

Notat om fem trafikpolitiske udspil:

I løbet af et par måneder ved starten af 2019 kom en række trafikpolitiske udspil på banen, hvoraf de to havde fokus på alene på Hovedstaden/Sjælland. Det drejer sig om følgende udspil:

Regeringen "Danmarks hovedstad. Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet", 24. januar 2019

Socialdemokratiet. "Danmark skal have en ny langsigtet infrastrukturplan" 30. januar 2019

Region Hovedstaden Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen, februar 2019

Dansk Industri: "En infrastruktur i verdensklasse. DI's bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur 20120-2013" februar 2019

Regeringen og Dansk Folkeparti: "Aftale om et sammenhængende Danmark. Investeringsplan 2030" 12. marts 2019

Fælles for alle fem udspil er, at vejprojekter prioriteres langt højere end kollektiv transport. De anvendte prognoser viser alle en kraftig stigning i transport med bil, trængselsproblematikken forværres, uanset om transporten forgår med elbiler eller førerløse biler, CO₂-udslippet og luftforureningen forøges. I ingen af trafikudspillene foretages en vurdering af trafikudviklingens drivhusgasudslip. I et af de fire trafikudspil, nemlig udkastet fra Region Hovedstaden, har en række organisationer bidraget med et input på en konference, men det ikke særlig visionære resultat bærer præg af at være fastlåst af allerede politisk besluttede ikke-bæredygtige såkaldte VIP-projekter, hvoraf hovedvægten er udvidelse og udbygning af nye vejprojekter. Der observeres ikke et seriøst bud på, hvorledes et modalskift i retning mod mere bæredygtige transportformer som gang, cyklisme og kollektiv trafik kan bidrage til at reducere den biltrafik, som prognoserne fokuserer på som den fremtidige udviklingstendens. Flere og dyre metrolinjer er det mest dominerende bud på udbygning af den kollektive trafik, hvilket fortsat skal ske via salg af dyre byggegrunde og dermed boligpriser, som ikke er betalige for folk med middelindkomster. Skuffende er det, at et radiale letbanesystem, som bl.a. Region Hovedstaden tidligere har advokeret for, er totalt fraværende. Udviklingen mod en mere bæredygtig trafikudvikling må foregå på jordoverfladen, og i den sammenhæng er letbaner et overlegent instrument til at holde den vildtvoksende bilisme stangen.

I de trafikpolitiske udspil peges ofte på den spildtid, som bilisterne er udsat for i selvskabte trafikkkøer, mens de kollektive trafikanters tilsvarende tidstab ikke nævnes, endsige beregnes. Ud fra det akkumulerede tidstab beregnes et såkaldt samfundsøkonomisk tab. I en fælles henvendelse den 26. februar 2019 til

Folketingets transportudvalg, Danske Regioner og Kommunernes landsforening fra NOAH-trafik ved Ivan Lund Pedersen og Rådet for bæredygtig trafik ved Kjeld A. Larsen har vi gjort opmærksom på denne ressourceforvridende og miljøbelastende skævhed i skævhed i trafikplanlægningen:

Vi retter denne henvendelse med ønsket om at få rettet op på en ressourceforvridende og miljøbelastende skævhed i trafikplanlægningen. Den skyldes bl.a. at de kollektive trafikanters tidstab sjældent indgår i trafikplanlægningen. Det er sådan, at kollektive trafikanters tid i praksis normalt vurderes til 0 kr. i timen, mens bilisters tid i trafikplanlægningen prissættes mellem 90 og 577 kr. i timen.

Hvis man kigger på de officielle Transportøkonomiske enhedspriser i tabellen ser det fint ud. Her er tidsforbruget for kollektive trafikanter vurderet højt.

Disse takster afspejler, at kollektive trafikanter er meget tidsmæssigt sårbare, fordi de ofte har et kompliceret rejseforløb med bl.a. ventetid, skjult ventetid, skiftetid m.m. Som bilist kan man bare køre afsted på ethvert tidspunkt uden ventetid og skiftetid.

Tidsværdier for persontrafik, persontimer for	2018		2018 priser	
	Bolig-arbejde	Erhverv*	Andet	Vægtet snit
kr. per persontime				
Kollektive rejsende				
Rejsetid	90	385	90	113
Forsinkelsestid	271	1.154	271	338
Ventetid	181	769	181	225
Skjult ventetid	72	308	72	90
Skiftetid	136	577	136	169
Skiftestraf (kr pr skift)	9	38	9	11
Bilister				
Køretid	90	385	90	123
Forsinkelsestid	136	577	136	184
Cyklister				
Køretid	90	385	90	97
Forsinkelsestid	136	577	136	145

Kilde. Transportøkonomiske enhedspriser: <https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

Problemer er bare, at taksterne sjældent bruges i den kollektive trafik – bortset fra ved store baneinvesteringer. Nedskæring af den kollektive trafik sker for at spare penge - uanset konsekvenserne for passagererne.

I Region Hovedstadens beregning af samfundsmæssigt tab for bilister ser regnestykket ud til været baseret på udregningsgrundlaget: et samfundsmæssigt tab på 184 kr. per spildt time (for 2015 og 2025), mens det tilsvarende regnestykke i regeringsudspillet kan beregnes til 293 kr. per spildt time (for 2010). Vi skal være opmærksomme på, hvorledes disse manipulerende tal kommer til verden.

Regeringspublikationen ”Danmarks hovedstad. Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet”, 24. januar 2019

Udgivet af Erhvervsministeriet, men fremlagt i fællesskab af tre ministre: transport-, miljø- og erhvervsministeren

<http://em.dk/aftaler-og-udspil/2019/danmarks-hovedstad-initiativer-til-styrkelse-af-hovedstadsomraadet/>

Publikationen er **først og fremmest et valgkampsoplæg, som omfatter 52 initiativer, hvoraf næsten ingen er ingen nye, finansiering omtales stort set ikke.** Der er altså ikke tale om den samlede infrastrukturplan, som fortsat er på tegnebrættet – en sådan nævnes under initiativ 30. Til gengæld fremsættes et forslag til Fingerplan 2019 af miljøministeren, som er detaljeret og nu skal i høring.

Publikationen har fået en glimrende ”anmeldelse” af Lars Trier Mogensen ”Bilfolket skal redde regeringen” i Information lørdag den 26. januar 2019, s. 4.

<https://www.information.dk/indland/2019/01/lars-trier-mogensen-bilfolket-redde-regeringen>

Nogle få kommentarer:

Afsnittet plads til alle

Den anvendte prognose for boligudbud (side 8) forudsiger ca. 67.000 boliger i de to centralkommuner, men det betydeligt mindre ca. 31.000 boliger i de omkringliggende kommuner. Konsekvensen af en så koncentreret udvikling til specielt havneområderne i Københavns kommune kan jo kun medføre en fortsat enorm vækst i pendlertrafikken. Samtidig kræver det enorme summer til kystsikring. Ligeledes skal der anvendes store mængder byggematerialer. Roskilde kommunes borgmester Joy Mogensen har allerede været ude og sige, at kommunen ikke vil lægge råstoffer til et sådant byggeri.

Den prognosticerede vækst i biltrafikken (side 9) peger på en ikke overraskende vækst i trængslen, fra ca. 74.000 timer i dag til ca. 127.000 på et hverdagsdøgn.

Et nyt nøglebegreb er ”liveability”, som sidenhen oversættes til trivsel, og som bl.a. omfatter reduktion af støj- og luftforurening. Ja, med den forventede vækst i biltrafik lever det jo nødvendigt at fortælle omverdenen, at det er problematikker man har intentioner om at gøre noget ved.

De 52 initiativer til styrkelse af Hovedstadsområdet opsummeres i kort form fordelt på fire hovedafsnit på siderne 10-11. Nedenfor ses initiativerne på mobilitetsområdet, i alt 14, hvoraf vejprojekter har en overvældende dominans:

Smart og effektiv mobilitet

Mere plads på vejene

24. Østlig Ringvej (havnetunnel) mellem Nordhavn og Amager
25. Undersøgelser vedr. øget kapacitet på og imellem Motorring 3 og Ring 4
26. Igangsættelse af planlægningsundersøgelse af Ring 5-korridoren (anlæg af motorvej i syd og indskrænkning af korridor i nord)
27. Undersøgelse af udvidelse af Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen
28. Begrænsning af trængsel ved trafikstyring og samordning af trafiksignaler
29. Opdateret VVM-undersøgelse af Frederikssundsmotorvejen
30. Fremlæggelse af samlet infrastrukturplan

Øget kapacitet i den kollektive trafik

31. Udvidelse af metroen til Lynetteholmen
32. Automatisering af S-togsdriften
33. Hovedstaden som testområde for open data challenge for fremtidens mobilitetsløsninger

Ny organisering af den offentlige transport i hovedstaden

34. Styrket organisering af den offentlige transport i hovedstaden gennem etablering af en ny, fælles og stærk transportorganisation, Hovedstadens Offentlige Transport

Udvikling af Københavns Lufthavn

35. Udvidelse af Københavns Lufthavns Station
36. Bedre rammevilkår for udvikling af Københavns Lufthavn
37. Stærkere tilgængelighed med nye ruter fra Københavns Lufthavn

I Hovedafsnittet ”Plads til alle”:

Her nævnes Lynetteholmprojektet, som på lang sigt, dvs. efter tidshorisonten 2030, alene skal rumme ca. 35.000 beboere (s. 12-13)

Initiativer via Fingerplan 2019 omfatter bl.a. en udvidelse af byfingrene, en ændring af støjzoner omkring de to lufthavne København og Roskilde og omplacering af kolonihavearealer (s. 15)

II Hovedafsnittet ”Vækst, viden og virksomheder”:

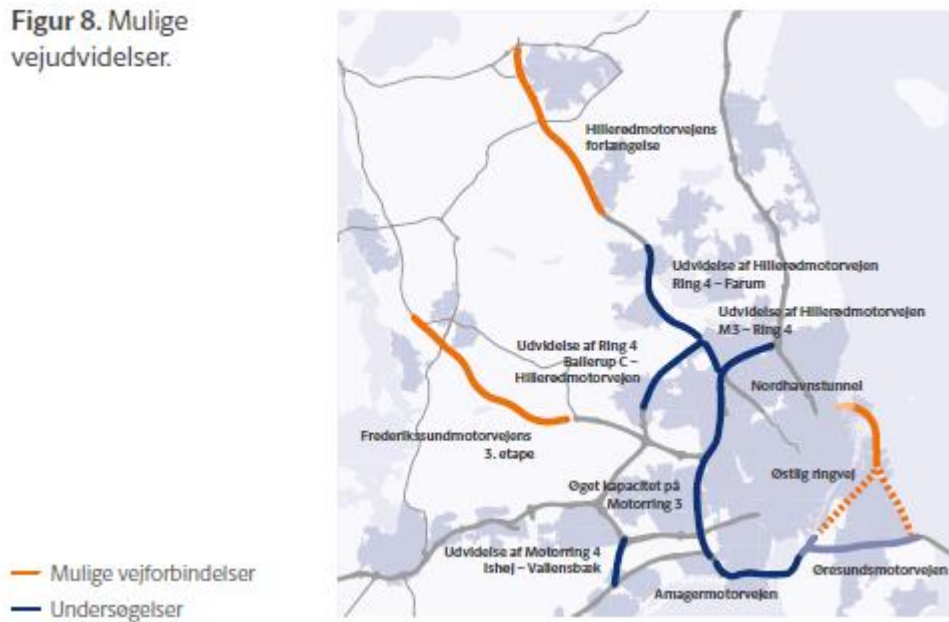
Der skal ske en justering af Fingerplanens stationsnærhedsprincip på op til 1.000 m (tidligere 600 m) i forbindelse med en række større stationer: Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød, Helsingør og Høje Tåstrup, altså en større spredning af kommende bebyggelser, hvorved udspillet signalerer en nedprioritering af den kollektive transport som mobilitetsstrategi (s. 19). Lukkeloven skal afskaffes (s. 19).

III Hovedafsnittet ”Smart og effektiv mobilitet”:

Her fremlægges de sædvanlige trængselstal – for 2010: en forsinkelse på ca. 29 mio. timer svarende til et samfundsøkonomisk tab som følge af trængsel på ca. 8,5 mia. kr., dvs. et tab beregnet til 293 kr. per spildt time (s. 20).

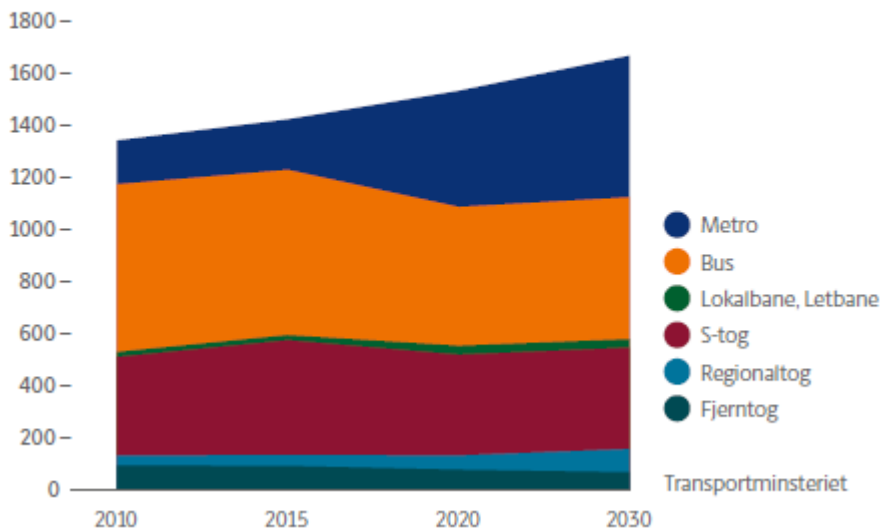
De mulige vejudvidelse ses på Fig. 8 (s. 21), som bl.a. omfatter Havnetunnel (del af Lynetteholmprojektet), udvidelse af Motorring 3, udbygning af Ring 4, en undersøgelse af Ring-5 korridoren, hvor det er planen at anlægge en motorvej i Syd og indskrænkning af korridoren i Nord, men ingen motorvej her som resultat af de borgerlige borgmestres modstand.

Figur 8. Mulige vejudvidelser.



I afsnittet ”Øget kapacitet i den kollektive trafik” præsenteres Figur 9 (s. 22).

Figur 9. Påstigere pr. hverdagsdøgn i kollektive transportmidler i hovedstadsområdet.



Antallet af kollektive passagerer frem til 2030 forventes at være stagnerende bortset fra metropåstigningerne. Metroringen skal jo erstatte busser i centralkommunerne. Interessant nok viser figuren også en nedgang i fjerntogstrafik!

Konklusion: alle æg lægges i en kurv: metrokurven, som ikke evner nævneværdigt at bidrage til en reduktion af bilpendlertrafikken – katastrofal udvikling, som der fortsat skal protesteres mod.

Figur 11 viser, hvorledes **den ny integrerede kollektive transportorganisation HOT** skal udformes (s. 25). Den regionale bustrafik overtages af HOT og kommuner, HOT overtager Movias og Metroselskabets opgaver i form af indkøb og planlægning tillige med salg af billetter. Vel alt i alt en forbedring. Men 11 kommuner i Region Sjælland er ikke inkluderet i det planlagte transportsamarbejde, hvilket har ført til højlydte protester fra borgmestre fra partier også inden for regeringssamarbejdet.

Figur 11.
Hovedstadens offentlige transport i dag.

	Lokal bustrafik	Regional bustrafik	Metro	Letbane Ring 3	Privatbaner	S-tog
Bestiller og finansierer	Kommuner	Regioner	Stat, Frb. og Kbh. kommuner	Region og 11 kommuner	Regioner	Stat
Indkøber og planlægger	Movia	Movia	Metroselskabet	Metroselskabet	Movia	DSB
Sælger billetter	Movia	Movia	Metroselskabet	Metroselskabet	Movia	DSB
Udfører (operatør)	Private busoperatører	Private busoperatører	Metro Service A/S	Metro Service A/S	Lokaltog A/S	DSB

Ny transportorganisation: Hovedstadens Offentlige Transport.

	Lokal bustrafik	Regional bustrafik	Metro	Letbane Ring 3	Privatbaner	S-tog
Bestiller og finansierer	Kommuner	HOT og kommuner	Stat, Frb. og Kbh. kommuner	HOT og 11 kommuner	HOT	Stat
Indkøber og planlægger	Hovedstadens Offentlige Transport					
Sælger billetter						
Udfører (operatør)	Private busoperatører	Private busoperatører	Metro Service A/S	Metro Service A/S	Lokaltog A/S	DSB

Udviklingen af Københavns lufthavn (s. 26)

Københavns Lufthavns Station skal udvides med to perroner, som skal finansieres via bygning af to p-huse med mere end 2.000 nye p-pladser. Ja, der skal nok komme gang i bilpendlingen til lufthavnen til skade for klimaet!

IV Hovedafsnittet ”Aktiv levende og grøn hovedstad”:

I afsnittet ”Mindre støj- og luftforurening” nævnes, at Danmark i dag overholder alle EU’s fastsatte grænseværdier for luftkvalitet (s. 28). Ihukommende problemerne med NOx’er på flere veje i Københavns kommune må der vist være tale om en fejlinformation.

Regeringen vil give kommunerne tilladelse til at lade lav- og nulemissionsbiler køre i busbaner (s.29). Her må vi endnu engang protestere højlydt.

Et nyt initiativ: Fra 2030 må ingen busser i byerne udlede luftforurening eller CO2, et rosværdigt forslag, som betyder at alle, ikke kun nye busser, skal være elektriske. Men levetiden af de gamle busser burde selvfølgelig forkortes og udfases endnu tidligere!

I afsnittet ”**Byliv, kultur og turisme**” står som initiativ, at regeringen i samarbejde med Københavns kommune skal tiltrække store internationale sportsbegivenheder som Tour de France (s. 35)

Det sidste kapitel vedrører **Fingerplanen 2019**

”Danmark skal have en ny langsigtet infrastrukturplan”

Socialdemokratiets transportudspil den 30. januar 2019

<https://www.socialdemokratiet.dk/media/7979/danmark-skal-have-en-ny-langsigtet-infrastrukturplan.pdf>

Få dage efter regeringens udspil ”Danmarks hovedstad” kom Socialdemokratiet med **et infrastrukturudspil**, som sætter fokus på behovet for at få vedtaget en infrastrukturplan efter svensk og norsk forbillede: en rullende tiårsplan, som løbende skal opjusteres.

Socialdemokratiet vil reservere ”mindst 70 mia. kr.” til nye centrale infrastrukturinvesteringer. Under overskriften ”En grønnere transportsektor” foreslås tre satsninger:

Minimum 500.000 grønne biler i 2030, Elbusser i Danmarks store byer og Elektrificering af jernbanestrækninger

Til sidst opsummeres **de konkrete projekter**, som Socialdemokratiet går ind for:

”Denne liste er eksempler på mulige relevante projekter, som skal drøftes politisk i forbindelse med en ny langsigtet infrastrukturplan:

- ☒ Forlængelse af Hillerødmotorvejen
- ☒ Udbygning af Fynske Motorvej E20 syd om Odense
- ☒ Udbygning af Sønderjyske Motorvej E45/E20 ved Kolding
- ☒ Færdiggørelse af Frederikssundsmotorvejen
- ☒ En 3. Limfjordsforbindelse
- ☒ Udbygning af Østjyske Motorvej E45
- ☒ Ring 5 ved København
- ☒ Motorvej mellem Næstved og Rønnede
- ☒ Færdiggørelse af Kalundborgmotorvejen
- ☒ Udbygning af Helsingørmotorvejen
- ☒ Udbygning af Rute 26 mellem Aarhus og Viborg
- ☒ Ny midtjysk motorvej
- ☒ Vejforbindelse til Stevns
- ☒ Opgradering af E55 ved Nykøbing
- ☒ Omfartsvej ved Mariager
- ☒ Udbygning af kryds v. Rute 11 og 26 mod Thisted
- ☒ Udbygning af rute 15 Herning-Ringkøbing
- ☒ 2+1 forbindelse mellem Ålbæk og Skagen
- ☒ Kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen
- ☒ Togfonden
- ☒ Opgradering af jernbanen mellem Ringsted og Odense
- ☒ Udbygning af letbanen i Ring 3
- ☒ International kombiterminal ved Køge
- ☒ Cykelstier i hele landet og videreudvikling af supercykelstinetværk
- ☒ Trafikstøjspulje ”

Opsummerende: Listen rummer en lang række vejprojekter, som stort set er identiske med de af regeringen fremsatte. Listen rummer tre kollektive infrastrukturprojekter, herunder Togfonden, som regeringspartierne ikke går ind for.

Forslag til trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen – februar 2019

Opsummerende konklusion:

På mange måder et trafikudspil præget af en del visionære indspark i bæredygtig retning, men fastlåses af allerede politisk besluttede ikke-bæredygtige VIP-projekter, så slutproduktet hverken tilgodeser målsætningen om trængselsreduktion, modalskift væk fra dominerende biltrafik eller reduktion af klimagasser. Drivhusgasreduktion, der omtales som en vigtig målsætning, bliver overhovedet ikke forsøgt evalueret i forbindelse med de skitserede scenarier i planudkastet. Skuffende er det tillige, at et radiale letbanesystem, som regionen tidligere har advokeret, er totalt fraværende.

Blandt aktører, som har givet input til planen, nævnes bl.a. RBT. Dette input skete i form af deltagelse i et dialogmøde afholdt på Østerbro den 13. december 2017. Vore input afspejler sig ikke i planen.

Der er mange aktører der har bidraget til analyser og udviklingen af planen. Følgende aktører har givet input til arbejdet: Cyklistforbundet, Dansk Industri, Supercykelstisekretariatet, Dansk Erhverv, Vognmandslauget, Horesta, Concito, Rådet for bæredygtig trafik, IDA, DTU Transport, Roskilde Universitet, Gate21, Øresundsinstittet, Niels Buus, Københavns Universitet, Aalborg Universitet, Vejdirektoratet, Trafik- Bygge og Boligstyrelsen, Banedanmark, DOT, Movia, DSB, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane.

Som i alle andre trafikudspil nævnes alene bilisterne tidsspild som følge af trængsel: fra 16,7 mio. timer i 2015 til en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035. Det fastslås dog samtidigt, at det ikke vil være muligt med de foreslåede projekter at bygge sig ud af trængselsproblemet på vejene

Væksten i indbyggere og arbejdspladser betyder, at der skal håndteres 20 % flere rejser i 2035, hvilket lægger et pres på hele trafiksystemet. Hvis der ikke gøres noget, kan det betyde mere trængsel på vejene, og det er dyrt for samfundet. I 2015 spildte bilisterne i hovedstadsområdet 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel, og prognoserne forudser en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035. Og selvom der i analyserne er indlejret planlagte og foreslåede infrastrukturprojekter, så er konklusionen, at det ikke vil være muligt alene at bygge sig ud af trængselsproblemerne på vejene.

De såkaldte syv Vip-projekter og tre øvrige projekter er allerede i fællesskab udpegede infrastrukturprojekter af Kommunekontakt Rådet, KKR Hovedstaden (som omfatter bl.a. borgmestrene fra Region Hovedstadens 29 kommuner) og Region Hovedstaden: en blanding af vejprojekter, eksempelvis "færdiggørelse" af motorveje, Ring 5 Syd og en Havnetunnel, og kollektiv infrastruktur: en udbygning og opgradering af baneprojekter og en letbane på Frederikssundsvej – fig. 4.6:

Desuden indgår KKR Hovedstaden og Region Hovedstads fælles udpegede infrastrukturprojekter som et centralt grundlag for planen. Disse omfatter syv VIP-projekter og tre andre projekter, der skal undersøges nærmere. Projekterne løser hver især konkrete trafikale udfordringer og sigter mod at øge kapaciteten eller forbedre rejsetiden på vej- og banenet, se figur 4.6 i kapitel 4.

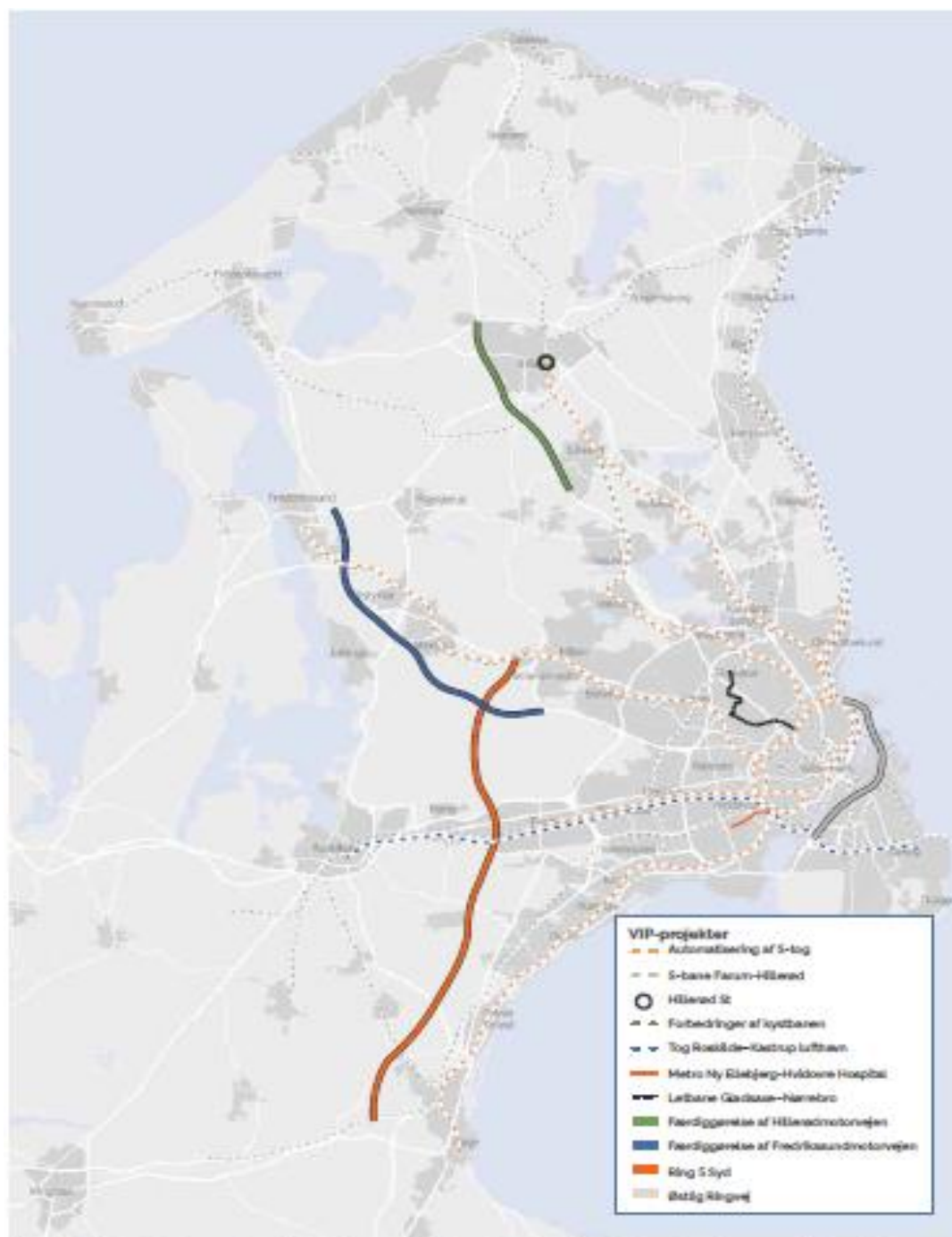
VIP-infrastrukturprojekterne

Kommuner og region i hovedstadsområdet er enige om følgende syv prioriterede infrastrukturprojekter:

- Færdiggørelse af Hillerød- og Frederikssundsmotorvejene – de nuværende landeveje er stærkt trafikerede og folk holder i lange køer.
- Forbedringer af Kystbanen – der er store tekniske udfordringer og lav kundetilfredshed.
- Ring 5 syd – motorvejsforbindelse fra Frederikssundsvej til Køge – afgørende for at forbedre fremkommeligheden omkring hovedstadsområdet.
- Automatisering af S-tog – giver markant bedre betjening for passagerne med højere frekvens, punktlighed og færre aflyste afgang.
- Letbane fra Gladsaxe til Nørrebro – skaber en grøn kollektiv trafikforbindelse mellem metroen og den kommende letbane i Ring 3.
- Østlige ringvej – vil aflaste trafikken i indre København, sikre bedre adgang fra det nordlige Sjælland til Københavns Havn og Københavns Lufthavn.
- Direkte togforbindelse fra Roskilde til Kastrup Lufthavn – vil aflaste Københavns Hovedbanegård og skabe bedre adgang fra det vestlige hovedstadsområde til Kastrup Lufthavn.

Derudover er region og kommuner i hovedstadsområdet enige om, at der brug for at kigge nærmere på følgende tre yderligere projekter:

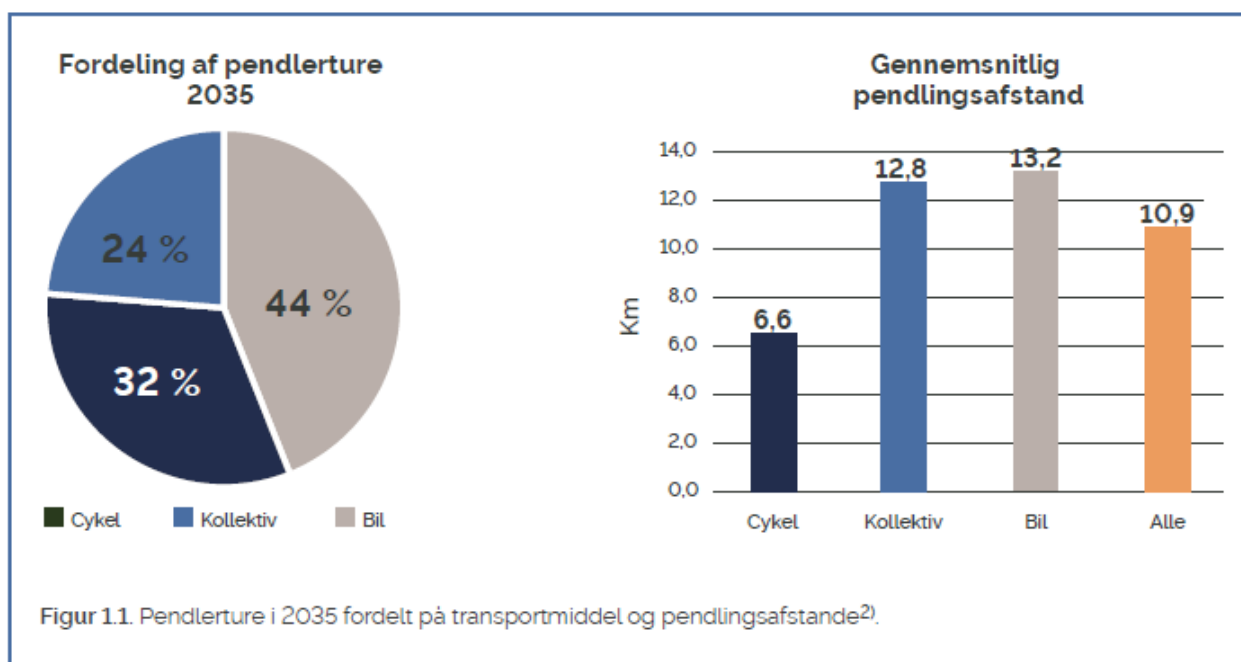
- Ombygning af Hillerød station så passagerer fra hele Nordsjælland kan komme direkte til Nyt Hospital Nordsjælland
- Forlængelse af metroen fra Ny Ellebjerg til Hvidovre Hospital
- Forlængelse S-banen fra Farum til Hillerød.



Figur 4.6. VIP-projekterne er store infrastrukturprojekter, der løser konkrete trafikale udfordringer og sigter mod at øge kapaciteten eller forbedre rejseliden. Projekterne er udpeget af KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden, som arbejder på at sikre finansiering af projekterne især via statslige midler. Tre af projekterne (ombygning af Hillerød Station, forlængelse af metroen fra Ny Ellebjerg samt forlængelse af S-banen Farum-Hillerød) er der behov for at analysere nærmere.

Fordelingen af pendlerture i 2035 vil fortsat være domineret af biler med 44 %, mens pendlerture med kollektiv trafik vil med 24 % have den mindste andel:

I 2035 forventes der ifølge trafikmodelberegninger at være 1,9 mio. pendlerture pr. døgn og modellen beregner den gennemsnitlige pendlingsafstand til at være ca. 11 km.



Trafik- og mobilitetsplanen omtaler til sin ros, at der ikke kun er trængsel på vejnettet, men at også banenetten er ramt af trængsel, men det sættes ikke tal på kollektivisternes spildtid.

Trængsel på vejnettet i dag

Trafikberegninger viser, at trafikanterne i hovedstadsområdet i 2015 samlet set spildte ca. 16,7 mio. timer i trafikken pga. kø-kørsel. I 2010 var dette tal 13,5 mio. timer. Trængselsudfordringer i hovedstadsområdet er således steget betydeligt siden Trængselskommissionens betænkning. For morgenmyldretiden viser analysen, at især bilrejsende, der skal via Hillerød-, Køge-, og Helsingørfingrene ind til ringbyen eller centralkommunerne, tilbringer mere end 30 % af deres samlede reisetid i kø.

Trængsel på banenetten i dag

Trængslen på banenetten betyder, at der er flere strækninger, hvor kapaciteten på skinnerne i myldretiden stort set er udnyttet fuldt ud (se figur 3.2). Trængsel for banetrafikken handler også om, at der er flere tog i myldretiden, som er overbelagte, dvs. hvor passagerne ikke kan få en siddeplads. Analysen af belægningen af siddepladserne viser, at de største udfordringer for fjern- og regionaltogene med overbelagte tog er i Roskilde-fingeren. Men også Kystbanen er udfordret.

Det slås fast, at ”vi ikke kan bygge os ud af trængslen”, og tillige at førerløse biler og delebilsordninger ikke vil løse trængselsudfordringerne, tværtimod:

Vi kan ikke bygge os ud af trængslen

De udpegede infrastrukturprojekter både på vej- og bane kan ikke løse de fremtidige trængselsudfordringer.

Vejprojekter som fx Ring 5 Syd og en Østlig Ringvej har en stærkt aflastende effekt på dele af vejnettet, men øger også bilkørsel i forhold til en situation, hvor der kun realiseres store baneprojekter.

Førerløse biler og delebilsordninger vil ikke løse trængselsudfordringerne

Selvom førerløse biler forventes at kunne udnytte vejenes kapacitet bedre, bidrager de samlet set til øget trængsel.

Flere husholdninger vil anskaffe sig bil, og personer, der i dag ikke kan køre bil, kan anvende en førerløs bil i fremtiden.

Delebiler betyder, at den samlede vognpark kan udnyttes bedre, men antallet af ture i bil forventes at stige og vil derfor ikke reducere trængselsudfordringerne.

Kernen i trafik- og mobilitetsstrategien er et regionalt trafik- og mobilitetsnet: et net bestående af knudepunkter og trafikkorridorer

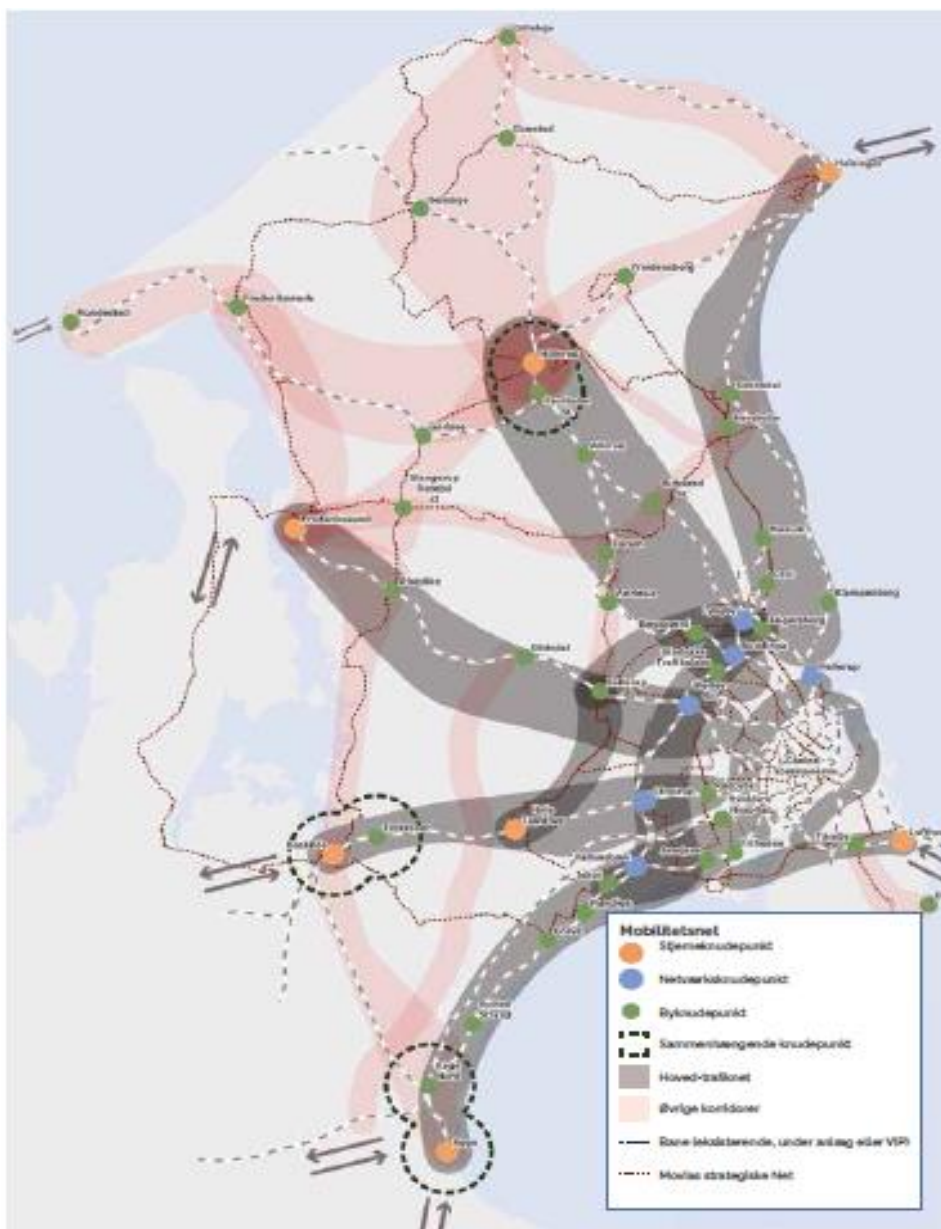
Knudepunkterne er der hvor man starter, slutter eller skifter, mens trafikkorridorerne er de primære trafikåre mellem knudepunkterne, primært fingrene og ringvejssystemet

Det regionale trafik- og mobilitetsnet er defineret som et net bestående af knudepunkter og trafikkorridorer. Knudepunkterne er stationer/terminaler, som har to primære funktioner, og vægten mellem disse er forskellige fra knudepunkt til knudepunkt:

1. Knudepunktet er udgangspunkt og mål for en stor del af turene i regionen.
2. Knudepunktet giver mulighed for at skifte mellem transportmidler – både kollektiv og individuel – og er derfor et af de centrale elementer i at sikre muligheden for sammenhæng i transporttilbuddet på tværs af transportformer.

Trafikkorridorerne er de primære trafikåre mellem knudepunkterne samt til og fra regionen. Trafikkorridorerne centrale funktion er at sikre effektive muligheder for at transportere sig mellem knudepunkterne med forskellige transportmidler – bil, bus, tog og cykel. Transportudbuddet vil variere fra korridor til korridor afhængig af transportbehov og infrastrukturen.

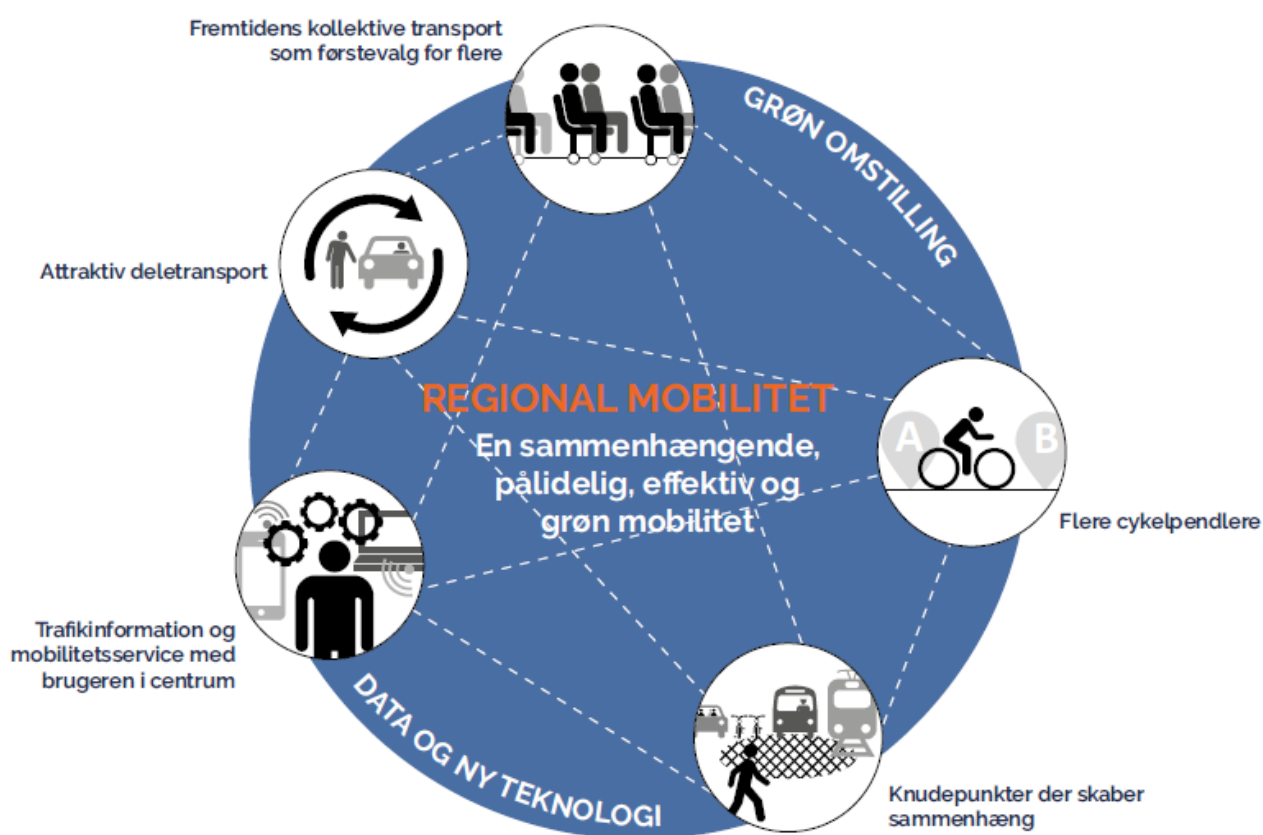
Knudepunkterne spiller en central og strategisk vigtig rolle i forhold til at dække det fremtidige mobilitetsbehov.



Figur 4.8. Det regionale trafik- og mobilitetsnet, som består af knudepunkter og trafikkorridorer. Knudepunkterne skal give mulighed for effektive skift mellem transportmidlerne, og skaber dermed sammenhæng i nettet. Trafikkorridorerne skal give effektive muligheder for at transportere sig mellem knudepunkterne med forskellige transportmidler – bil, bus, tog og cykel. Den enkelte korridors bredde er tilpasset, så den omfatter korridorens infrastruktur.

De fem strategiske hovedområder:

For at realisere en regional mobilitet, som er sammenhængende, pålidelig, effektiv og grøn, skal der strategisk satses på fem hovedområder, som ses på figuren: flere skal vælge den kollektive trafik, flere skal pendle på cykel, knudepunkter skal skabe sammenhæng, trafikinformation og mobilitetservice skal have brugeren i centrum og endelig skal deletransport være attraktiv:



Planen opremser en række konkrete indsatser, som kan gå på tværs af de fem strategiske udviklingsområder.

Til hvert af de fem strategiske udviklingsområder er der listet forslag til konkrete indsatser, der kan sættes i gang for at imødegå de udfordringer, som der adresseres i denne Trafik- og mobilitetsplan. Flere af indsatserne går på tværs af udviklingsområderne, og bidrager således til at imødekomme udfordringerne inden for flere områder.

Indsatserne er:

- 1) Styrket kollektivt hovednet
- 2) Tværgående samarbejde om udvikling af den kollektive transport
- 3) Mobility as a Service (MaaS)
- 4) Kørselsafgifter
- 5) Trafikprognoser og trafikinformation
- 6) Intelligent signalstyring og trafikledelse
- 7) Dialogværktøj til udvikling af knudepunkter
- 8) Udvikling af transportorienteret byudviklingsmetoder
- 9) Nemme skift og attraktive first/last mile løsninger
- 10) Kombinationsrejser med cykel
- 11) Udbygning af supercykelstinet
- 12) Udbygning af dele- og samkørselstjenester uden for de store byer
- 13) Samkørselsknudepunkter for multimodale rejser.

Centralkommunerne fylder meget lidt og er præget af urealistiske forestillinger om, at VIP-projekterne metroudbygning og Havnetunnel i sig selv kan reducere biltrafikken:

Centralkommunerne indgår kun i begrænset omfang i trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsregionen. Det skyldes dels at der her allerede gøres store indsatser for at forbedre mobilitetstilbuddene i form af fx nyanlæg af højklasset kollektiv infrastruktur og forbedringer af cyklisternes forhold, dels at en meget stor del af turene ikke kan betragtes som regionale rejser.

Transportmiddelfordelingen i centralkommunerne adskiller sig fra den øvrige del af hovedstadsregionen ved at have en større andel af ture til fods, på cykel og i kollektiv trafik. Både i København og på Frederiksberg blev omkring 30 % af turene foretaget på cykel i 2016²⁶).

Den høje andel af ture på cykel skyldes i høj grad, at cyklen er et attraktivt transportmiddel i meget trængselsramte områder med relativt korte rejseafstande, men også mange års fokus på udvikling af cykelinfrastruktur med bl.a. supercykelstierne. Kommende ruter som Københavnerruten, Fasanvejsruten, Roskilderuten, Avedøreruten og Helsingørruten vil yderligere styrke cykeltrafikken.

Ligeledes har udbygningen af Metroen stor betydning for indsatsen med at reducere andele af bilrejser. Cityringen og metrolinjer til Nordhavn og Sydhavnen vil gøre det væsentligt lettere at nå mål i centralkommunerne med offentlig transport. Dertil kommer også VIP-projektet med en letbane mellem Gladsaxe og Nørrebro.

Et andet VIP-projekt – Østlig Ringvej – vil aflaste store dele af vejnettet i de centrale bydele i København.

Arbejdet med at reducere trængsel i hovedkorridorerne udenfor centralkommunerne vil kunne få en positiv effekt på trængslen inde i centralkommunerne.

Vedrørende tidstab og beregning af samfundsmæssigt tab

I det seneste nummer af Trafik & Veje januar 2019 kan læses en artikel af kommunaldirektør Ole Jacobsen, som er formand for KKR Hovedstadens embedsudvalg for Trafik, Infrastruktur, Klima og Miljø, om 7-10 infrastrukturprojekter, som tilsammen skal udgøre en masterplan og forhindre at ”borgere og virksomheder ikke skal sande til i trængsel”. Han skriver således om tidstab og beregnet samfundsmæssigt tab:

”En aktuel rapport fra Region Hovedstaden viser, at regionens borgere i 2015 tilsammen spildte 16,7 millioner timer på at sidde i kø. Det svarer til et samfundsmæssigt tab på 3,1 mia. kr.” og i 2025 ”Selv med de allerede nu planlagte forbedringer i infrastrukturen så stiger antallet med 16,7 millioner spildte persontimer til 33,4 mio. spildte timer – hvilket kan resultere i et samfundsmæssigt tab på 6,1 mia. kr.”

Regnestykket ser ud til været baseret på samme udregningsgrundlag: et samfundsmæssigt tab på ca. 185 kr. per spildt time.



Dansk Industri

EN INFRASTRUKTUR I VERDENSKLASSE

DI's bud på en investeringsplan for dansk infrastruktur 2020 – 2030

<https://www.danskindustri.dk/arkiv/analyser/2019/2/investeringsplan-for-dansk-infrastruktur-2020-2030/>

Opsummering:

Alt i alt et forslag til en ti-årsplan for trafikinvesteringer for perioden 2020-30 primært baseret på udvidelse og udbygning af vejinfrastruktur, skitseret omkring velkendte positivt ladede trafikstrukturkoncepter: Det store H, som bliver til Det dobbelte H, dvs. påbegyndelse af en midtjysk motorvej, Fingerplan, som bliver til en "færdiggørelse" af Fingerplanen, dvs. en forlængelse og udvidelse af allerede eksisterende motorveje, og endelig et Danmark der hænger sammen, som udlægges som en kobling af mellemstore byer til motorvejsnettet. Dele af Togfondens fase 2 indgår i planen, men angives med følgende bemærkning under rubrikken anlægsstart: " Når det er muligt". Selvfølgelig omtales klimaproblematikken, men der er intet forsøg på at evaluere den foreslåede trafikinfrastrukturudvikling ud fra en klimamålsætning.

DI's estimat på stigning i trængselsomkostningerne:

Fra 20 mia. kr. i 2017 til 32 mia. kr. i 2030, dvs. en stigning på 61 %, detaljer i regnestykket fremlægges ikke, men er baseret på ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden fra 2018:

DI estimerer, at trængslen i trafikken kostede samfundet hele 20 mia. kr. i 2017. En stigning i trængslen på 61 pct. frem mod 2030, som forudsagt af Ekspertgruppen Mobilitet for Fremtiden, vil give en årlig omkostning på 32 mia. kr.³

DI's ønske til statslige trafikinfrastruktur for ti-året 2020-30: 70 mia. kr.

DI ønsker statslige investeringer i trafikal infrastruktur på 70 mia. kr. i tiårsperioden 2020-30, dvs. den samme investeringsramme, som Socialdemokratiet har fremført i sit trafikudspil. Herudaf skal 8,1 mia. kr. anvendes til baneprojekter og 48,9 mia. kr. til vejprojekter, dvs. henholdsvis 12 % og 70 % af de nye midler på 70 mia. kr. Det er godt nok vejenes tur!

Oversigt over anvendelsen af midler 2020–2030 fordelt på typer af projekter:

- Vejprojekter: 48,8 mia. kr., heraf 0,9 mia. allerede finansieret
- Baneprojekter: 9,7 mia. kr., heraf 0,6 mia. allerede finansieret
- Mindre projekter samt reserve: 5 mia. kr.
- Puljer: 8 mia. kr., heraf 6 mia. kr. til konkrete puljer.
- I alt statslige midler: 70 mia. kr.

De konkrete projekter

De konkrete projekter fordelt på perioden 2020-24 og 2025-30 fremgår af nedenstående oversigt.

Samtidig anføres, hvilke af de tre overordnede forkromede målsætninger projektet skal fremme: det robuste H, færdiggørelse af Fingerplanen og et Danmark der hænger sammen.

Det skal i den forbindelse erindres, at i den oprindelige fingerplan var S-togslinjer det dominerede element i fingrene. Hovedkraften bag det private initiativ Fingerplanen, arkitekten Steen Ejler Rasmussen blev dybt skuffet over, at motorvejene kom til at ødelægge hans vision.

PROJEKTER	Udgift mia. kr., 2018-priser ¹⁾	Pejlemærker			Anlægsstart
		Det robuste H	Færdiggør Fingerplan	Et Danmark der hænger sammen	
De nødvendige projekter for 2025	37,7				
Udvidelse af E20 Fredericia-Kolding	0,6				2020
Frederikssundsmotorvejen	3,8				2020
Udvidelse af E45, etaper ml. Randers og Vejle	3				2021
Hillerødmotorvejen	1				2021
Opgraderinger i Ring 4 Kbh	0,9				2021
3. Limfjordsforbindelse	6,8				2021
Næstved-Rønnede	1,6				2022
Kapacitet på Øresundsbanen	0,5				2022
Midtjysk motorvej, sydlige deletaper	7				2022
Udvidelse af E20 Odense	1,8				2023
Kalundborgmotorvejen	2				2023
Udbygning af M3 Kbh.	0,6				2023
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	0,6				2023
Ring 5 syd Kbh, Målev-Køge	7				2024
Dobbeltspor Tinglev-Padborg	0,5				2024
Til planrevisionen i 2024	20,8				
Udvidelse af Amagermotorvejen	1,5				2025
A26 Viborg V-Rødgård	0,9				2025
S-tog til Roskilde og evt. Helsingør	1,5				2026
Ny fly-over ved Ringsted Station	1				2026
Vendespor ved Carlsberg St.	0,2				2027
Midtjysk motorvej, nordlige deletaper	6				2027
Lukning af motorvejshul ved Herning	0,5				2028
Udvidelse af Helsingørmotorvejen	0,8				2029
Baneopgradering og dobbeltspor, ring syd	0,7				2029
Ring 5 eller 5½ midt Kbh Målev-Allerød	3				2030
Dele af Togfondens fase 2					
Regionale hastighedsopgraderinger på banen	1,5				Når muligt
Øvrige mindre projekter	0,1				Når muligt
Pulje til stationer	0,3				Når muligt
Pulje til parkering	0,4				Når muligt
Elektrificering Aalborg-Frederikshavn	0,9				Når muligt
Ny bane til Billund eller elektrificering Vejle-Struer	1,5				Når muligt
Puljer	8				2021
Mindre projekter og reserver	5				2021

¹⁾ Heraf er 1,5 mia. kr. allerede afsat som finansiering til Næstved-Rønnede (0,3 mia.), 3. Limfjordsforbindelse (0,6 mia.) og Hastighedsopgradering Ringsted-Odense (0,6 mia.)

Ud af de 15 projekter med anlægsstart før 2025 ses kun to baneprojekter, nemlig:

1/ Hastighedsopgradering Ringsted-Odense til en udgift på 0,6 mia. kr. og anlægsstart 2023

2/ Dobbeltspor Tinglev-Padborg til en udgift på 0,5 mia. kr. og anlægsstart 2024

Samlet for de to projekter: 1,1 mia. kr., hvilket kun udgør sølle 3 % ud af den samlede investeringsramme på 37,7 mia. kr. i denne første periode.

Perioden 2025-30 rummer flere baneprojekter, nemlig fire ud af i alt 11 projekter:

1/ S-tog til Roskilde og evt. til Helsingør til en samlet udgift på 1,5 mia. kr. og anlægsstart 2026

2/ Vendespor ved Carlsberg St. til en udgift på 0,2 mia. kr. og anlægsstart 2027

3/ Baneopgradering og dobbeltspor, ring syd til en udgift på 0,7 mia. kr. og anlægsstart 2029

4/ Dele af Togfondens fase 2, i alt 6 delprojekter, herunder til parkering, til en samlet udgift på 4,7 mia. kr., men med den pudsige anlægsstart: når muligt! Så man kan næppe sige, at Togfonden står DI's bankende hjerte nært.

Samlet for de fire projekter: 7,1 mia. kr., hvilket udgør 34 % af den samlede investeringsramme på 20,8 mia. kr. Men fraregnes Togfondens 2. fase, som jo kun skal iværksættes, når det er muligt, så ser regnestykket jo noget anderledes ud:

Samlet for de tre første projekter inden for perioden 2025-2030: 2,4 mia. kr., hvilket kun udgør 15 % ud af den reducerede samlede investeringsramme på 16,1 mia. kr. i denne anden periode.

De ti store milepæle realiseret via DI's investeringsplan

Prosaen omkring DI's opsummering af resultaterne af den statslige investeringsramme efter DI's ønske, som er stærkt domineret af ønsker til ny vejinfrastruktur, ser således ud:

Ti store milepæle før 2030

Resultatet af investeringsplanen er ti store milepæle, der udgøres af såvel nye som allerede vedtagne projekter:

- Anlæg af Femernforbindelsen og landanlæg
 - Principbeslutninger om påbegyndte anlæg af nye faste forbindelser, eksempelvis Kattegat og H-H
 - Færdiggjort signalprogram og elektrificering af banenettet
 - Bedre baneforbindelser mellem landsdelene og over grænserne
 - Tresporet motorvej på størstedelen af strækningen mellem Odense/Kolding og Randers
 - Ny sydlig midtjysk motorvej via Billund
 - Tredje Limfjordsforbindelse
 - Store byer som Kalundborg, Næstved og Viborg koblet på motorvejsnettet
-
- Færdiggjort fingerplan – herunder nye og forbedrede ringveje om København
 - En mere robust grundstamme af motorveje og jernbaner ("Det store H") og påbegyndte alternative korridorer ("Det dobbelte H").

De store alternativt finansierede projekter

Men investeringsiveren slutter jo ikke med de statslige skatte kroner. DI fremhæver yderligere en række velkendte og omkostningstunge projekter, som skal finansieres på anden vis (via OPP, salg af byggegrunde og brugerbetaling). Projekterne, som ligeledes skal igangsættes i perioden 2020-2030, fremgår af oversigten nedenfor. De fire suverænt mest omkostningstunge projekter er Kattegatforbindelsen til 50-136 mia. kr., Helsingør-Helsingborg forbindelsen til 28-30 mia.kr., Havnetunnelen til 20-28 mia. kr., og Metroforbindelse på tværs af havnesnittet til 14 mia. kr.

PROJEKTER	Udgift mia. kr., 2018-priser	Pejlemærker			Anlægsstart
		Det robuste H	Færdigger Fingerplan	Et Danmark der hænger sammen	
De store alternativt finansierede projekter					
Tunnel under Svanemøllen-Kbh Nordhavn	2,8				2020
Marselisstunnelen, Aarhus	1,6				2020
Østlig ringvej i Kbh + østlig metro (Lynetteholm)	20-28				2023*
Metroforbindelse på tværs af havnesnittet i Kbh	14				2025*
Lettbane på Frederikssundsvej i Kbh	3				2026*
Kattegatforbindelsen	50-136				2027*
H-H-forbindelsen (+ ring 5/6 nord)	28-30				2029*
Strategiske analyser, herunder en 3. Lillebæltsforbindelse eller Als-Fyn-forbindelse					Når muligt

*Angiver tentativ anlægsstart. Projektet har analyseres udførelse

En ny Ringmetro på begge sider af inderhavnen, som nævnes i KIK2, er således ikke nævnt i oversigten.

Alt i alt omfatter stort set ingen af disse alternativt finansierede projekter baneprojekter, dog med undtagelse af den anførte lettbane på Frederikssundsvej i København, som fastsættes til en udgift på 3 mia. kr. med anlægsstart 2026.

Aftale om et sammenhængende Danmark. Investeringsplan 2030.

Aftale mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti
12. marts 2019

<https://www.trm.dk/da/politiske-aftaler/2019/aftale-om-et-sammenhaengende-danmark-investeringsplan-2030>

Kommentarer

Det længe ventede trafikudspil blev således en smal aftale mellem regeringen og støttepartiet DF. Udspillet er tillige en opsigelse af aftalen Togfondens fase 2 og aftalen ”Bedre og Billigere kollektiv Trafik”, og såfremt andre partier vil tilslutte sig aftalen, så skal de også opsig disse to aftaler. Udspillet konkrete projekter ligner til forveksling Dansk Industris trafikudspil – og for den sags skyld – også Socialdemokratiets trafikudspil, dog fastholder Socialdemokratiet Togfondens 2. fase.

I oversigten over de offentlige investeringer 2020-2030 (Tabel 1) ses en samlet investeringsramme på 112,7 mia. kr., hvoraf 61,2 mia. (54 %) og 51,5 mia. kr. (46 %) til bane, men mange af disse investeringer er allerede besluttet og igangsat i forbindelse med tidligere aftaler, herunder Togfonden og ”Bedre & Billigere Kollektiv Trafik”). Såfremt alene investeringer til nye projekter + puljer til målrettede indsatser tages i betragtning, så ser rammen og fordelingen noget anderledes ud: investeringer på i alt 62,3 mia. kr. fordelt med 51,1 mia. kr. (82 %) til vejprojekter og 11,2 mia. kr. (18 %) til bane.

Tabel 1 | Offentlige investeringer

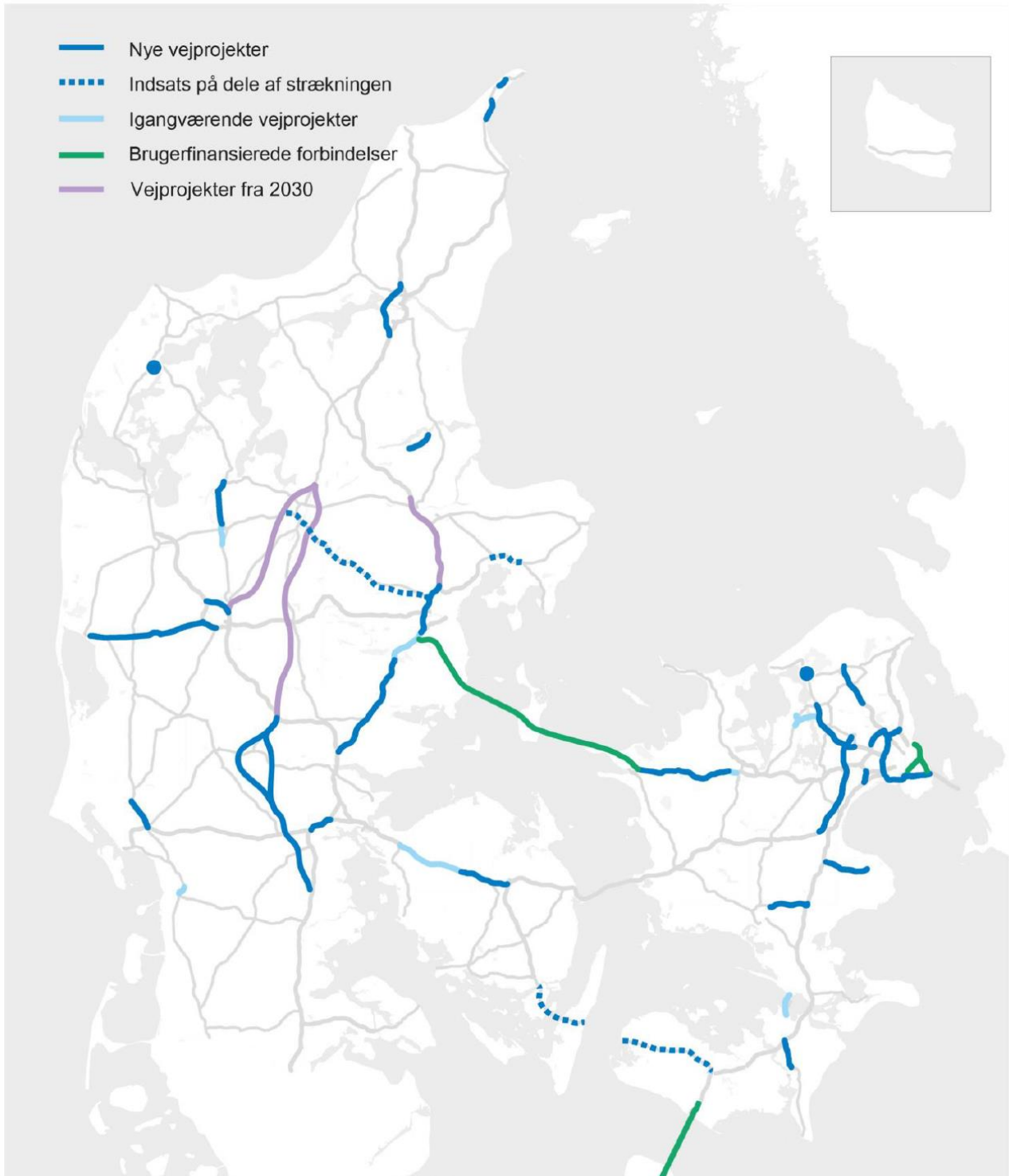
Mia kr. 2019-pl	Investeringsplanen	Udgifter til vej	Udgifter til bane
Igangværende projekter	21,8	2,7	19,1
Nuværende udgifter til vedligehold og fornyelse	22,5	5,5	17,0
Nye projekter	50,2	41,1	9,1
Puljer til målrettede indsatser mv.	12,1	10,0	2,1
Yderligere investering vedligehold og fornyelse	6,1	1,9	4,2
Samlede investeringer	112,7	61,2	51,5
Hertil ramme til DSB's indkøb af Fremtidens tog			20,0
I alt inklusiv indkøb af tog			71,5

Anm.: Der igangsættes projekter, som vil have afløb efter 2030. Udgifterne til igangværende og nye projekter er baseret på skøn.

Figurene 2 og 3 viser igangværende og nye projekter, såvel inden for 2030 finansieringsrammen og yderligere påtænkte projekter efter 2030, tillige med de store brugerfinansierede projekter Femern Bælt-forbindelsen, Havnetunnelen og Kattegatforbindelsen, som ikke er med i investeringsplanen.

Det fremgår tydeligt, at ”nu er det vejenes tur”

Figur 2 | Kort over igangværende og nye vejprojekter



Figur 3 | Kort over igangværende og nye baneprojekter



Aftalebetingelser

Nedenstående afsnit udgør et af aftalens centrale formuleringer omkring aftalepartiernes binding i aftaleperiodens fase 1 (til og med 2024) og fase 2 (efter 2024) tillige med betingelserne for andre partiers mulige tilslutning til aftalen. Andre partier skal simpelthen opsiges forliget om Togfonden og ”Bedre og Billigere” for at kunne tilslutte sig aftalen. Såfremt der sker et regeringsskifte efter et valg, så betyder disse aftalebetingelser sandsynligvis, at denne aftale vil opnå en rekordagtig kort varighedsperiode, men det betyder jo nok ikke, at hovedelementerne i form af dominans af vejprojekter vil se meget anderledes ud.

Aftalen omfatter igangsættelse af de prioriterede projekter frem til og med 2024. For prioriterede projekter med anlægsstart efter 2024 deltager alle partier i aftalen i drøftelserne. Der vil dog ikke være krav om enighed blandt alle partier, når prioriterede projekter efter 2024 skal igangsættes. Dette kan besluttes blandt partier i aftalen, der repræsenterer et flertal i Folketinget (simpelt flertal). Ligeledes kan puljerne i aftalen gennem hele perioden 2021-2030 udmøntes af et simpelt flertal i Folketinget blandt partierne i aftalen.

Aftaleparterne er enige om, at andre partier kan tilslutte sig aftalen under forudsætning af, at man bækker op om projekterne i både fase 1 og fase 2 i denne investeringsplan. En tilslutning til aftalen vil indebære adgang til deltagelse i den løbende udmøntning af puljer samt drøftelse i 2023 af igangsættelse af de resterende projekter.

Da nærværende aftale udgør en samlet plan for alle statslige infrastrukturinvesteringer frem mod 2030, indebærer aftalen således også, at Dansk Folkeparti opsiges forliget om Togfonden DK, samt forliget om Bedre og Billigere Kollektiv Trafik ved det kommende folketingsvalg, jf. sædvanlig forligsskik. De takstnedsættelser fra puljen til takstnedsættelser, som allerede er aftalt af forligskredsen bag aftale om Bedre og Billigere, vil fortsat gælde fremadrettet. Udisponerede midler i forligskredsen betragtes hermed som udmøntet. Midlerne i pulje til investeringer til forbedringer af den kollektive trafik, som også er afsat af forligskredsen bag aftale om Bedre og Billigere, er med til at sikre finansiering til en ny pulje til cykelprojekter i hele landet og vedligehold og fornyelse af jernbanen.

Andre partier, der måtte ønske at tilslutte sig aftalen, skal opsiges forliget om Togfonden DK samt forliget om Bedre og Billigere Kollektiv ved det kommende folketingsvalg.

De konkrete projekter

Tabel 2 udgør oversigten over de konkrete projekter og indsatser, som inddeles i fire temaer: ny infrastruktur, udbygning af eksisterende infrastruktur, ”god regional opkobling” og endelig puljer og styrket vedligehold. Det anføres, hvornår de pågældende projekt skal igangsættes (fase 1 eller 2) tillige med skønnet anlægsoverslag:

Tabel 2 | Oversigt over projekter og indsatser

(mia. kr. 2019-pl)	Igangsættes	Anlægsoverslag
Ny infrastruktur		
Tredje Limfjordsforbindelse ²	Fase 1 (2024)	6,6
Kalundborgmotorvejens 3. etape	Fase 1 (2023)	1,8
Frederikssundmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund	Fase 1 (2022)	3,4
Anlæg af motorvej, Næstved-Rønnede (Rute 54)	Fase 1 (2024)	1,5
Ny Midtjyske Motorvej, Haderslev-Give ¹	Fase 1 (2023)	5,8-7,5
Ny bane over Vestfyn	Fase 1 (2024)	4,8
Sydlig Ring 5 ²	Fase 2 (2025-2030)	6,5
<i>I alt ny infrastruktur</i>	-	30,4-32,1
Udbygning af eksisterende infrastruktur		
Udvidelse af E45, Aarhus S – Aarhus N	Fase 1 (2021)	1,5
Udvidelse af E45, Vejle (Hornstrup) – Skanderborg S	Fase 1 (2023)	3,0
Udvidelse af E20/E45, Kolding V – Motorvejskryds (MVK) Kolding	Fase 1 (2021)	0,6
Udvidelse af E20, Syd om Odense	Fase 1 (2021)	1,1
Øget kapacitet på Motorring 3	Fase 1 (2021)	0,3
Udvidelse af Hillerødmotorvejen, M3 til Ring 4 (begge retninger)	Fase 1 (2021)	0,2
Udvidelse af Ring 4 (nordlig del)	Fase 1 (2023)	0,9
Opgradering til motorvej af Hillerødmotorvejens forlængelse	Fase 1 (2023)	0,9
Opgradering til motorvej omkring Herning	Fase 1 (2023)	0,5
Hastighedsopgradering, Ringsted-Odense	Fase 1 (2021)	0,5
Københavns Lufthavn Station	Fase 1 (2022)	2,5
Ny Ellebjerg Station	Fase 1 (2022)	0,1
Udvidelse af Ring 4 (sydlig del)	Fase 2 (2025-2030)	0,5
Udvidelse af Amagermotorvejen	Fase 2 (2025-2030)	0,8
Udvidelse af Øresundsmotorvejen	Fase 2 (2025-2030)	0,8
Glostrup Station	Fase 2 (2025-2030)	0,3
<i>I alt udbygning af eksisterende infrastruktur</i>	-	14,5
God regional opkobling		
Øget kapacitet på Rute 15, Herning-Ringkøbing	Fase 1 (2021)	0,9
Billundbanen	Fase 1 (2023)	0,9
Kapacitetsforbedringer på Rute 26 mellem Aarhus og Viborg	Fase 1 (2022)	0,8
Kapacitetsforbedringer på Rute 34 mellem Haderup og Skive	Fase 1 (2024)	0,6
Anlæg af vejforbindelse til Stevns	Fase 1 (2024)	0,6
Udbygning af E55 mellem Sydmotorvejen og Nykøbing Falster	Fase 1 (2021)	0,5

Etablering af Mariager omfartsvej	Fase 1 (2022)	0,4
Kapacitetsforbedringer på Rute 11 fra Korskroen til Varde	Fase 1 (2024)	0,4
Udbygning af Rute 40, Aalbæk-Skagen	Fase 1 (2021)	0,1
Kapacitetsforbedringer på Rute 9 mellem Maribo og Svendborg (Nørreballe mv.)	Fase 1 (2024)	0,1
Udbygning af Rute 15, Bale-Tåstrup	Fase 1 (2024)	0,1
<i>I alt god regional opkobling</i>	-	5,4
<i>I alt besluttede projekter i fase 1</i>	-	41,3-43,0
<i>I alt besluttede projekter i fase 2</i>	-	8,9
Puljer og styrket vedligehold (vej og bane)		
Pulje til øvrige statsveje	Fase 2 (2025-2030)	5,6
Pulje til bedre fremkommelighed, tilgængelighed og trafiksikkerhed	2021-2030	1,5
Pulje til støjbekæmpelse	2021-2030	1,6
Pulje til bedre cykelinfrastruktur	2021-2030	1,0
Pulje til hastighedsopgraderinger mv. på jernbanen	Fase 2 (2025-2030)	2,1
Pulje til undersøgelse af udvikling af infrastrukturen	2021-2023	0,3
Totaløkonomisk vejvedligeholdelse	2021-2030	1,9
Nedbringelse af efterslæb på fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen	2021-2030	4,2
<i>I alt puljer og styrket vedligehold (vej og bane)</i>	-	18,2
<i>I alt nye prioriteringer</i>		68,4-70,1

Under de samme overskrifter gennemgås kort de enkelte projekter. De største af projekterne gennemgås i form af offentliggjorte såkaldte Faktaark.

Nedenfor er udvalgt nogle af de projekter, som RBT og samarbejdende Netværk for bæredygtig transport og Bevar jordforbindelsen har koncentreret sig om.

Ny infrastruktur (vej og bane)

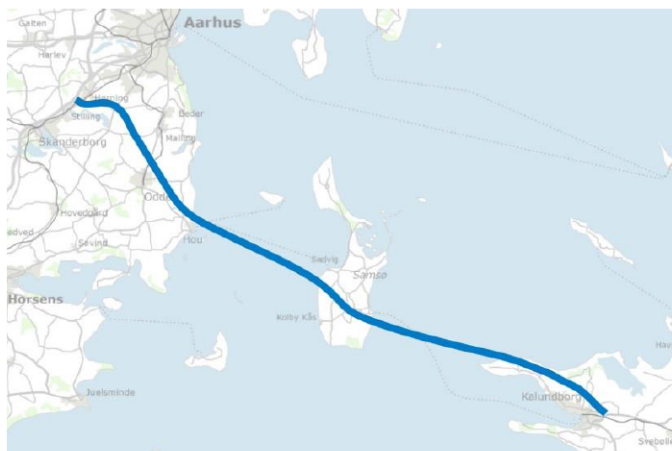
I afsnittet ”Ny infrastruktur” ses En fast kattegatforbindelse tillige med den sydlige del af Ny Midtjyske Motorvej. En ”færdiggørelse” af Hærvejsmotorvejens nordlige del hører til i afsnittet ”Videre perspektiver på vej og bane”, idet denne del af motorvejsprojektet planlægges igangsat efter 2030.

Kattegatforbindelsen

Forundersøgelsen skal omfatte to forskellige forbindelser: en ren vejforbindelse og en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. Vejdirektoratet skal i samarbejde med Sund & Bælt Holding A/S stå for forundersøgelsen. Generelt er transportministeren Ole Birk Olesens fingeraftryk lidet mærkbart i hele trafikudspillet. Finansministeriet er musklen bag udspillet.

En fast Kattegatforbindelse

Der igangsættes i 2019 en forundersøgelse af en fast Kattegatforbindelse som vil være den første konkrete planlægningsundersøgelse af projektet og vil således give et billede af, hvordan en fremtidig forbindelse potentielt kan se ud. Forundersøgelsen vil bl.a. indeholde undersøgelser af forskellige tekniske løsninger for den faste forbindelse (bro- og tunnelloøsninger), mulige linjeføringer, screening af miljøforhold, geotekniske vurderinger samt trafikale, samfundsøkonomiske og finansielle analyser.



Parterne er enige om, at der gennemføres en forundersøgelse for to forskellige forbindelser over Kattegat: en ren vejforbindelse og en kombineret vej- og jernbaneforbindelse. Begge løsninger er med tilhørende landanlæg. Forundersøgelserne gennemføres i et samarbejde mellem Vejdirektoratet og Sund & Bælt Holding A/S. Ved forundersøgelse afslutning mødes parterne med henblik på at drøfte videre proces.

Der gennemføres i forbindelse med forundersøgelsen en vurdering af mulighederne for at genanvende den kommende tunnelementfabrik i Rødbyhavn til at fremstille elementer til dele af en fast Kattegatforbindelse.

Hvis forundersøgelsen viser, at projektet kan brugerfinansieres, vil aftaleparterne tage stilling til den videre proces.

Hærværksmotorvejen

En VVM-undersøgelse og en forundersøgelse for strækningen Haderslev-Give forventes afrapporteret i løbet af 2019

Ny Midtjyske Motorvej mellem Haderslev og Give

Anlæg af en parallelmotorvej til E45 i Jylland har længe været drøftet, og i 2016 blev der igangsat en forundersøgelse af en nordlig del fra Give til Hobro og en VVM-undersøgelse af en sydlig del fra Haderslev til Give, som forventes at være færdige i 2019. Formålet med en ny midtjysk motorvej er dels at skabe forbedrede vejforbindelser i Jylland og dels at aflaste Rute 13 (Vejle-Viborg-Haverslev) og E45 Østjyske Motorvej.

Der gennemføres en VVM-undersøgelse af en midtjysk motorvej på strækningen fra Haderslev til Give. Samtidig gennemføres en forundersøgelse af en midtjysk motorvej mellem Give og Hobro. Begge forventes afrapporteret i 2019.



Aftaleparterne er enige om at anlægge en ny midtjysk motorvej fra Haderslev til Give. I VVM-undersøgelsen af projektet undersøges både en linjeføring øst og vest om Billund. Den østlige linjeføring er i en strategisk analyse vurderet til 5.792 mio. kr., mens den vestlige ved et groft overslag er vurderet til omkring 7.500 mio.kr.

Når VVM-undersøgelsen er endeligt afsluttet, og Vejdirektoratet har fremsendt indstilling ultimo 2019, vil der kunne træffes beslutning om linjeføringen for projektet primo 2020. Projektet igangsættes i 2023.

Strækningen Give-Viborg skal iværksættes efter 2030

Videre perspektiver på vej og bane

Udviklingen af motorvejsnettet i Jylland

Med aftale om Aftale om et sammenhængende Danmark – Investeringsplan 2030 gennemføres der markante investeringer i udvidelse af det jyske motorvejsnet frem mod 2030. Parterne er herudover enige om, at der i en ny flerårig plan for perioden 2030 og frem i 2030 igangsættes en fortsættelse af den midtjyske motorvej fra Give op mod Viborg samt en fortsat udbygning af E45 nord for Aarhus op mod Randers. Der gennemføres aktuelt VVM-undersøgelse af E45 mellem Aarhus N og Randers N, som forventes færdig i 2020. I forlængelse heraf er parterne enige om at der ved drøftelserne i 2023 skal findes finansiering til at gennemføre VVM-undersøgelse af midtjysk motorvej fra Give op mod Viborg. Opstarten i 2030 af disse projekter finansieres af puljen til opgradering af statsveje.

Udbygningen af Københavns Lufthavn Station ses som første projekt i afsnittet Udbygning af eksisterende infrastruktur.

Perron- og sporkapacitet skal udbygges i forventning om den stærke vækst i flytrafik. Samtidig udbygges motorvejskapaciteten mod lufthavnen, så der tillige skal etableres parkeringshuse oven på stationen. Salg af parkeringshusene forventes at bidrage til finansiering af trafikudspillet med 1,5 mia. kr.

Udbygning af eksisterende infrastruktur (vej og bane)

Københavns Lufthavn Station

Det årlige passagertal gennem Københavns Lufthavn Station forventes at stige mærkbart over de kommende år. Passagerer udgøres dels af pendlere mellem Sverige og Danmark, dels af rejsende til og fra Københavns Lufthavn. Der er derfor behov for at udvide både perron- og sporkapaciteten på og omkring stationen. Der er i 2018 gennemført en forundersøgelse af projektet.

Aftaleparterne noterer sig, at Sund og Bælt Holding A/S som et led i projektet etablerer parkeringshuse oven på det nye stationsanlæg. Det er forudsat, at parkeringshusene sælges for mindst 1.500 mio. kr., når byggeriet står færdigt. Salget bidrager til at finansiere projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 2.500 mio. kr. (2019-pl) til udbygning af Københavns Lufthavn Station. Projektet igangsættes i 2022.

I afsnittet ”God global opkobling” ses bl.a. de to personaftryk fra DF i aftalen: Kim Christiansens ”Etablering af Mariager omfartsvej” og Thulesen Dahls ”Billundbanen”

God regional opkobling

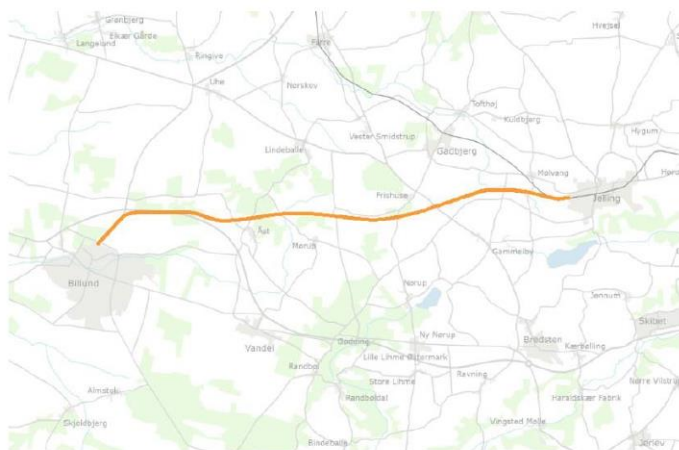
Linjeføringen for Billundbanen mellem Vejle og Billund er endnu ikke fastlagt. Godt nok er RBT begejstret for udbygning af jernbanenettet, men vi kunne nok pege på mere brugbare jernbanesatsninger.

Billundbanen

I dag er der ingen togbetjening af Billund lufthavn eller Billund by, men busbetjening fra blandt andet Vejle. Ved at anlægge en ny bane, som kobler sig til Vejle-Herning banestrækningen, kan der opnås togbetjening af Billund lufthavn og Billund by fra Vejle.

Der er i 2018 udarbejdet beslutningsgrundlag for projektet.

Aftaleparterne er enige om at prioritere 926 mio.kr. (2019-pl) til at anlægge en ny bane mellem Vejle og Billund. Parterne mødes snarest for at fastlægge linjeføringen. Projektet igangsættes i 2023.



Aftaleparterne er enige om at sikre finansiering til den efterfølgende togdrift inden banen åbner.

En sammenhængende og moderne jernbane

Endelig rummer aftalen et afsnit med overskriften ”En sammenhængende og moderne jernbane”

De omtalte tre store projekter er allerede aftalt: udrulningen af signalsystemet, elektrificeringsprogrammet og indkøbet af nye tog.

Afslutningen af Togfondens fase 1 i form af en ny dobbeltsporet jernbane på Vestfyn er heller ikke kommet i stand på initiativ af den nuværende regering.

Endelig nævnes en undersøgelse i perspektiverne i at indføre batteritogsdrift på Nordvestbanen og Odsherredbanen, et projekt som ventes afrapporteret medio 2019.

De tre store og sammenhængende projekter - signalprogrammet, elektrificeringen og indkøbet af nye tog – skal realiseres i det næste årti med det formål at sikre fremtidens togdrift med moderne elektrisk togmateriel.

Med signalprogrammet investeres ca. 20 mia. kr. i udrulningen af nyt moderne signalsystem, der er ved at blive indført som standard i hele EU. Det nye signalsystem skal medvirke til at sikre større driftssikkerhed, flere tog til tiden, en forhøjelse af tophastigheden til 200 km/t og kortere rejsetid.

Elektrificeringen i Østjylland mellem Fredericia og Aalborg samt elektrificering af Nordvestbanen mellem Roskilde og Hølbæk/Kalundborg omfatter en samlet investering på op mod 7 mia. kr., heraf 3,6 mia. kr. i perioden 2021-2030. Elektrificeringen er afgørende for indkøbet af moderne el-materiel med en tophastighed på 200 km/t mod 180 km/t i dag, der frem mod 2030 skal erstatte DSB's aldrende dieselmateriel. Det nye el-materiel er samtidig en forudsætning for at få fuldt udbytte af de omfattende infrastrukturforbedringer af jernbanen. Den samlede investering på op til 20 mia. kr. i Fremtidens Tog udgør således et væsentligt bidrag til en effektiv og driftssikker togdrift med en forbedret punktlighed til gavn for passagererne. Herudover investeres 11,6 mia. kr., heraf 5,1 mia. kr. i perioden 2021-2030, i en udbygning af jernbanen fra Ringsted til den kommende Femern Bælt forbindelse, herunder med etableringen på den nye Storstrømsbro.

Aftaleparterne er enige om, at der i 2024 igangsættes anlæg af en ny dobbeltsporet jernbane på Vestfyn. Anlæg af en ny bane på Vestfyn (4,8 mia. kr.) vil øge kapaciteten og bidrage til kortere rejsetider og forbedre punktligheden for de mange passagerer i landsdelstrafikken. Endvidere etableres en pulje på 2,1 mia. kr. til hastighedsopgradering af jernbanenettet, dér hvor det kommer passagerne mest til gode i form af kortere rejsetid og bedre punktlighed. Parterne noterer sig, at Togfondens fase 1 dermed er finansieret og bliver gennemført.

Endvidere noterer parterne sig, at der er igangsat en undersøgelse af perspektiverne i at indføre batteritogsdrift på Nordvestbanen mellem Hølbæk og Kalundborg samt på Odsherredsbanen mellem Hølbæk og Nykøbing Sjælland. Projektet forventes afrapporteret medio 2019. Batteritogsdrift rummer mulighed for at spare omkostningerne til elektrificering mellem Hølbæk og Kalundborg samtidig med, at der bibeholdes direkte togforbindelse mellem København og Kalundborg og skabes mulighed for direkte tog mellem Nykøbing Sjælland og København. Parterne er enige om, at drøfte muligheden for at indføre batteritogsdrift på Nordvestbanen i efteråret 2019. Beslutning om en eventuel unndladelse af elektrificering af strækningen Hølbæk-Kalundborg afventer denne drøftelse.

Pendlerfradrag på Storebælt

Pendlerfradraget skal sættes op og giver regeringen et mindreprovenu

Broafgiften, der skal betales for at passere Storebæltsforbindelsen, kan udgøre en barriere for at søge arbejde på den anden side af broen. For at styrke incitamenterne til at pendle på tværs af Danmark er aftalepartierne enige om at forhøje det særlige brofradrag for passage af Storebæltsforbindelsen i bil eller motorcykel fra de gældende 110 kr. til 130 kr.

Det vil være til gavn for arbejdstagere og virksomheder, der anvender broen, og det kan bidrage til at skabe en større balance og sammenhæng mellem landsdelene.

Ændringen af brofradraget indtræder i 2021 og indebærer et forventet mindreprovenu for staten på 4 mio. kr. årligt fra 2021. Udgifterne finansieres af regeringsreserven.

Finansiering af investeringsaftalen

Som det fremgår af nedenstående afsnit Finansiering er der alene peget på ny finansiering for i alt på 16,3 mia., idet hovedparten af de 112,7 mia. kr. allerede er afsat til infrastrukturprojekter: 1/Udbytter fra Storebælt på i alt 7,9 mia. kr., 2/ Effektiviseringer af jernbanen, bl.a. via udbud, på 1,1 mia. kr., 3/ Provenu vedrørende udbytter til A/S Øresund, på i alt 5,8 mia. kr. og 4/ Indtægter via salg af parkeringshuse på Københavns Lufthavns Station, skønnet til mindst 1,5 mia. kr.

Finansiering

Aftalen om Investeringsplan 2030 tager afsæt i de økonomiske rammer i den seneste mellemfristede opdatering frem mod 2025 i Opdateret 2025-forløb, august 2018. Infrastrukturinvesteringerne – både allerede igangværende og nye investeringer – finansieres af rammen til offentlige investeringer.

Regeringen og Dansk Folkeparti er herudover enige om at tilvejebringe yderligere finansieringsbidrag bestående af:

- Udbytter fra Storebælt ud over det i forvejen aftalte på i alt 7,9 mia. kr. i 2024-2030
- Effektiviseringer på jernbanen, herunder f.eks. ved udbud, på i alt 1,1 mia. kr. i 2025-2030
- Provenu vedr. udbytter til A/S Øresund på i alt 5,8 mia. kr. i 2021-2030.
- Indtægter på mindst 1,5 mia. kr. fra salg af parkeringshusene ved Københavns Lufthavn Station

Regeringen og Dansk Folkeparti har med aftale om finansloven 2018 besluttet at nedsætte taksterne over Storebælt med 15 pct. pr. 1. januar 2018 og med 25 pct. pr 1. januar 2023 (i faste priser). Det lægges til grund, at taksterne på forbindelsen herefter fastholdes i perioden. Det bidrager til at sikre indtjeningsgrundlaget for den kommende faste forbindelse over Femern og er en forudsætning for etablering af en brugerbetalt fast Kattegatforbindelse.

Med de aftalte takstnedsættelser er det vurderingen, at A/S Storebælt vil kunne udbetale udbytter på 1,2 mia.kr. årligt fra 2024 og frem. Som følge af den afsluttende udbyttebetaling på 0,5 mia.kr. i 2024 til finansiering af motorvejsudvidelsen på Vestfyn vil der dermed kunne tilvejebringes et samlet finansieringsbidrag på 7,9 mia.kr. gennem udbyttebetalinger fra A/S Storebælt.

Det vurderes, at der kan indfries effektiviseringer på jernbanen gennem en række tiltag, herunder udbud, hvilket analyseres nærmere frem mod udløbet af den nuværende kontrakt med DSB i 2024. Der er derfor forudsat en effektiviseringsgevinst på i alt 1,1 mia.kr. fra 2025 og frem til 2030. Det skal bl.a. ses i lyset af, at der i forbindelse med udbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland samt Svendborgbanen er opnået betydelige besparelser.

De danske og svenske ejere af Øresundsbro Konsortiet vedtog i foråret 2018 en ændret udbyttepolitik, der bl.a. indebærer, at Øresundsbro Konsortiet begynder at betale udbytter til A/S Øresund. Dette forventes isoleret at forbedre den strukturelle saldo med i størrelsesorden 0,6 mia. kr. årligt, svarende til et forventet strukturelt provenu på samlet ca. 5,8 mia. kr. i 2021-2030

Kjeld A. Larsen

marts 2019