedre fremkommeligheden på indfaldsvejene i Århus (primært på Grenåvej) væsentligt. Havnesporet i Århus er – udover at det ejes delvist af Banestyrelsen og delvist af Århus Havn – også et eksempel på, at de lokale ønsker til udviklingen omkring havnen og den trafikpolitiske målsætning om at fremme intermodal transport understøtter hinanden. Staten medfinansierer således havnesporet med henblik på at forbedre samarbejdet mellem tog og skib.

Anlægspuljen vil blive udmøntet til projekter, der falder inden for to kategorier: kapacitetsfremmende tiltag og trafiksikkerhedsmæssige tiltag. De *kapacitetsfremmende tiltag* knytter sig til tiltag, der øger

fremkommeligheden på vej- og banenet i bred forstand gennem eksempelvis mindre anlægsinvesteringer, signalreguleringer eller stationsmoderniseringer. De *trafiksikkerhedsmæssige tiltag* knytter sig til tiltag, der eksempelvis forbedrer oversigtsforhold i kryds, fjerner såkaldte ”sorte pletter” eller forbedrer sikkerheden ved kryds mellem vej og bane.

Før individuelle projekter kan komme i betragtning ved udmøntningen af anlægspuljen, skal de være ledsaget af en vurdering af den samfundsøkonomiske rentabilitet samt en konkret beskrivelse af projektets kapacitetsfremmende og/eller trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser. For projekter, der indebærer statslig medfinansiering af regionale projekter, skal der desuden gøres eksplicit rede for de sammenfaldende interesser mellem det statslige og det regionale niveau. Kriterierne summeres op i boks 3.1.

Boks 3.1 Kriterier for udvælgelse af projekter

- Samfundsøkonomisk rentabilitet
- Konkret vurdering af kapacitetsfremmende effekter
- Konkret vurdering af sikkerhedsmæssige effekter
samt ved medfinansiering af regionale projekter:
- Konkret vurdering af sammenhængene mellem den regionale og den nationale trafik eller
- Beskrivelse af de overordnede trafikpolitiske målsætninger tiltaget fremmer.

Regeringen har allerede identificeret en række projekter, der kunne komme på tale ved udmøntningen af anlægspuljen. Eksempler på konkrete projekter fremgår af boks 3.2.

Boks 3.2 Eksempler på projekter

- Videbæk omfartsvej, 2. etape (17 mio. kr.)
- Ny bro over Hillerødmotorvejen (Vadstrupvej) (21-28 mio. kr.)
- Krydsombygning ved Vium (rute 26) (22 mio. kr.)
- Grenåbanen (niveaufri overskæring), (statsligt bidrag på op til 23 mio. kr.)
- Hedensted station (8 mio. kr.)
- Elevatorer på stationer (23 mio. kr.)

Videbæk omfartsvej, 2. etape

Rute 15 mellem Herning og Ringkøbing løber i dag gennem Videbæk by. Trafikken gennem byen (årsdøgntrafik ca. 4.000 køretøjer) giver trafiksikkerhedsmæssige problemer og belaster bymiljøet. Der har derfor i en årrække været ønske om en omfartsvej, der kan føre den gennemgående trafik uden om byen. Der er mellem kommunen og Vejdirektoratet enighed om et projekt for omfartsvejen, der samtidig omfatter en trafiksanering af den eksisterende vej gennem byen. Omfartsvejens etape 1 er etableret ved udbygning af eksisterende kommunale veje. Etape 2 omfatter en ca. 1 km lang strækning med forbindelse til den nuværende rute 15 vest for byen. Projektet er anslået til at koste ca. 17 mio. kr.

Ny bro over Hillerødmotorvejen (Vadstrupvej)

I forbindelse med trafikaftalen af 24. januar 2001 blev det blandt andet aftalt, at frihøjden på fem motorvejsbroer over Hillerødmotorvejen skulle forøges. I forbindelse med dette projekt er der forudsat anvendt ca. 6 mio. kr. til en hævnning af den eksisterende bro, der fører Vadstrupvej over Hillerødmotorvejen. Ved at etablere en ny bro, der skal føre Vadstrupvej over Hillerødmotorvejen, og som samtidig er forberedt for en fremtidig udvidelse af Hillerødmotorvejen til 6 spor, i stedet for den hidtil forudsatte løsning, der alene forøger frihøjden på den eksisterende bro, undgås det at spilde investeringen i at hæve den eksisterende bro, når Hillerødmotorvejen på et tidspunkt skal udvides. En ny bro vil endvidere give mulighed for etablering af en ny lokal vejforbindelse mellem Vadstrupvej og Ring 4

parallelt med motorvejen, som Gladsaxe Kommune har planer om at anlægge med henblik på at undgå unødvendig omvejskørsel ad Bagsværd Hovedgade.

Anlægsudgiften til en ny bro med tilhørende krydsombygninger er anslået til 21-28 mio. kr.

Krydsombygning ved Vium(rute 26)

Krydset mellem rute 26, Århus-Hanstholm og landevej 591 ved Vium har i en årrække været uheldsbelastet, bl.a. som følge af, at den tværgående trafik skal foretage venstresving på hovedlandevejen. Et tidligere forslag om at ombygge krydset til en rundkørsel er opgivet, da en rundkørsel ikke vil kunne indgå i en senere udbygning af rute 26 til motortrafikvej nord for Vium.

Vejdirektoratet har i samarbejde med Viborg Amt udarbejdet et skitseprojekt for etablering af et niveaufrit kryds med et anlægsoverslag på 22 mio. kr. (prisniveau 2002). Da projektet omfatter en forlægning af landevej 591 (amtsvej) forudsættes det, at Viborg Amt bidrager økonomisk til projektet, men der er ikke pt. aftalt en udgiftsfordeling.

Grenåbanen

Der har været en række alvorlige hændelser ved Grenåvejs skæring med banen Århus-Grenå. Etableringen af en niveaufri skæring mellem Grenåbanen og Grenåvej vil kunne betyde, at en vigtig flaskehals for den trafikale udvikling på bane og vej i det nordlige Århus bliver fjernet. Samtidig vil det øge sikkerheden, når en direkte skæring mellem den befærdede Grenåvej og banen undgås. Det foreslås, at staten dækker halvdelen af udgifterne på ca. 45 mio. kr. til at erstatte den nuværende skæring med en bro.

Hedensted station

En station i Hedensted forventes at få pæne passagertal, og merindtægterne fra nye passagerer forventes i løbet af en kortere årrække at overstige omkostningerne ved at etablere en station. Fra 2005

bliver det muligt at betjene Hedensted med et nyt togsystem, så de mange passagerer i IC-tog mellem Århus og København ikke sinkes af et ekstra togstop.

Der er behov for ca. 8 mio. kr. til anlægsinvesteringer til genopretelse af en station i Hedensted.

Elevatorer

God tilgængelighed til stationer og dermed til det kollektive trafiksystem indebærer også forbedring af adgangsforholdene for handicappede til stationer. I løbet af 2002 har spørgsmålet om elevatorprojekter i Nykøbing Falster, Nivå og Middelfart bl.a. været rejst. Udgifterne til de nævnte projekter vil andrage 23 mio. kr.

Projekteringsarbejde, Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)

Det er som supplement til trafikinvesteringssaftalen af januar 2001 besluttet at belyse et projekt om dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød nærmere. Udgifterne til at bringe et sådant projekt frem til en anlægslov inklusive høringer udgør 20 mio. kr.

Projekter, hvor der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag

Udbygning af Holbækmotorvejen, Roskilde – Fløng, fra 4 til 6 spor

I morgenmyldretiden er der væsentlige kapacitetsproblemer på strækningen fra Roskilde til Fløng og i eftermiddagsmyldretiden er der kødannelse øst for Fløng, hvor Holbækmotorvejen indsnævres fra 6 til 4 spor. Årsdøgntrafikken på strækningen er ca. 50.000 biler.

Roskilde-Fløng



Trængselsproblemerne kan afhjælpes ved, at Holbækmotorvejen udbygges fra 4 til 6 spor på den 11 km lange strækning fra Fløng til Roskilde Vest, herunder forbedring af tilslutningsanlæggene på strækningen. Vejdirektoratet har igangsat en VVM-undersøgelse af en udbygning i henhold til aftalen af 24. januar 2001 om investeringer på trafikområdet.

Udbygning af Helsingørmotorvejen, Øverød-Isterød, fra 4 til 6 spor

Udbygningen af Helsingørmotorvejen til 6 spor fra Jægersborg til Øverød har resulteret i en markant forbedring af de trafikale forhold på strækningen. Men på den 4-sporede strækning nord for Øverød konstateres fortsat daglige fremkommelighedsproblemer specielt i morgenmyldretiden i retning mod København. Problemerne vil kunne afhjælpes ved at udbygge strækningen fra Øverød til Isterød (Hørsholm) til 6 spor. Da strækningen er uden nødspor, vil der i forbindelse med udbygningen med fordel kunne etableres nødspor.

En udbygning skønnes at koste ca. 0,3 mia. kr.

Udbygning af E45 Herslev-Hornstrup, fra 4 til 6 spor (Vejle fjord)

Motorvejen mellem Trekantområdet og Århus har i dag en høj belastning, og der er registreret begyndende fremkommelighedspro-

blemer flere steder, specielt ved Vejle fjordbroen, der daglig passeres af ca. 50.000 biler. En fortsat positiv økonomisk udvikling i Østjylland forventes at bidrage til en fortsat stærk vækst i trafikken i denne korridor. Tilsvarende vil udbygning af rute 18 til motorvej på hele strækningen mellem Herning og Vejle øge presset på broen.

En udvidelse fra 4 til 6 spor skønnes at koste knap 0,5 mia. kr.

Hobro – Aalborg

Den dobbeltsporede hovedbane til Nordjylland har en utidssvarende teknisk standard sammenlignet med andre hovedbaner. Strækningen er udstyret med et gammeldags signalstyringsanlæg, som betjenes manuelt. Det sætter for det første en grænse for hvor meget trafik, der kan afvikles på banen, som ellers er forsynet med dobbeltspor. Det begrænser endvidere togenes hastighed til 120 km i timen mod normalt 180 km i timen på hovedstrækninger. Det er heller ikke muligt at indføre ATC på strækningen.

Modernisering Hobro - Aalborg



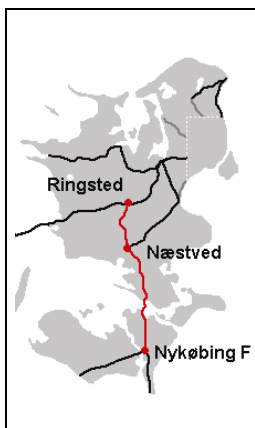
Modernisering af strækningen Hobro – Aalborg omfatter en forhøjelse af maksimalhastigheden til 180 km / timen, fjernelse af de resterende overkørsler, fjernstyring af banen samt indførelse af ATC eller lignende togkontrolsystem. Udgifterne er skønnet til 425 mio. kr.

En modernisering af strækningen Hobro-Aalborg må derfor anses for en tiltrængt forbedring på hovedbanenettet. Strækningen har et så stort passagergrundlag, at de resulterende rejsetidsgevinster sammen med effekten af sikkerhedstiltagene vil kunne stå i rimeligt mål med projektomkostningerne.

Opgradering af Sydbanen

Sydbanen mellem Ringsted og Nykøbing Falster har et betydeligt antal pendlere, der dagligt rejser over ret lange afstande. Der transporteres dagligt omkring 10.000 passagerer på den mest befærdede del af banen. Det er muligt at nedsætte rejsetiden på den dobbeltsporede banestrækning Næstved-Nykøbing Falster ved at øge den maksimale strækningshastighed til 180 km i timen på store dele af strækningen. Projektet kan udvise en god samfundsøkonomisk rentabilitet.

Ringsted – Nykøbing Falster

	<p><i>Opgradering af Sydbanen omfatter forhøjelse af hastigheden mellem Ringsted og Nykøbing F til 180 km i timen mod 140 km/t i dag.</i></p> <p><i>Rejsetiden kan alt andet lige reduceres med 4 minutter Næstved-Nykøbing F. Omkostningerne hertil er vurderet til 140 mio. kr. med de hidtil gældende spornormer.</i></p> <p><i>På delstrækningen Næstved-Ringsted vil rejsetiden kun kunne reduceres 1 minut. Omkostningen er 100 mio. kr. og forudsætter en udskiftning af nuværende skinner.</i></p>
---	--

En forhøjelse af hastigheden på den nordlige del af strækningen mellem Ringsted og Næstved er med en udgift på 100 mio. kr. dyre og forudsætter desuden en udskiftning af skinnerne, som først er aktuel i 2012. En eventuel anden fase må derfor ses i sammenhæng med strækningens øgede betydning ved en Femern Bælt forbindelse.

Rute 18 (resterende delstrækninger)

Brande-Ris, 2. etape (Brande S-Give N)

Som første skridt i den videre udbygning af rute 18 til motorvej mellem Herning og Vejle vil regeringen igangsætte anlæg af motorvej på strækningen Give N-Ris, der udgør en del af strækningen mellem Brande og Ris. Som en 2. etape af Brande-Ris kan anlægges

motorvej på strækningen Brande S-Give N. Udgifterne hertil er anslået til ca. 275 mio. kr. Den gennemførte VVM-procedure omfatter hele strækningen Brande-Ris.

Ølholm-Vejle

Motortrafikvejsstrækningen Ris-Ølholm påregnes åbnet for trafik i år 2004 og vil medføre, at rute 18 flyttes fra Give-Bredsten-Vejle til Ris-Ølholm-Vejle. I sydøstlig forlængelse af Ris-Ølholm strækningen kan anlægges motorvej på strækningen Ølholm-Vejle, hvilket skønsmæssigt er anslået til at koste knap 0,6 mia. kr. Den nye motorvej vil erstatte såvel den nuværende rute 18 som den nuværende rute 13.

Ris-Ølholm

Strækningen Ris-Ølholm er under anlæg som 2-sporet motortrafikvej i henhold til anlægslov fra 1998 med planlagt åbning i 2004. Motortrafikvejen kan på et senere tidspunkt udbygges til motorvej for anslået ca. 0,2 mia. kr.

Brande omfartsvej

Den eksisterende omfartsvej, der er anlagt som motortrafikvej, blev åbnet i år 2000. Denne delstrækning kunne udbygges som den sidste del af en samlet motorvejsløsning mellem Herning og Vejle. En udvidelse til motorvej skønnes at koste ca. 0,1 mia. kr.

Udbygning af Motorring 4 til 6 spor

Motorring 4 havde i 2000 en hverdagsdøgntrafik på ca. 55.000 biler på strækningen mellem Holbækmotorvejen og Frederikssundmotorvejen.

Der er betydelige trafikafviklingsproblemer på strækningen i myldretiden. Motorvejen kan udbygges til 6 spor ved at inddrage 3,5 meter af den 20 meter brede midterrabat i begge sider af denne. De indledende undersøgelser viser, at projektet vil kunne realiseres for knap 0,1 mia. kr.

Kapacitetsforbedringer vest for København

Strækningen vest for København er en af de trafikalt mest belastede strækninger på banenettet og udgør en flaskehals for såvel pendlertrafik som fjerntrafikken mellem landsdelene. Kapaciteten mellem København og Ringsted er ved at være fuldt udnyttet i myldretimerne. Kapacitetsbegrænsningen vil være en hindring for satsningen på udviklingen af godstrafik på bane i takt med fjernelse af kapacitetsbegrænsninger andre steder på banenettet og vil især være mærkbar efter etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Der er truffet politisk aftale om at anvende 800 mio. kr., som blev frigjort ved opgivelsen af projekt S-tog til Roskilde til en kapacitetsforbedrende indsats. Et beslutningsgrundlag for udviklingen af banekapaciteten København-Ringsted er under udarbejdelse, og det analyseres i den forbindelse hvordan midlerne kan anvendes til en indsats, der rummer størst mulige effekter på kort sigt og samtidig kan indgå i en videre udvikling af kapaciteten på længere sigt.

Modernisering af Nørreport

Nørreport er målt efter rejsetal en af de største stationer i Danmark. Ventilationen på Nørreport Station trænger til fornyelse, og Københavns Kommune har varslet et påbud vedrørende krav til luftkvaliteten på regionaltogsperronen. Det forventes endvidere, at de foranstaltninger, der skal til for at forbedre luftkvaliteten, vil kunne udløse krav til forbedring af brandsikkerheden. De publikumsvendte faciliteter i øvrigt under jorden er nedslidte, hvilket er blevet ekstra synligt, efter at Metroen er åbnet. På overfladen ved Nørreport vil udlufts- og ventilationsanlæg og eventuelle andre foranstaltninger, der skal til for at forbedre forholdene under jorden, skulle indpasses.

Med henblik på at verificere det nødvendige investeringskrav til de basale behov, og en vis interiørmæssig modernisering, er det planen at igangsætte et udredningsarbejde. Et investeringsbehov på omkring 200-300 mio. kr. virker sandsynlig. Banestyrelsens andel af udgifterne kan anslås til 175 mio. kr.

Figur 3 illustrerer det samlede billede af tidligere besluttede investeringer og de investeringer, der nu lægges op til med regeringens investeringsplan.



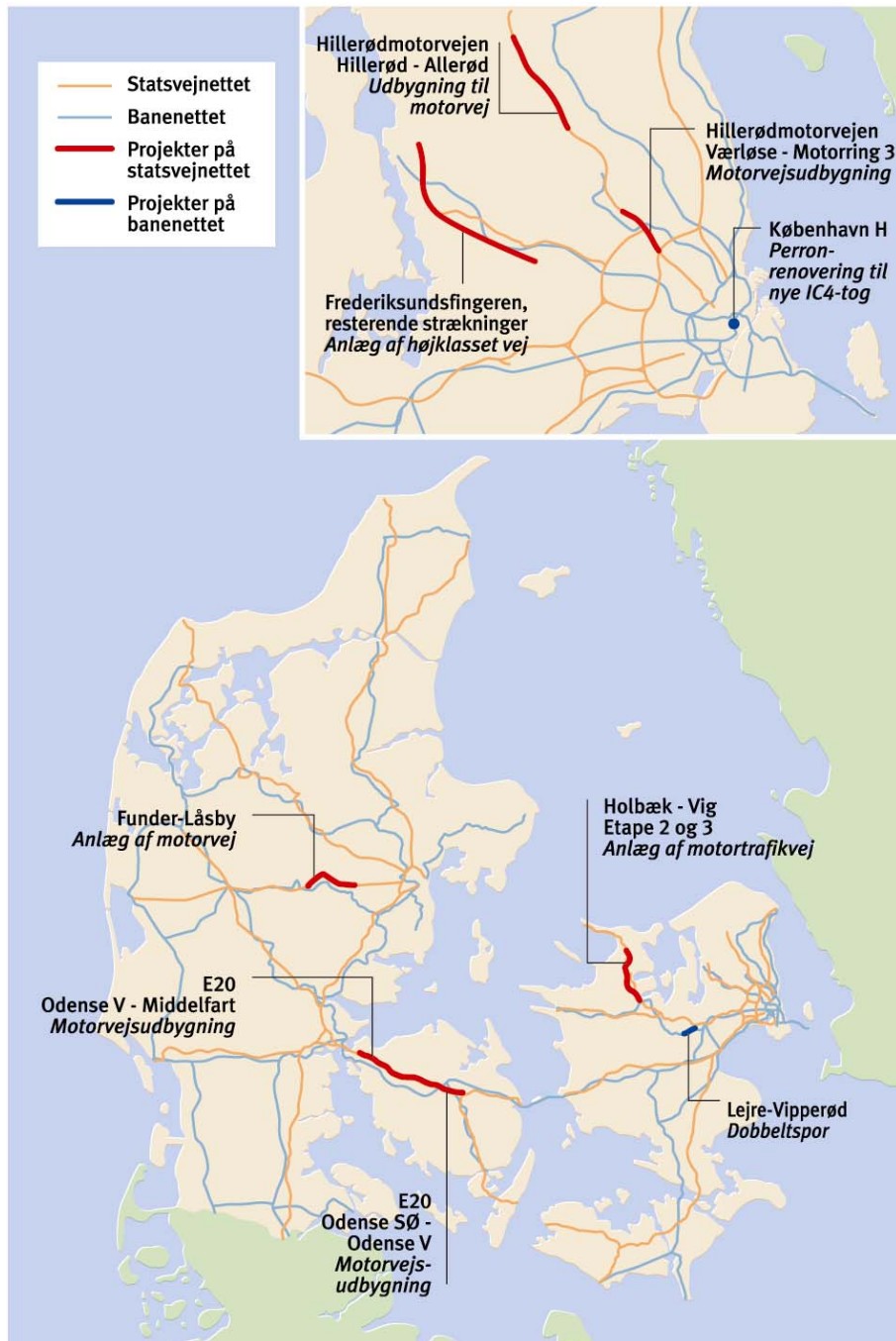
4. Projekter, regeringen vil fremme på sigt

På lidt længere sigt er der en række andre projekter, der kan vise sig behov for, såfremt trængselsproblemer fra en fortsat stigende trafik skal imødegås og jernbanens potentiale på udvalgte strækninger skal udnyttes.

Tabel 4.1 Projekter, regeringen vil fremme på sigt

<i>E20 Odense SØ-Odense V, udbygning fra 4 til 6 spor</i>
<i>E20 Odense V-Middelfart, udbygning fra 4 til 6 spor</i>
<i>Hillerødmotorvejen, Værløse-Motorring 3, udbygning fra 4 til 6 spor</i>
<i>Hillerødmotorvejen, Allerød-Hillerød, 3 til 4 spor</i>
<i>Anlæg af ny højklasset vej i Frederikssundsfingeren, resterende strækninger</i>
<i>Anlæg af motorvej Bording-Låsby (rute 15), resterende strækninger</i>
<i>Perronrenovering til nye IC4-tog mv. på Hovedbanegården</i>
<i>Dobbeltspor på Nordvestbanen, 1. etape</i>
<i>Holbæk-Vig, etape 2 og 3</i>

Figur 4. Projekter, regeringen vil fremme på sigt



Nedenfor beskrives projekterne i tabel 4.1, som regeringen vil fremme på sigt.

Udbygning af E20, Odense SØ-Odense V, fra 4 til 6 spor

De senere års kraftige trafikstigninger på den fynske motorvej har givet begyndende fremkommelighedsproblemer på motorvejen syd om Odense. Udsigt til en fortsat støt vækst i trafikken i denne korridor indebærer, at der på sigt kan blive behov for en udbygning af denne strækning fra 4 til 6 spor. Trafikken er i dag ca. 40.000 biler i døgnet.

Udbygning af E20, Odense V-Middelfart, fra 4 til 6 spor

Ligesom på strækningen syd om Odense er der begyndende fremkommelighedsproblemer på strækningen fra Odense til Middelfart. Udsigt til en fortsat støt vækst i trafikken indebærer, at der på sigt også på denne strækning kan blive behov for en udbygning fra 4 til 6 spor. Trafikken er i dag ca. 45.000 biler i døgnet.

Udbygning af Hillerødmotorvejen, Værløse-Motorring 3, fra 4 til 6 spor

Der er dagligt problemer med fremkommeligheden i morgenmyldretiden i retning mod København mellem Værløse og Motorring 3, hvor årsdøgnstrafikken er 50-60.000 køretøjer. Problemerne skyldes dels en meget stor trafikbelastning, dels den meget korte afstand mellem tilkørselsrampen fra Frederiksborgvej og frakørselsrampen til Ring 4, som vanskeliggør ind- og udfletning af henholdsvis tilkørende trafik mod syd fra Frederiksborgvej og frakørende motorvejs- trafik fra nord til Ring 4.

Udsigten til fortsat vækst i trafikken vil på sigt nødvendiggøre en udbygning af strækningen, som imidlertid må forventes at blive relativt dyr, da det i forbindelse med en udbygning vil være nødvendigt at opføre nye broer ved Skovbrynet og Ring 4. Selv om strækningen kun er ca. 5 km lang, kan det derfor overvejes at gennemføre udbygningen i etaper.

Udbygning af Hillerødmotorvejen, Allerød-Hillerød, fra 3 til 4 spor

Der er i myldretiden begyndende fremkommelighedsproblemer på den eksisterende "2+1 motortrafikvej" mellem Allerød og Hillerød. Udsigten til fortsat vækst i trafikken samt forventninger om en positiv erhvervsudvikling i området forventes på sigt at aktualisere behovet for en udbygning af den ca. 8 km lange strækning til fuld motorvej. Strækningen er delvis forberedt for en sådan udbygning. Af trafikafviklingsmæssige hensyn vil det formentlig være mest hensigtsmæssigt, at en eventuel udbygning af denne strækning sker efter udbygning af strækningen Motorring 3-Værløse.

Anlæg af ny højklasset vej i Frederikssundfingern, resterende delstrækninger

Som det fremgår ovenfor er der foreløbigt afsat godt 1 mia. kr. til en 1. etape af en motorvej til Frederikssund. Der er endnu ikke truffet beslutning om linieføring og etapeafgrænsning for en sådan 1. etape. En gennemførelse af etape 1 kan på sigt aktualisere behovet for gennemførelse af de resterende delstrækninger af projektet.

Anlæg af motorvej Bording-Låsby (rute 15), resterende strækninger

Regeringen vil som første skridt i den videre udbygning af rute 15 mellem Herning og Århus til motorvej igangsætte anlæg af motorvej på strækningen Bording-Funder. Målet er på sigt også at udbygge den resterende strækning mellem Funder og Låsby til motorvej.

Perronrenovering til nye IC4-tog, mv. på Hovedbanegården

I forbindelse med indsættelse af nye tog i fjerntrafikken, er det en fordel at forlænge to af perronerne på Københavns hovedbanegård, således at der kan køre 4 sammenkoblede togsæt af den nye type IC4. Togene er indrettet med en lavgulvsafdeling tilpasset perronhøjderne på alle andre stationer end Hovedbanegården, og kan derfor ikke fuldt ud udnyttes her. Derfor foreslås perronhøjden samtidig tilpasset.


Uafhængigt heraf er det under alle omstændigheder snart påtrængende med en gennemgribende istandsættelse af haldækket på Hovedbanegården. DSB forudsættes i givet fald at skulle betale størstedelen af anlægsomkostningen, men der vil også skulle afsættes et beløb på Banestyrelsens budget (omkring 100 mio. kr.). Der vil være en økonomisk og driftsmæssig fordel i at koordinere Banestyrelsens og DSBs indsats i forbindelse med de pågældende arbejder.

Dobbeltspor på Nordvestbanen, 1. etape

Kapaciteten på Nordvestbanen mellem Roskilde og Kalundborg sætter aktuelt begrænsninger på mulighederne for at forbedre trafikbetjeningen mellem Roskilde og Holbæk.

Der er ikke dobbeltspor på det 21 km lange stykke mellem Lejre og Vipperød, mens der er dobbeltspor på den resterende del af banen mellem Roskilde og Holbæk. Strækningen mellem Lejre og Vipperød er den mest trafikerede enkeltsporede strækning i Danmark. På strækningen mellem Holbæk og Kalundborg er der enkeltspor, hvilket er tilstrækkeligt i forhold til markedsunderlaget.

Dobbeltspor Lejre - Vipperød

	<p><i>Et dobbeltspor kan etableres for i alt 0,9 mia. kr. eller i etaper, hvoraf den første skønnes at koste knap 0,5 mia. kr. Etapedelingen afhænger af det efterfølgende trafikale ambitionsniveau. Der skønnes at være en forholdsvis stor anlægsteknisk besparelse ved at etablere projektet på en gang frem for i etaper. I første etape er inkluderet en hastighedsopgradering til 160 km i timen for hele banen mellem Roskilde og Holbæk.</i></p>
---	---

Dobbeltspor kan umiddelbart sikre 20 minutters drift i begge retninger - hvad der skønnes tilstrækkeligt til det realistiske behov. Større driftsomfang forudsætter ekstra kapacitet mellem Køben-

havn og Roskilde. Projektet forventes dog ikke at udvise nogen høj samfundsmæssig rentabilitet.

Anlæg af motorvej/motortrafikvej Holbæk-Vig, etape 2 og 3

Folketinget vedtog i 1999 anlægslov for en ny højklasset vej fra Holbæk til Vig. I følge loven skal strækningen fra Holbæk til Tuse N anlægges som motorvej (etape 1), mens strækningen fra Tuse til Vig (etape 2 og 3) skal anlægges som motortrafikvej.

Ved den politiske aftale af 24. januar 2001 om investeringer på trafikområdet blev det besluttet at igangsætte arbejdet med etape 1, hvorimod der på nuværende tidspunkt ikke er truffet beslutning om at igangsætte arbejdet med etape 2 og 3.

Igangsættelse af anlægsarbejdet med etaperne 2 og 3 kan blive aktuelt på et senere tidspunkt afhængig af trafikudviklingen.

5. Særskilte problemstillinger

5.1 Femern Bælt forbindelsen og tilknyttede anlæg

Regeringen forbereder i samarbejde med den tyske regering en beslutning om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. Regeringen arbejder ud fra en forudsætning om en dansk-tysk stillingtagen inden udgangen af 2003.

I begyndelsen af 2003 offentliggøres resultaterne af en række supplerende undersøgelser, som blev iværksat i sommeren 2002. Der er blandt andet tale om en opdatering af trafikprognosen og en revurdering af jernbanens evne til at bidrage til finansieringen af en fast forbindelse. Opdateringen af trafikprognosen og revurderingen af jernbanens betalingsevne ventes at have betydning for projektets økonomi og derfor opdateres de finansielle beregninger for projektet ligeledes, herunder vurderingerne af behovet for offentlig støtte.

I forundersøgelsesfasen er der undersøgt forskellige tunnel- og bro-løsninger med forskellige kapacitetsniveauer.

Tabel 5.1 Tunnel og broløsninger over Femern Bælt

Kapacitet	
4 vejspor + 2 jernbanespor	Hængebro Skråstagsbro Boret tunnel Sænketunnel
3 vejspor + 1 jernbanespor	Boret tunnel Sænketunnel
2 jernbanespor med biltog	Boret jernbanetunnel Sænketunnel med jernbane

Omkostningerne ved de forskellige tekniske løsninger er estimeret til at udgøre mellem ca. 24 og 37 mia. kr. i 2002-priser, hvor en boret tunnel med 4 vejbaner og 2 jernbanespor udgør den dyreste løsning, mens en sænketunnel med 3 vejbaner og ét jernbanespor er billigst.

I sommeren 2002 blev den såkaldte interessetilkendegivelsesrunde, hvor de to stater undersøgte mulighederne for, at private selskaber vil planlægge, bygge og drive en fast forbindelse på forretningsmæssige vilkår, afsluttet. Runden viste, at den private sektor er interesseret i at deltage i design, finansiering, anlæg m.v. af en fast forbindelse. Undersøgelsen viste imidlertid også, at der er en række risici forbundet med projektet, som den private sektor ikke mener er be-lyst tilstrækkeligt. På den baggrund blev det besluttet at iværksætte ovennævnte undersøgelser.

Som led i interessetilkendegivelsesrunden blev der set på behovet for direkte offentlig projektstøtte i forskellige organisatoriske modeller. Den private sektor vil efter de foreliggende beregninger skulle have projektstøtte på 6 mia. kr. (nutidsværdi) for at anlægge og drive en kombineret bane- og vejforbindelse. Den danske stat vil skulle betale halvdelen heraf. Dertil kommer betaling for jernbanen på adskillige mia. kr., som formentlig også ville skulle betales af staterne. Anlægges kyst-til-kyst forbindelsen efter en statsgaranti-model som f.eks. Storebæltsforbindelsen er det muligt at projektet vil kunne gennemføres uden direkte offentlig støtte, men samtidig bærer staterne alle risici forbundet med projektet.

En jernbaneforbindelse vil først og fremmest være til gavn for den internationale jernbanegodstrafik mellem Sverige og Tyskland. Godstransport er den mest betydende aktivitet for international togtrafik. Markedet Skandinavien - Kontinentet er stort, og har en godssammensætning og afstande, hvor banegodstrafikkens styrker i forhold til lastbiltrafikken kan slå igennem. Det kan ligeledes tænkes, at den tyske indførelse af kørselsafgifter for tunge køretøjer vil øge efterspørgslen efter banetransport. Med en etablering af en jernbaneforbindelse over Femern Bælt vil Danmark således yde et væsentligt bidrag til udviklingen af det samlede europæiske jernbanenet, hvilket også har en høj prioritet i EU-samarbejdet.

Den internationale persontrafik med tog har et relativt beskedent omfang. Selv om der ifølge prognoserne er mulighed for en relativ stor stigning i togrejserne med en Femern Bælt forbindelse vil markedet næppe få en størrelse, der aktualiserer de nødvendige investeringer i opgradering/nyanlæg af baneforbindelser for etablering af højhastighedstog.

Det forudsættes derfor, at baneforbindelsen mellem København og Hamborg med en fast forbindelse primært lægges an på at kunne afvikle den fulde banegodstrafik og med en tilrettelæggelse af personogtrafikken under hensyntagen hertil.

Forbindelsen vil sætte præg på investeringsprogrammet i øvrigt gennem en række nødvendige følgeinvesteringer på baneområdet. Femern Bælt projektet skønnes ikke at have væsentlig implikationer for vejinvesteringer, idet det allerede er besluttet at udbygge strækningen Ønslev-Sakskøbing.

Der udestår en nærmere undersøgelse af alle de nødvendige baneanlæg – men det vurderes muligt at den nødvendige kapacitet og elektrificering kan tilvejebringes inden for en ramme af 5 mia. kr. Heri er inkluderet de i tabel 3.2. omtalte foreløbigt afsatte 0,8 mia. kr. Det er således nødvendigt at regne med en reserve på 4,2 mia. kr. til fremtidige udbygninger af landanlæggene til en fast forbindelse.

Såfremt de to lande ikke inden for en kortere årrække beslutter at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt, vil der i stedet blive behov for at udvide godskapaciteten i den nuværende Hamborg-København korridor over Storebæltsforbindelsen.

På strækningen mellem København og Padborg udgør de to enkeltsporede strækninger i Sønderjylland en flaskehals. Sammen med kapaciteten vest for København er det kapaciteten i Sønderjylland, som for alvor begrænser udviklingen af den internationale godstrafik. Udgifterne til udvidelsen af kapaciteten mellem Vamdrup og Vojens er skønsmæssig opgjort til ca. 0,5 mia. kr. Også i denne situation kan der blive nødvendigt at udvide kapaciteten vest for København.

5.2 Metroring i København

Første etape af den nye metro i København åbnede i oktober 2002. Hermed er der skabt en hurtig direkte forbindelse mellem Københavns City, det nordlige Amager og Ørestad.



I 2003 åbner etappen fra Nørreport til Frederiksberg og videre ud til Vanløse. I 2007 forventes metroens 3. etape på Østamager med forbindelse til Københavns lufthavn ibrugtaget.

Med kommuneaftalerne for 2003 er det bekræftet, at regeringen samt Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i fællesskab gennemfører et udredningsarbejde om metroens 4. etape, den såkaldte metro Cityring, der skal forløbe fra Københavns Hovedbanegård over bl.a. Rådhuspladsen, Kongens Nytorv, Østerport Station, Trianglen og videre under Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg og Vesterbro til Hovedbanegården. Udredningsarbejdet har til formål at tilvejebringe bedre kendskab til anlægsoverslag og samfundsøkonomiske effekter.

Udredningsarbejdet skal belyse en række forhold ved Cityringen, herunder en hensigtsmæssig etapedeling. I den forbindelse skal der bl.a. foreslås linjeføring og placering af stationer for den første delstrækning og en vurdering af trafikbetjening af Kvæsthusbroen (med det kommende skuespilhus) og Landbohøjskolen.

Etablering af en cityring i København, der forbinder store dele af de meget trafikerede centrale bydele, er et meget ambitiøst projekt, som til gengæld må forventes at styrke den kollektiv trafik i hovedstaden mærkbart, og vil kunne give en væsentlig forbedring af den kollektive trafiks attraktivitet. Det gælder både trafik inden for København, men også for en stor del af regionaltrafikken, fordi tilgængeligheden til mange togpassagerers endelige bestemmelsessted forbedres. Endelig vil en sådan metrolinie lette presset på Boulevardbanen mellem København H og Østerport. Specielt på Nørreport station, hvor antallet af togpassagerer må ventes at blive reduceret betydeligt.

5.3 Offentlig-privat samarbejde om trafikprojekter

Regeringen ønsker større inddragelse af den private sektor i produktionen af offentlige serviceydelser. Et element hertil er at frem-

me mere forpligtende samarbejdsformer mellem offentlige og private aktører, hvor det vurderes, at der vil være gode effektiviseringsgevinster at hente. Også på trafikområdet viser internationale erfaringer, at partnerskabsmodeller kan skabe mere effektive løsninger samt give et værdifuldt bidrag til udviklingen af den offentlige sektor.

Regeringen har derfor nedsat en arbejdsgruppe, der skal fremme en hensigtsmæssig anvendelse af offentlig-privat partnerskabsmodeller ("OPP") i den offentlige sektor.

For at afdække konkrete fordele og ulemper ved en offentlig-privat partnerskabsmodel om infrastruktur ønsker regeringen at igangsætte en række pilotprojekter. Som pilotprojekt er allerede valgt en nærmere undersøgelse af mulighederne for privat inddragelse i finansiering, etablering og drift af en ny tunnel- eller broforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund. Det er hensigten, at pilotprojektet skal tilvejebringe et beslutningsgrundlag for at gå videre med en offentlig-privat partnerskabsmodel for realisering af projektet. Det er ligeledes regeringens intention at overveje andre lignende pilotprojekter i de kommende år.

En særskilt problemstilling i den forbindelse er spørgsmålet om brugerbetaling. Brugerbetaling giver på den ene side nye muligheder for at finansiere infrastruktur. På den anden side er der en række hensyn, der må tages med i betragtning, når det vurderes om en helt eller delvis brugerfinansiering er hensigtsmæssig. Det er således ikke alle projekter, der vil være velegnede til en brugerfinansieret model. Der er en række naturlige forudsætninger, der skal være opfyldt, før brugerbetaling er en hensigtsmæssig finansieringsmodel:

- Fra brugerens synspunkt skal den brugerfinansierede infrastruktur give en væsentlig gevinst sammenlignet med alternative transportmuligheder.

- Samtidig skal der være alternative trafikmuligheder, så befolkningen kan vælge den brugerfinansierede trafikforbindelse til eller fra.

Er dette ikke opfyldt, risikerer man at få en u hensigtsmæssig sive- trafik til andre korridorer, hvor man ikke ønsker trafikken. Samtidig vil en manglende vilje til at benytte den brugerfinansierede infrastruktur også forårsage, at omkostningerne rent faktisk ikke bliver dækkede.

- Ved en fuld brugerfinansiering skal trafikmængderne være tilstrækkelig store til, at omkostningerne rent faktisk bliver dækkede.

Endelig bør man overveje, hvorvidt indførelse af brugerbetaling på udvalgte trafikveje uden tilsvarende kompensation i andre afgifter, rummer en risiko for, at eksempelvis mobiliteten på arbejdsmarkedet reduceres.

Det er således nødvendigt nøje at overveje i det konkrete tilfælde, om brugerfinansiering er hensigtsmæssig eller om det er nødvendigt at finansiere investeringen på anden måde. Modellen kan imidlertid – på nærmere definerede vilkår – give flere instrumenter for eksempelvis kommuner og amter ved valg af finansiering af infrastrukturforbedringer.⁴

⁴ Regeringens øvrige overvejelser om offentlig privat samarbejde fremgår af regeringens investeringsplan, kapitel 4 ("Offentlig privat partnerskab").

