

**Aftale mellem regeringen
(Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti),
Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og
Det Konservative Folkeparti om:**

En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.

21. marts 2013

Indledning

Parterne bag aftalen om En grøn transportpolitik fra 2009, regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti har indgået en aftale om en række nye initiativer på transportområdet.

Aftalen omfatter initiativer for i alt ca. 3,5 mia. kr. De konkrete elementer er følgende:

- *Beslutningen om en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen.* I første omgang finansieres den videre projektering af den nye bro.
- *Beslutning om opgradering af Femern Bælt-forbindelsens jernbanelandanlæg til 200 km/t.* Jernbanestrækningen Ringsted – Storstrømsbroen og Orehoved – Rødbyhavn udbygges, så persontog kan køre 200 km/t. Der etableres desuden en ny dobbeltsporet bro over Masnedssund.
- *Ny fjordforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund.* Der etableres en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på den nye fjordforbindelse, dels ved hjælp af et statsligt bidrag inden for en ramme af 425 mio. kr. Forbindelsen etableres som en sydlig højbro.
- *Forstærket indsats mod trængsel på vejene.* Der spildes hver dag mange timer i kø på de danske veje. Med aftalen prioriteres en målrettet udbygning og forbedring af kapaciteten på nogle af de mest trafikerede vejstrækninger i Danmark. Der afsættes i alt ca. 1,5 mia. kr. til indsatsen. Indsatsen vil gøre det nemmere for borgere at komme til og fra arbejde, og virksomhedernes muligheder for at bl.a. at fragte varer bliver forbedret.
- *Ny pulje til medfinansiering af kommunale ønsker i forbindelse med statsvejnettet.* Kommuner, der eksempelvis ønsker et nyt tilslutningsanlæg til en motorvej, får nu mulighed for at ansøge om statslig medfinansiering til projektet, dér hvor der også er statslige interesser i projektet. Sådanne projekter vil både kunne være til gavn for den lokale erhvervsudvikling og for fremkommeligheden. Der afsættes 100 mio. kr. til puljen.
- *Mulighed for forlodsøvertagelser for borgere berørt af undersøgte vejprojekter.* Der foreligger færdige VVM-undersøgelser for en række vejprojekter, som der på nuværende tidspunkt ikke er midler i Infrastruktur fonden til at igangsætte. Dette kan bringe grundejere langs de undersøgte linjeføringer for de enkelte projekter i en usikker situation, bl.a. i forhold til mulighed for salg af ejendom m.v. Der afsættes derfor en pulje til mulige forlodsøvertagelser i forbindelse med en række konkrete vejprojekter.
- *Timemodellen på jernbanen.* Visionen med Timemodellen er, at der skal sikres hurtigere togforbindelser i landsdelstrafikken. Med aftalen igangsættes konkrete hastighedsforbedrende tiltag på strækningerne København – Odense og Aarhus - Aalborg.
- *Nye initiativer i puljer for 0,3 mia. kr.,* herunder en lang række konkrete projekter indenfor bl.a. trafikikkerhed, støjbekæmpelse og energieffektive transportformer.
- *Styrkelse af havne som transportknudepunkter – Havnepakke III.* Med aftalen igangsættes en række konkrete projekter på vej- og baneområdet for i alt 0,5 mia. kr., der vil være til gavn for havnenes muligheder for at fungere som knudepunkter for fragt af gods og varer.

Anlæg af ny Storstrømsbro

Det blev i efteråret 2011 klart, at den nuværende Storstrømsbro ikke vil kunne holde til den øgede jernbanegodstrafik, der vil komme, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Banedanmark har derfor udarbejdet et beslutningsgrundlag for mulige løsninger.

Storstrømsbroen har stor regional betydning og er samtidig en vigtig del af jernbanekorridoren mellem København og Tyskland. Denne jernbanekorridor vil i løbet af de kommende år blive styrket markant med etableringen af den nye bane København-Ringsted via Køge og det kommende anlæg af Femern Bælt-forbindelsen med tilhørende jernbanelandanlæg.

En beslutning om at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen vil sikre den fremtidige kapacitet i denne centrale jernbanekorridor til Europa. En ny kombineret vej- og jernbanebro vil også sikre den lokale og regionale mobilitet, hvor det er vigtigt at opretholde vejforbindelsen over Storstrømmen af hensyn til den lokale trafik mellem Falster og Sydsjælland.

Parterne har noteret sig, at der ved indgåelse af de store kontrakter på Signalprogrammet er opnået en betydelig besparelse. Der er herved tilvejebragt midler til finansiering af en ny Storstrømsbro.

Parterne har noteret sig, at det må forventes, at der kan tildeles TEN-T-støttemidler til dækning af dele af omkostningerne til projekteringen af den nye Storstrømsforbindelse, og at det vil være muligt at søge TEN-T-støtte til omkostningerne i anlægsfasen. I bedste fald vurderes den samlede TEN-T-støtte at kunne beløbe sig til op til 916 mio. kr. TEN-T-regelsættet er under revision, og der er derfor usikkerhed om reglerne for tildeling af TEN-T-midler fra 2014 og frem.

En ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen har en skønnet anlægsudgift på i alt 3.991 mio. kr. (inkl. cykel- og gangsti). Parterne er enige om at afsætte 224 mio. kr. til projektering frem til vedtagelse af anlægslov. Vejdirektoratet forestår projektet.

Parterne har noteret sig, at regeringen opretholder et råderum i Infrastruktur fonden til at kunne finansiere den resterende anlægsudgift.

Som led i fremsættelse af forslag til anlægslov for Femern Bælt-projektet vil der blive udarbejdet et opdateret beslutningsgrundlag. Det opdaterede beslutningsgrundlag vil bestå af:

- Et nyt anlægsbudget baseret på konkrete tilbudspriser for anlægsarbejderne. Femern A/S igangsatte den 2. oktober 2012 prækvalifikation af anlægsarbejderne, og selskabet forventer at have modtaget tilbudspriser, inden forslaget til anlægslov fremsættes i Folketinget.
- En opdateret trafik- og indtægtsprognose baseret på Landstrafikmodellen.
- Tildeling af TEN-T midler. Europa-Kommissionen forventes at have besluttet, hvor meget TEN-T-støtte Femern Bælt-projektet tildeles i perioden fra 2014 til 2020.
- En opdateret rentabilitetsberegning baseret på det nye anlægsbudget, den opdaterede trafik- og indtægtsprognose og tildelt TEN-T-støtte frem til 2020. Rentabilitetsberegningen vil angive en opdateret tilbagebetalingstid for det samlede Femern Bælt-projekt.

Når der i 2014 som led i fremsættelse af forslag til anlægslov for Femern Bælt projektet foreligger et konsolideret anlægsbudget baseret på konkrete tilbudspriser, en opdateret trafik- og indtægtsprognose og tildeling af TEN-T midler fra Europa-Kommissionen, tages endelig stilling til finansieringen af

projektet, herunder under hensyntagen til Sund & Bælt koncernens samlede økonomi. Parterne vil, hvis der kommer anden finansiering til Storstrømsbroen, være opmærksomme på vejprojekter.

Parterne har endvidere noteret sig, at der kan komme et tilbageløb til Infrastrukturfonden fra evt. TEN-T-støtte til Storstrømsbroen, som vil kunne frigøres til andre formål. Der søges i første omgang om 112 mio. kr. til udgifter til projektering mv. for perioden 2012-2015 frem til vedtagelse af en anlægslov. Der forventes også i en kommende ansøgningsrunde at kunne søges om yderligere støtte til projekteringsfasen.

Den nye dobbeltsporede jernbane vil blive anlagt, så passagertog kan passere med 200 km/t, og vejbanen vil blive anlagt til passage med 80 km/t.

Gang- og cykelstien på den eksisterende Storstrømsbro er bindeleddet for cykelturismen mellem Sjælland og Falster. Parterne har noteret sig vigtigheden af at opretholde forbindelsen over Storstrømmen for gående og cyklister, da der ikke er alternative ruter. Parterne er derfor enige om, at den nye bro anlægges med en kombineret dobbeltrettet gang- og cykelsti indenfor en ramme på 100 mio. kr.

Femern Bælt-forbindelsens landanlæg

I henhold til den politiske aftale september 2008 mellem Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre og Det Konservative Folkeparti, som Dansk Folkeparti og Liberal Alliance har tilsluttet sig efterfølgende, om den faste forbindelse over Femern Bælt, skal jernbanestrækningerne Vordingborg–Storstrømsbroen og Orehoved–Rødbyhavn udbygges til dobbeltspor, og jernbanestrækningen Ringsted–Rødbyhavn skal elektrificeres.

Parterne er enige om, at strækningerne Ringsted–Storstrømsbroen og Orehoved–Rødbyhavn udbygges, så persontog kan køre 200 km/t, således at det i forbindelse med en ny Storstrømsbro vil være muligt at køre tog med 200 km/t på hele strækningen mellem København og Tyskland. Der etableres en ny dobbeltsporet betonbro over Masnedsund øst for den eksisterende bro.

Der er i dag motorvej mellem Sakskøbing og Rødbyhavn. Parterne er enige om, at der på nuværende tidspunkt alene foretages nødvendig opgradering af motorvejsstrækningen i form af miljøtiltag.

De anførte udbygninger af vej- og jernbaneanlæggene i tilslutning til den faste forbindelse over Femern Bælt ligger inden for rammerne af det anlægsskøn på godt 8,8 mia. (2012-prisniveau), der blev forudsat i den senest offentliggjorte rentabilitetsberegning af det samlede Femern Bælt-projekt med en beregnet tilbagebetalingstid på 39 år. Udbygningen bliver finansieret af afkast fra den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

Ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund

Parterne er tidligere blevet enige om, at det er målet, at der skal etableres en ny sydlig fjordforbindelse ved Frederikssund, og at denne skal søges finansieret ved brugerbetaling.

Frederikssund Kommune har i marts 2012 tilkendegivet, at man kan acceptere brugerbetaling på en ny fjordforbindelse syd for Frederikssund, dog således at der ikke opkræves brugerbetaling på den eksisterende bro.

På baggrund af Frederikssund Kommunes indspil er undersøgt en brugerfinansieringsmodel med brugerbetaling på en ny fjordforbindelse og gratis passage af den gamle Kronprins Frederiks Bro. Beregninger viser, at en sådan brugerfinansieringsmodel forudsætter et statsligt bidrag.

Parterne er enige om at etablere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på en ny fjordforbindelse, dels ved hjælp af et statsligt bidrag inden for en ramme på 425 mio. kr., der afsættes fra Infrastrukturonden. Forbindelsen etableres som en sydlig højbro svarende til Vejdirektoratets hovedforslag. Parterne er enige om, at det er en forudsætning for denne løsningsmodel, at Frederikssund Kommune bidrager med at regulere trafikken på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, således at der skabes det nødvendige trafikale grundlag på en ny sydlig fjordforbindelse.

Vejdirektoratet går i gang med forberedelsen af projektet, og Transportministeriet vil sammen med Finansministeriet udarbejde forslag til den konkrete organiserings- og finansieringsmodel med henblik på forberedelse af en anlægslov.

Nyt tilslutningsanlæg ved Odense

Med aftalen om Bedre mobilitet af 26. november 2010 afsatte parterne 45 mio. kr. til et nyt tilslutningsanlæg ved det kommende sygehus ved Odense. Tilslutningsanlægget indgår i VVM-undersøgelsen af en udbygning af motorvejen syd om Odense. Det nye tilslutningsanlæg vil sikre en effektiv adgang fra motorvejen til sygehuset.

Parterne konstaterer, at hvis anlægget af det nye tilslutningsanlæg så vidt muligt færdiggøres, inden sygehusbyggeriet går i gang, vil det være til stor gavn for sygehusbyggeriet og aflaste de lokale veje i området for den tunge trafik, der vil være i forbindelse med opførelsen af sygehuset. Region Syddanmark forventer byggestart i 2015.

Parterne er derfor enige om at afsætte yderligere 161 mio. kr. til anlæg af tilslutningsanlægget, som udformes som et såkaldt trompetanlæg, som er billigere end et alternativ S-anlæg, og som ifølge Vejdirektoratet afvikler trafikken bedst. Parterne ønsker, at tilslutningsanlægget etableres, så det kan være til mest mulig gavn for arbejdet med opførelse af det nye sygehus.

Udbygning af Køge Bugt motorvejen

Med aftalen om Bedre Veje mv. af 2. december 2009 besluttede parterne at der skulle udarbejdes anlægslov for udbygning af hele strækningen mellem Greve S og Køge fra 6 til 8 spor. Parterne afsatte samtidig 1,6 mia. kr. til udbygning af strækningen mellem Greve S og Solrød S som en 1. etape af projektet.

Vejdirektoratet har netop haft de to største entrepriser i forbindelse med anlægget af 1. etape i udbud. Resultatet af licitationen har vist, at projektet med økonomisk fordel kan realiseres med en 2-årig anlægsperiode frem for en 3-årig, hvilket indebærer, at 1. etape kan åbne i 2015 frem for 2016. Endvidere har licitationen vist, at markedet for vejbyggeri fortsat er gunstigt.

Vejdirektoratet har på baggrund af de faktisk indhentede priser i licitationen foretaget en rebudgettering af projektet på 1. etape mellem Greve S og Solrød S. Vejdirektoratet vurderer på den baggrund, at anlægsoverslaget for 1. etape kan reduceres med 120 mio. kr.

Vejdirektoratet har endvidere udarbejdet et anlægsoverslag for 2. etape mellem Solrød S og Køge baseret på de indhentede licitationspriser og under den forudsætning, at 2. etape optages som en integreret del af

bevillingen på 1. etape, således at der i bevillings- og anlægsmæssig forstand sker en udvidelse af det eksisterende projekt. Anlægsoverslaget for 2. etape udgør hermed 781 mio. kr.

Forudsat, at besparelsen på 1. etape medgår til finansieringen af 2. etape, udgør det yderligere finansieringsbehov for en realisering af hele udbygningen fra 6 til 8 spor på strækningen mellem Greve S og Køge 661 mio.kr.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte yderligere 661 mio.kr. som en del af et samlet projekt, til udbygning af Køge Bugt motorvejen på fra 6 til 8 spor på hele strækningen Greve S til Køge.

Holstebromotorvejen

Med aftale af 20. marts 2013 mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Konservative er det besluttet, at der tilføres 3,4 mia. kr. til Infrastrukturonden til en motorvej mellem Herning og Holstebro og en vejforbindelse til Gødstrup.

Parterne bag aftalen om en grøn transportpolitik vil i foråret 2013 drøfte den konkrete løsning for projektet.

Igangsættelse af 1. etape af Timemodellen, niveaufri udflætning ved Ringsted Station

Parterne er enige om at styrke jernbanen og komme videre med 1. etape af jernbanens Timemodel mellem Ringsted og Odense. Dette kan ske ved at anlægge en niveaufri udflætning ved Ringsted Station.

Projektet er en forudsætning for 1. etape af Timemodellen og vil bidrage til køretidsbesparelser fra 2018, hvor den nye bane mellem København og Ringsted forudsættes færdiggjort.

Ved at igangsætte projektet nu og koordinere det med etableringen af den nye jernbane mellem København og Ringsted kan der desuden opnås en besparelse på ca. 90 mio. kr.

På den baggrund er parterne enige om at afsætte 346 mio. kr. til niveaufri udflætning ved Ringsted Station, som finansieres af tidligere reservede midler i Infrastrukturonden til Timemodellens 1. etape, København - Odense.

Opgradering af banestrækningen Hobro – Aalborg

Med aftalen om En grøn Transportpolitik af 29. januar 2009, blev der reserveret 200 mio. kr. til en opgradering af strækningen mellem Hobro og Aalborg. Projektet vil reducere rejsetiderne til og fra Nordjylland og er samtidig en medvirkende forudsætning for gennemførelse af Timemodellen (rejsetid på en time mellem Aarhus og Aalborg).

Parterne noterer sig, at den afsatte økonomiske ramme rækker til, at niveauekrydsningen mellem vej og bane i Skørping og Ellidshøj erstattes af broer/tunneler samt at selve banestrækningen tilpasses til en maksimal hastighed på 160 km i timen.

Parterne er enige om at afsætte yderligere 20 mio. kr., så den resterende niveauekrydsning i Svenstrup kan erstattes med en bro.

Der er enighed om at strækningen mellem Hobro og Aalborg bør indgå fuldt ud i Timemodellen. Parterne noterer sig på den baggrund, at der gennemføres en supplerende VVM-analyse af en hastighed på 200 km i timen, som finansieres indenfor de afsatte midler til gennemførelsen af VVM-redegørelsen.

Ny bane til Aalborg Lufthavn

Banedanmark har udarbejdet en forundersøgelse om mulighederne for banebetjening af Aalborg Lufthavn. Forundersøgelsen viser, at den bedste løsning vil være en ca. 3 km lang stikbane fra Lindholm til lufthavnen.

Parterne er enige om, at en ny stikbane til Aalborg Lufthavn vil kunne bidrage til et generelt løft af den kollektive trafik i Aalborg området og skabe en ny sammenhæng mellem landsdelstrafikken og Aalborg lufthavn.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 276 mio. kr. til etablering af en baneforbindelse til Aalborg lufthavn med udgangspunkt i den beskrevne stikbaneløsning og til gennemførelse af en VVM-undersøgelse for projektet. Parterne vil drøfte den nærmere udformning af projektet, når VVM-undersøgelsen foreligger.

Parterne er endvidere enige om, at de tidligere reserverede 15 mio. kr. til at etablere støjreducerende foranstaltninger omkring det eksisterende togserviceanlæg i Lindholm ved Aalborg tilbageføres til Infrastruktur fonden, idet togserviceanlægget med anlæg af den nye stikbane kan flyttes til et egnet sted omkring lufthavnen.

Signalløsning for godstog

I Signalprogrammet er der ikke afsat midler til at kompensere jernbanegodsoperatørerne for deres udgifter til installation af det påkrævede ERTMS-ombordudstyr.

Når Signalprogrammet bliver udrullet, vil jernbanegodsbranchen skulle udskifte deres nuværende ATC-udstyr til nyt ERTMS-udstyr.

Parterne er enige om, at der afsættes en pulje på 55 mio. kr. til en refusionsmodel med henblik på at kompensere jernbanegodsoperatørerne for en del af deres udgifter i forbindelse med overgangen til ERTMS.

En refusionsmodel vil skulle godkendes af EU-Kommissionen. Parterne har noteret sig, at Transportministeriet vil drøfte med EU-Kommissionen, hvordan nye jernbanegodsoperatører, der måtte komme ind på markedet i fremtiden, håndteres i refusionsmodellen.

Endvidere noterer parterne sig, at EU-Kommissionen i sin opslåede ansøgningsrunde inden for programmet transeuropæiske transportnet (TEN-T) har gjort det muligt for jernbanegodsoperatører at søge støtte til ombordudstyr. Den samlede støtte fra EU og den nationale pulje kan ikke overstige 50 pct.

Signalløsning for veterantog

Parterne har noteret sig, at der i Signalprogrammet ikke er indeholdt finansiering til at opretholde den fremtidige veterantogsdrift efter Signalprogrammets udrulning.

Parterne er enige om at afsætte 1 mio. kr. til at få udarbejdet en analyse af mulighederne for den fremtidige veterantogsdrift efter Signalprogrammets udrulning.

Det videre forløb for en række beslutningsklare vejprojekter

Parterne noterer sig, at der foreligger færdige VVM-undersøgelser for en række vejprojekter, som der på nuværende tidspunkt ikke er midler i infrastruktur fonden til at igangsætte.

Dette kan bringe grundejere langs de undersøgte linjeføringer for de enkelte projekter i en usikker situation, bl.a. i forhold til mulighed for salg af ejendom m.v.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte en pulje på 80 mio. kr. til mulige forlodsøvertagelser i forbindelse med følgende vejprojekter:

- *Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense fra 4 til 6 spor*
Parterne konstaterer, at der er tale et trafikalt vigtigt projekt, beliggende i det såkaldte ”Store H”, hvor trafikken mellem landsdelene ledes igennem. Projektet har et højt samfundsøkonomisk afkast på ca. 15 pct. for det samlede projekt inkl. besluttet kommunal vej.

Parterne er enige om, at linjeføringen fastlægges svarende til Vejdirektoratets indstilling. Parterne noterer sig, at transportministeren vil tage initiativ til, at der udarbejdes en anlægslov for udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense.

På strækningen afsættes endvidere midler til anlæg af et nyt tilslutningsanlæg ved det kommende sygehus syd for Odense, som vil indgå som første etape af udbygningsprojektet, idet den resterende del vil blive igangsat, når der er tilvejebragt midler hertil i Infrastruktur fonden.

De grundejere, som er berørte af udbygningen af Fynske Motorvej syd om Odense, vil kunne ansøge om forlods ekspropriation efter de gældende regler herom, når anlægslov foreligger.

- *Udbygning af motorvejen ved Kolding med 2 spor*
Parterne konstaterer, at der er tale om et trafikalt vigtigt projekt, beliggende i det såkaldte ”Store H”. Strækningen har central betydning for trafikken til og fra Europa og har et højt samfundsøkonomisk afkast på ca. 15 pct.

Parterne er enige om, at linjeføringen fastlægges svarende til Vejdirektoratets indstilling. Parterne er på den baggrund enige om at, øvrige reservationer, der ikke indgår i hovedforslaget, opgives.

Borgerne får en afklaring ved, at der lægges byggelinjer langs den valgte linjeføring. Byggelinjer giver grundejere hjemmel til at søge om at blive overtaget efter de gældende regler herom.

Parterne er endvidere enige om at forbedre trafikafviklingen på strækningen på kortere sigt, ved at nødsporet mellem tilslutningsanlæggene på tre delstrækninger på E45 ved Bramdrupdam klargøres til at kunne anvendes til kørespor. Projektet vil indgå som en foreløbig løsning på strækningen, idet udbygningen af vejstrækningen vil blive igangsat, når der er tilvejebragt midler hertil i Infrastruktur fonden.

- *Korridoren mod Kalundborg (skovvejens 2. og 3. etape)*
Parterne er enige om at linjeføringen fastlægges svarende til Vejdirektoratets hovedforslag for de sidste etaper af Skovvejen mod Kalundborg, dvs. en ny motorvej syd om Regstrup og en ny motorvej til Kalundborg. Parterne er på den baggrund enige om at, øvrige linjeføringer der ikke indgår i hovedforslagene, opgives.

Borgerne får en afklaring ved, at der lægges byggelinjer langs de valgte linjeføringer. Byggelinjer giver grundejere hjemmel til at søge om at blive overtaget efter de gældende regler herom.

3. Limfjordsforbindelse

Parterne noterer sig, at Folketingets Transportudvalg er blevet præsenteret for en teknisk gennemgang af en 3. Limfjordsforbindelse, bl.a. på baggrund af den offentlige høring vedrørende projektet og behovet for afklaring af en række spørgsmål.

En ny 3. Limfjordsforbindelse er et stort og indgribende projekt, der vil påvirke trafikmønstrene markant. Parterne noterer sig, at der i forbindelse med høringen har været rejst spørgsmål om trafikberegningerne, og er enige om, at der foretages en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med den nye Landstrafikmodel. Dette vil skabe et opdateret grundlag omkring de trafikale konsekvenser af de to linjeføringer.

Udbygning af Rute 26 (Århus – Søbyvad og Viborg – Rødkærsbro)

Parterne noterer sig, at Folketingets Transportudvalg er blevet præsenteret for en teknisk gennemgang af Rute 26 (Århus – Søbyvad og Viborg – Rødkærsbro) på baggrund af den offentlige høring over projektet og behovet for afklaring af en række spørgsmål.

Parterne har noteret sig, at der i forbindelse med VVM-undersøgelsen er et ønske fra Viborg Kommune om, at der tages stilling til linjeføringen på den nordlige strækning ved Viborg. Parterne er på den baggrund enige om at gå videre med Vejdirektoratets hovedforslag til en nordlig linjeføring og derved opgive øvrige linjeføringer på strækningen ved Viborg.

Borgerne får en afklaring ved, at der lægges byggelinjer langs den valgte linjeføring. Byggelinjer giver grundejere hjemmel til at søge om at blive overtaget efter de gældende regler herom.

I forbindelse med høringen er Aarhus Kommune indkommet med et forslag til en ændret og mere sydlig linjeføring, hvor rute 26 af hensyn til borgere i Mundelstrup tilsluttes Østjyske Motorvej E45.

Da linjeføringen afviger fra VVM-redegørelsen, er parterne enige om at lave en fornyet VVM-høring forud for valg af linjeføring for den sydlige del af projektet. Resultatet af VVM-høringen vil foreligge medio 2013.

Parterne har noteret sig, at Vejdirektoratet har udarbejdet et teknisk notat om linjeføringen af Rute 26 omkring Ans. Parterne er enige om, at en eventuel videre undersøgelse af strækningen ved Ans tager udgangspunkt i en udnyttelse af den eksisterende rute 26 nordøst om Ans, som det fremgår af projekteringsloven fra 1990. Vejdirektoratet vil således ikke fremover håndhæve arealinteresser i en linjeføring i åbent land sydvest om Ans.

Færdiggjorte forundersøgelser på vejområdet

Forundersøgelse af vejstrækningen Rute 54, Næstved – Rønnede

Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere Rute 54 mellem Næstved og Sydmotorvejen ved Rønnede.

Forundersøgelsen omfatter en række forskellige mulige linjeføringer og vejstandarder, hvortil der, som det fremgår af den offentlige debat, knytter sig forskellige lokale interesser og synspunkter.

Parterne er på den baggrund enige om, at sende forundersøgelsen til udtalelse hos de berørte kommuner og relevante myndigheder mv. i området. Det videre arbejde vil inddrage de lokale politiske tilkendegivelser om interesse for at sikre finansieringen af projektet gennem brugerfinansiering. Parterne vil på den baggrund drøfte projektet i efteråret 2013.

Forundersøgelser af vejstrækningerne Rute 11, Esbjerg – Tønder samt Rute 34/26, Herning – Skive Hanstholm

Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere Rute 11 mellem Tønder og Esbjerg. Forundersøgelsen omfatter en lang række forskellige løsningsmuligheder på forskellige ambitionsniveauer. Parterne reserverede i forbindelse med beslutningen om forundersøgelsen 40 mio. kr. til evt. fremtidig VVM-undersøgelse.

Parterne noterer sig, at forundersøgelsen viser, at strækningen omkring Ribe er den mest belastede på rute 11. Strækningen er præget af sommer- og turisttrafik, som medfører kødannelse i krydsene og forringer fremkommeligheden.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 8 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Ribe.

Parterne noterer sig endvidere, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere rute 34/26, Herning – Skive – Hanstholm. Forundersøgelsen omfatter en række forskellige deletaper med forskellige løsningsforslag.

Parterne noterer sig, at forundersøgelsen viser, at der er reduceret fremkommelighed på rute 34, og at specielt den tunge trafik giver genevirkninger for lokalbefolkningen i Haderup. Etableringen af en omfartsvej ved Haderup vil både forbedre fremkommeligheden og aflaste strækningen gennem byen.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 7 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af en omfartsvej ved Haderup.

Parterne er enige om, at de i alt 15 mio. kr. til de to VVM-undersøgelser af Ribe og Haderup omfartsveje finansieres af de hidtil reserverede 40 mio. kr. til VVM-undersøgelser på rute 11. De resterende reserverede midler tilbageføres til transportpuljen til nye beslutningsgrundlag.

Forundersøgelse af vejstrækningen Rute 9 Svendborg-Spodsbjerg og Tårs-Maribo

Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere rute 9 mellem Svendborg og Spodsbjerg og mellem Tårs og Maribo.

Parterne noterer sig, at Lolland Kommune har et ønske om erhvervsudvikling på arealer i forbindelse med tilslutningsanlæg 48 ved Maribo på E 47. Parterne er enige om at indskrænke de statslige arealinteresser i erhvervsområdet, som berøres af en række af linjeføringerne i forundersøgelsen af Rute 9. Parterne er opmærksomme på, at der ved en eventuel senere beslutning om udbygning af rute 9 skal ske en fornyet undersøgelse af mulighederne for en højklasset tilslutning af rute 9 til E 47.

Forundersøgelse af en omfartsvej ved Brovst

Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for en omfartsvej ved Brovst.

Parterne er på baggrund af forundersøgelsen enige om at fravælge den linjeføring, der går syd om Brovst (linjeføring A-vest), med henblik på at arealreservationen på strækningen kan ophæves. Det vil styrke de lokale muligheder for planlægning og udvikling. Arealreservationen syd om Arentsminde og Halvrømmen (svarende til forundersøgelsens variant B) opretholdes.

Forundersøgelse af forlængelse af Djurslandsmotorvejen (rute 15)

Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for en forlængelse af Djurslandsmotorvejen, Løgten – Tåstrup.

Parterne er enige om, at Vejdirektoratet i forlængelse af den afsluttede forundersøgelse for forlængelse af Djurslandsmotorvejen, Løgten – Tåstrup gennemfører en screening af mulighederne for en ”pletvis udbygning” af vejen til en 2+1 vej. Resultaterne af screeningen forelægges for forligskredsen i efteråret 2013.

Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse

Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse anvendes til at forbedre fremkommeligheden på vej- og baneinfrastruktur i den overordnede infrastruktur og bidrager til et mere trafikalt sammenhængende Danmark.

Puljen har gennem de senere år bidraget til at forbedre kapaciteten og fremkommeligheden på en lang række konkrete infrastrukturanlæg. Som konsekvens heraf er puljen næsten fuldt udmøntet.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres fra puljen:

- Udvidelse af kapaciteten i Padborg Kombiterminal. Med projektet gennemføres en opgradering og kapacitetsudvidelse af terminalen bl.a. med depotplads og etablering af sikkerhedsforanstaltninger. (10,5 mio. kr.) . Der udarbejdes et oplæg om mulighederne for harmonisering af lejen på kombiterminalerne med henblik på drøftelse medio 2013.
- E45 Fredericia-Kolding, kørsel i nødspor v/Kolding. Projektet vil give en foreløbig forbedring af kapaciteten på tre delstrækninger på E45 ved Bramdrupdam. Nødsporet vil således fungere som parallelspor mellem tilslutningsanlæggene (39,5 mio. kr.)

Parterne har noteret sig, at der er gennemført en analyse vedrørende udfordringer og konsekvenser af fremtidens vindmølletransporter på statsvejene, herunder perspektiverne i at forbedre muligheden for transport af vindmøller til og fra havnene i Aarhus, Esbjerg, Grenå og Aabenraa.

- Initiativer, der kan forbedre mulighederne for at transportere vindmøller på statsvejnettet, herunder transport af vindmøller til og fra havne (op til 45 mio. kr.)
- Rampekrydsombygning ved Odense SV. Projektets formål er at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden i rampekrydset ved tilslutningsanlæg 52 på den fynske motorvej (17,6 mio. kr.)
- Krydsombygning ved Klausdalsbrovej, ring 4, ved Ballerup. Projektets formål er at forbedre kapaciteten i krydset (35,5 mio. kr.)

Pulje til medfinansiering af kommunale ønsker til projekter på statsvejnettet

Parterne noterer sig, at der over de seneste år er en række kommuner, der har udtrykt ønsker om anlæg af vejprojekter i relation til statsvejnettet, i form af for eksempel nye tilslutninger til motorvejsnettet mv. Samtidig har flere kommuner udtrykt vilje til at medfinansiere de pågældende anlæg.

Parterne er enige om at afsætte 100 mio. kr. til en pulje til kommunal medfinansiering af anlægsprojekter i relation til statsvejnettet, hvor staten betaler op til 50 pct. og ansøgerkommunen minimum 50 pct. af projektomkostningerne.

Parterne er enige om, at Vejdirektoratet igangsætter en ansøgningsrunde i kommunerne. Vejdirektoratet skal foretage en tværgående vurdering af de indkommende projekter. Parterne er enige om, at kun projekter, der har relevans for trafikudviklingen på statsvejnettet, og har en væsentlig trafikal og samfundsøkonomisk relevans, vil blive prioriteret. På baggrund af kommunale ansøgninger vil Transportministeriet fremlægge forslag til forligskredsen om en konkret udmøntning af puljen i 2013.

Pulje til nye teknologiske muligheder (ITS)

Parterne ønsker at fremme initiativer, der forbedrer mobiliteten, løser konkrete trafikale problemer og bidrager til en mere miljøvenlig kørsel og mere sikker trafik.

Parterne er enige om, at Vejdirektoratet med inddragelse af ITS-udviklingsforum igangsætter en analyse, som skal evaluere effekten af de investeringer, der er foretaget i ITS-systemer på statsvejnettet med henblik på at afdække, hvordan staten får mest effekt for sine investeringer. I analysen skal indgå såvel effekterne af ITS-projekter, når de anvendes i forbindelse med anlægsarbejder, og når de er fast installeret.

Parterne vil drøfte analysens resultater i forbindelse med drøftelse af udmøntning af puljen i efteråret 2013.

For at sikre gennemførelsen af en række påtrængende kapacitetsforbedrende projekter, er parterne enige om at tilføre pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse 123,8 mio. kr. fra pulje til nye teknologiske muligheder (ITS).

Pulje til støjbekæmpelse

Parterne ønsker med Pulje til støjbekæmpelse at nedbringe trafikstøjen langs de overordnede veje og jernbaner gennem bl.a. opsætning af støjskærme og støjisolering af boliger.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen til støjbekæmpelse i 2013:

- Støjskærm på den vestlige side af Ring 4 ved Ballerup (14,3 mio. kr.)
- Støjskærm på den vestlige side af Helsingørmotorvejen ved Sløjfen, Gentofte (7,6 mio. kr.)
- Støjskærm på Nordjyske Motorvej (E45) syd for Viborgvej ved Randers (16,6 mio. kr.)

Vejdirektoratet har på baggrund af aftale om Hypercard, busser, cykler, trafikikkerhed, støjbekæmpelse mv. af 5. maj 2011 gennemført undersøgelser af støjforholdene på Nordjyske Motorvej (E45) ved Viborgvej i Randers og støjskærmen mellem Langhaven og Mariehøjvej på den østlige side af Helsingørmotorvejen.

Parterne tager Vejdirektoratets undersøgelse af støjforholdene på Nordjyske Motorvej (E45) ved Viborgvej i Randers til efterretning og afsætter i den forbindelse 16,6 mio. kr. til en ny støjskærm, jf. ovenfor. Parterne noterer sig endvidere, at Vejdirektoratet vil udskifte den eksisterende støjskærm mellem Langhaven og Mariehøjvej på den østlige side af Helsingørmotorvejen som led i udbygningen af Helsingørmotorvejen mellem Hørsholm S og Gl. Holte.

Pulje til bedre trafikikkerhed

Parterne ønsker at styrke indsatsen for at begrænse antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken. Initiativerne spænder bredt og indeholder konkrete forbedringer af veje og skiltning, ny viden og kampagner.

Der er 72,6 mio. kr. til udmøntning i 2013.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen for bedre trafiksikkerhed 2012:

- Intensiveret ulykkesbekæmpelse på vejstrækninger (20,0 mio. kr.)
- En udvidet indsats for kurvesanering (8,0 mio. kr.)
- Trafiksikkerhed på motorveje – beskyttelse mod faste genstande (3,0 mio. kr.)
- Fartvisere, der skal bidrage til at bekæmpe for høje hastigheder på statsvejnettet (6,0 mio. kr.)
- Dødsulykkesstatistik (5,0 mio. kr.)
- Kampagne mod højresvingsulykker (3,0 mio. kr.)
- Havarikommissionen for vejtrafikulykker (HVU) – undersøgelse af natulykker (2,6 mio. kr.)

Der gennemføres i disse år et stort antal anlægs- og vedligeholdelsesarbejder på statens veje.

Sikkerheden for vej- og asfaltarbejderne i den forbindelse er et vigtigt indsatsområde, som parterne ønsker at prioritere.

Parterne er derfor enige om at afsætte i alt 5 mio. kr. til at forbedre sikkerheden for vejarbejdere ved en forstærket indsats med forbedrede forhold ved bl.a. øget skiltning mv. i 2013 og 2014.

Parterne er derudover enige om at udpege Fredericia og Helsingør til årets trafiksikkerhedsbyer for 2013. Begge byer bidrager med en egenfinansiering på over 33 pct. af projektets omkostninger. Fredericia og Helsingør får hver 10 mio. kr. i statsligt bidrag til trafiksikkerhedsmæssige forbedringer.

Herudover er der tidligere reserveret 25,4 mio. kr. til en øget indsats for bekæmpelse af spøgelsesbilisme, herunder blandt andet ved hjælp af vejpigge. Parterne har noteret sig, at der er udviklet en ny prototype med en motor til at trække piggene ned igen, når de har været udløst. Vejdirektoratet foreslår denne nye prototype testet på de fire eksisterende anlæg ved Ringsted, Sæby, Odense og Låsby. Det er Vejdirektoratets indstilling, at der ikke på nuværende tidspunkt bør foretages yderligere investeringer i nye vejpiggeanlæg, idet der er behov for en længere afprøvning af holdbarheden af anlægstypen.

Parterne er på den baggrund enige om, at de vejpiggeanlæg, der allerede er i funktion, fortsætter, bl.a. med henblik på at indhøste yderligere erfaringer.

Pulje til nye beslutningsgrundlag

Med henblik på at kunne foretage ekstern kvalitetssikring af de forundersøgelser og VVM-undersøgelser, der gennemføres i de kommende år, er parterne enige om at afsætte 3 mio. kr. til ekstern kvalitetssikring.

Parterne er enige om at afsætte 1 mio. kr. til undersøgelse af øget akseltryk og totalvægt for lastvognstog.

Parterne er endvidere enige om at afsætte 0,7 mio. kr. til opmåling af vanddybden i gennemsejlingsløbet i den vestlige Limfjord.

Pulje til fremme af godstrafik på bane

Med aftale om En moderne jernbane af 22. oktober 2009 blev der reserveret 100 mio. kr. fra puljen til etablering af en ny sporforbindelse til Esbjerg Havn.

Parterne har noteret sig den af Banedanmark indstillede løsningsmodel, hvor det eksisterende havnespor opgraderes. Banedanmark har oplyst, at anlægsskønnet er på 58,5 mio. kr. Løsningen vil sikre en

væsentlig styrkelse af samspillet mellem havn og bane og vil samtidig muliggøre en grøn øst-vest godskorridor via Esbjerg Havn.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 58,5 mio. kr. til etablering af sporforbindelsen til Esbjerg Havn. Parterne er endvidere enige om, at de resterende midler i puljen medgår til finansiering af puljen til en refusionsmodel med henblik på at kompensere jernbanegodsoperatørerne for en del af deres udgifter i forbindelse med overgangen til ERTMS.

Forsøgsprojekter til energieffektive transportløsninger

Puljens formål er at støtte og demonstrere projekter bredt indenfor emnerne; teknologier, drivmidler, adfærd og effektivisering af godstransport og pendlertransport mv. Puljen løber til og med 2013.

Der er 37,9 mio. kr. til udmøntning af 3. runde i 2012.

Parterne er enige om at støtte de projekter, der er vurderet bedst med karakteren 5. Det drejer sig om følgende projekter:

- Den hybride skraldevogn (2,8 mio. kr.)
- Lettere containere reducerer 750 kg af vogntogets egenvægt (0,8 mio. kr.)
- Bæredygtige biobrændstoffer til fly (0,5 mio. kr.)
- Håndbog til vognmænds kontinuerlige og systematiske klima- og miljøarbejde (0,1 mio. kr.)
- Kør smart - kør sammen (0,2 mio. kr.)
- Elbiler i fleksible flåder 2 (1,0 mio. kr.)
- Dæklabeled.dk (1,9 mio. kr.)
- Citylogistik-KBH (6,2 mio. kr.)
- Harmonisering og bedømmelse af krav til miljø, samt vægtning af udbud (0,3 mio. kr.)
- Gas på nye veje (3,5 mio. kr.)
- Bridge2H – Vejen mod introduktion af brint i Danmark (1,5 mio. kr.)

Det skal bemærkes, at projektet 'Cryogen køleanlæg til flåde hos Reitan Distribution', der tidligere havde fået karakteren 5, er igangsat og således ikke opfylder betingelsen i EU's statsstøtteregler om, at der skal være en tilskyndelseeffekt. Projektet kan derfor ikke få tildelt støtte.

Parterne er enige om, at der bør sættes yderligere fokus på gas som drivmiddel, herunder til busser og lastbiler. På den baggrund er parterne enige om at reservere i alt 7 mio. kr. af de resterende midler fra 2012-udmøntningen af puljen til forsøgsprojekter med gas. Midlerne vil således blive prioriteret til gode gasprojekter ved næste udmøntning af pulje til energieffektive transportløsninger i 2013.

Parterne noterer sig endvidere, at midlerne til en række projekter vedr. grøn transport, som blev afsat med aftalen i 2009, udløber i løbet af 2013. Der udestår dog 41 mio. kr. til udmøntning af 4. runde af forsøgspuljen.

Med udløbet af midlerne vil en stor del af Trafikstyrelsens Center for Grøn Transports aktiviteter ikke kunne fortsætte. Den viden og de kompetencer om teknologi, drivmidler og adfærd, der er opbygget i centret, vil dermed reduceres kraftigt. Det betyder, at bl.a. den konkrete rådgivning af virksomheder og kommuner og opfølgning på de igangsatte forsøgsprojekter i de kommende år vil blive minimeret.

Parterne er enige om, at det er vigtigt for den fortsatte indsats for at få en grøn omstilling af transportsektoren at fastholde og videreudvikle den opbyggede viden og kompetencer.

Parterne er derfor enige om at afsætte den resterende del af puljen fra 2012 – hhv. 6 mio. kr. i 2014 og 6 mio. kr. i 2015 til at finansiere en videreførelse af Center for Grøn Transport i Trafikstyrelsen, så viden og kompetencer kan fastholdes, og der kan sikres en god opfølgning på forsøgsprojekterne.

Modulvogntog

Parterne ønsker at udbrede forsøgsvejnettet til modulvogntog, så flere godsoperatører kan benytte denne energi- og omkostningseffektive transportform.

Parterne er derfor enige om, at følgende projekter på statsveje finansieres med de 10 mio. kr. i restmidler, der findes i puljen til modulvogntog:

- Rute 11 mellem Thisted og Aalborg (3,4 mio. kr.)
- Rute 13 mellem Rundkørsel Vestermarksvej i Viborg og afkørsel 32 på motorvej E45 (1,6 mio. kr.)
- Rute 11 mellem Skjern og afkørsel 73 på motorvej E20 (0,7 mio. kr.)
- Rute 11 mellem Brejning og Holstebro (0,3 mio. kr.)
- Rute 25 mellem afkørsel 65 på motorvej E45 og Tønder (4,0 mio. kr.)

Parterne er desuden enige om, at følgende to ruter hurtigst muligt tilsluttes forsøgsvejnettet, hvilket kan ske uden behov for ombygninger af vejforløbet:

- Rute 28 mellem afkørsel 61 ved Vejle på motorvej E45 og Fredericia
- Rute 22 mellem Kalundborg Havn og Slagelse Omfartsvej. Ruten kan åbnes, når Slagelse Omfartsvej står færdig, forventeligt i efteråret 2013.

Parterne ønsker at prioritere en fortsat udbredelse af anvendelsen af modulvogntog – til gavn for både erhvervslivet og udledningen af CO₂. Parterne er på den baggrund enige om at afsætte yderligere 20,7 mio. kr., således at yderligere strækninger kan prioriteres.

Følgende projekter finansieres:

- Rute 11 mellem Struer og Hurup (0,9 mio. kr.)
- Rute 55 mellem Aabybro og Pandrup (0,6 mio. kr.)
- Rute 11 mellem frakørsel 73 Kors kro og grænsen (2,1 mio. kr.)
- Rute 30 mellem Billund Lufthavn og frakørsel 8 rute 18/30 (0,8 mio. kr.)
- Rute 30 mellem frakørsel 73 Kors kro og Billund Lufthavn (0,9 mio. kr.)
- Rute 16 mellem Sønder Ringvej og Hestedalsvej (Viborg) (0,2 mio. kr.)
- Rute 15 mellem Brejning og Ringkøbing (0,3 mio. kr.)
- Rute 26 mellem rute 34 og Ny Viborgvej (Skive) (0,7 mio. kr.)
- Rute 26 mellem E45 og Hammel (0,1 mio. kr.)
- Rute 8 mellem Tønder og Tinglev (0,7 mio. kr.)
- Rute 42 mellem E45 frakørsel 72 og Uge (0,4 mio. kr.)
- Rute 8/42 mellem Tinglev og Uge (0,6 mio. kr.)
- Rute 40 mellem Frederikshavn og Skagen Havn (1,8 mio. kr.)
- Rute 181/513 mellem Thyborøn og Struer (2,2 mio. kr.)
- Rute 57 mellem E20 og Ølsgårdvej (Sorø) (1,4 mio. kr.)
- Rute 29 mellem E45 Hobro og Fjerritslev (1,7 mio. kr.)
- Rute 28 mellem Billund Lufthavn og E45 frakørsel 61 (0,5 mio. kr.)
- Rute 26 mellem Viborg og Skive (0,2 mio. kr.)
- Rute 29 mellem Østerild og Ræhr (0,7 mio. kr.)

- Rute 21 mellem Holbæk og Odden (0,1 mio. kr.)
- Rute 21 mellem Ebeltoft og Bjødstrup (0,6 mio. kr.)
- Rute 57 mellem Holbæk og Sorø (3,2 mio. kr.)

Den fortsatte indsats prioriteres ved at anvende 20,7 mio. kr. fra tidligere reserverede midler til bekæmpelse af spøgelsesbilisme.

Modulvogntogsforsøgets virksomhedsordning har kørt med succes siden 2009. Dansk Erhverv og DTL har stillet forslag om en revision af virksomhedsordningen med henblik på lettere adgang til tilslutning.

Vejdirektoratet udarbejder et oplæg til smidiggørelse af tilladelser til lokal kørsel med modulvogntog med henblik på drøftelse medio 2013.

Fremme af veterantogskørsel

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 5 mio. kr. til fremme af veterantogskørsel.

Indsatsen finansieres ved at anvende de resterende midler, som tidligere har været reserveret til bekæmpelse af spøgelsesbilisme

Havnepakke III

De danske havne er en central del af infrastrukturen i Danmark.

Parterne er enige om, at de 112 mio. kr., der måtte blive tilført Infrastrukturfonden som følge af TEN-T-støtte til projekteringen af Storstrømsbroen, afsættes til initiativer, der skal forbedre adgangen til havnene fra såvel land- som søsiden. Parterne vil drøfte den konkrete anvendelse af midlerne, når de forventede 112 mio. kr. fra TEN-T-støtte til projekteringen af Storstrømsbroen er blevet tilført Infrastrukturfonden.

Parterne prioriterer endvidere i denne aftale en række konkrete projekter, der har stor betydning for mulighederne for at fragte varer mv. til og fra havnene. Det drejer sig om:

- Etablering af sporforbindelse til Esbjerg Havn, der vil øge tilgængeligheden for gods til og fra havnen (58,5 mio. kr.)
- Forbedring af mulighederne for at transportere vindmøller på statsvejnettet, herunder transport af vindmøller til og fra havnene i Aarhus, Esbjerg, Grenå og Aabenraa (op til 45 mio. kr.)
- Skibsstødssikringen af Aggersundbroen, Sallingsundbroen, Limfjordsbroen og Svendborgsundbroen, der vil sikre sejladsen i Limfjorden og Svendborgsund fremover mod sikkerhedsrestriktioner til gavn for havnene i de to farvande (252 mio. kr.)
- Udvidelse af modulvogntogsnettet, så adgangen til og fra havnene for modulvogntog forbedres (30,7 mio. kr.)
- Opmåling af vanddybden i gennemsejlingsløbet i den vestlige Limfjord (0,7 mio. kr.)

Forundersøgelse af banebetjening til Billund Lufthavn

Parterne har noteret sig den af Trafikstyrelsen udarbejdede forundersøgelse. Parterne noterer sig endvidere, at projektet inddrages i en samlet baneplan for Østjylland, som vil komme til at indgå i afrapporteringen af de strategiske analyser i efteråret 2013.

Parterne er enige om, at der fortsat bør arbejdes med projektet og har noteret sig, at Trafikstyrelsen vil tage kontakt til de lokale parter for nærmere at afdække de lokale forventninger til projektet, herunder mulighederne for medfinansiering.

Valg af linjeføring for havnetunnel i København

Parterne noterer sig som opfølgning på aftalen af 7. februar 2012 om elektrificering af jernbanen mv., at der er gennemført omfattende undersøgelser af forskellige mulige linjeføringer af en østlig ringvej i København. Parterne konstaterer, at det nordlige startpunkt for en østlig omfartsvej om København placeres mest fordelagtigt i forlængelse af Nordhavnsvej ved Strandvænget, idet et nordligere udgangspunkt er meget omkostningsfuldt, og en sydligere overfladeløsning ad Kalkbrænderihavnsvej ikke trafikalt er fremtidssikkert.

Parterne noterer sig videre, at hvis en havnetunnel ønskes realiseret, går den mest hensigtsmæssige linjeføring i tunnel over Nordhavn til Refshaleøen og derfra videre over Kløvermarken, Amagerbro og Islands Brygge frem til udfletningen ved Sjællandsbroen. Anlægsoverslaget for denne linjeføring udført som boret tunnel lyder på 27 mia. kr. (inkl. korrektionstillæg på 50 pct.). Den beskrevne linjeføring B4 er forbundet med væsentlig færre komplikationer, end hvis tunnellen blev ført igennem havneløbet.

Undersøgelserne af finansiering og organisering vil blive gennemført for den udpegede linjeføring B4 i 1. halvår af 2013.

Vedligeholdelse af statens veje i perioden 2014 -2017

Med bistand fra konsulentvirksomheden McKinsey er det opgjort, at der skal anvendes yderligere 2,0 mia. kr. frem til og med 2020 for at sikre den på lang sigt billigste vedligeholdelsesindsats. Parterne er enige om at afsætte i alt 1,4 mia. kr. for årene 2014 til 2017, således at Vejdirektoratet kan disponere vedligeholdelsesindsatsen i et flerårigt perspektiv. Der overføres midler hertil fra anlægsprojekternes centrale reserver, i takt med at de centrale reserver frigives, idet indsatsen reduceres, hvis der ikke kan frigives tilstrækkelige midler. Det er parternes mål, at det ordinære vedligeholdelsesbudget på sigt skal kunne dække behovet, så der ikke igen oparbejdes efterslæb.

Henset til sikring af et højt sikkerhedsniveau for de fire statslige broer Aggersundbroen, Sallingsundbroen, Limfjordsbroen og Svendborgsundbroen afsættes i alt 252 mio.kr. til anlægsmæssige forbedringer. Der overføres midler hertil fra anlægsprojekternes centrale reserver, i takt med at de centrale reserver frigives.

Øget akseltryk og totalvægt for lastvognstog

I 2011 blev parterne enige om at øge akseltryk og totalvægt på en række punkter for lastvognstog til gavn for såvel miljøet som produktiviteten.

Parterne er enige om på baggrund af erfaringerne fra initiativerne i 2011 at se nærmere på perspektiverne i en yderligere forøgelse af totalvægten på 6- og 7-akslede lastvogntog med to ton.

Øget totalvægt vil betyde et øget vejslid på statsvejnettet og det kommunale vejnet, der tidligere er vurderet som ganske betydelig. Med udgangspunkt i den af Vejdirektoratet udarbejdede analyse "Forslag

om forhøjelse af lastbilers tilladte drivakseltryk og totalvægt” fra 2010 gennemgås økonomiske og miljømæssige konsekvenser ved en sådan yderligere forøgelse af totalvægten mhp. en drøftelse i forligskredsen så hurtigt som muligt i 2013. Der afsættes 1 mio. kr. til undersøgelsen.

Fornyelse og vedligehold af jernbanen

Parterne har noteret sig, at der under Finansministeriets formandskab og med bistand fra den rådgivende ingeniørvirksomhed Arup i løbet af foråret 2013 gennemføres en tilbundsgående granskning af det nødvendige behov for yderligere midler til den fremadrettede fornyelses- og vedligeholdelsesindsats på jernbanen. Med udgangspunkt i denne granskning fastlægger parterne efterfølgende niveauet for fornyelse og vedligehold samt drøfter finansieringen heraf, idet parterne er enige om, at frigjorte midler fra de centrale reserver ikke tilgår Infrastrukturfondens frie midler, før der er fundet en løsning på finansieringen. Det er parternes mål, at det ordinære vedligeholdelsesbudget på sigt skal kunne dække behovet, så der ikke igen oparbejdes efterslæb.

Midler til letbane i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet

Med aftale om En grøn transportpolitik af den 29. januar 2009 blev der afsat en pulje på i alt 2,0 mia. kr. til kollektiv trafikløsning (letbaner) i Aarhus og Ring 3 i hovedstaden. Med aftalen om bedre mobilitet af den 26. november 2010 blev parterne enige om at tilføre puljen yderligere 0,2 mia. kr., når der er skaffet finansieringsmæssigt grundlag herfor i Infrastrukturfonden, således at der vil være 1,5 mia. kr. til en højklasset kollektiv trafikløsning i Ring 3-korridoren.

Parterne er enige om, at der nu tilføres puljen 0,2 mia. kr. fra Infrastrukturfonden således, at der samlet er afsat 2,2 mia.kr., heraf 1,5 mia.kr. til letbanen i Ring 3 i hovedstaden og 0,7 mia.kr. til letbanen i Aarhus.

Parterne noterer sig, at der i foråret 2013 vil foreligge et mere detaljeret beslutningsgrundlag for en letbane i Ring 3 i hovedstaden.

Hypercard

Forsøgsordningen HyperCard, som er en rabatordning til den kollektive trafik for unge på en ungdomsuddannelse, blev etableret med aftale om HyperCard, busser, cykler, trafiksikkerhed, støjbekæmpelse mv. af 5. maj 2011. Der er afsat i alt 400 mio. kr. fra Infrastrukturfonden til forsøgsordningen i perioden 1. august 2011 til 31. juli 2013.

Ordningen har været en stor succes og de afsatte midler slår derfor ikke til. I 2011 er der solgt 10 pct. flere kort end oprindeligt forventet. I 2012 tyder de foreløbige salgstal på en stigning på over 40 pct. og i 2013 forventes en yderligere stigning.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 150 mio. kr. til at finansiere de øgede udgifter til forsøgsordningen.

Den langsigtede strategiske planlægning

Parterne noterer sig, at de strategiske analyser, som blev igangsat med aftalen om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009, forløber efter planen. Med aftalen af 7. februar 2012 besluttede parterne, at arbejdet fokuseres omkring de tre overordnede temaer for vej- og baneinfrastrukturen, der blev behandlet i den delrapportering for analyserne, der blev fremlagt i 2011:

- det overordnede vej- og banesystem i Jylland

- forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark
- bedre mobilitet i hovedstadsområdet

Parterne noterer sig, at der er som led i de strategiske analyser er udarbejdet en lang række screeninger mv. af vigtige projekter og problemstillinger, som kan indgå i overvejelser om den videre udvikling af vej- og baneinfrastrukturen.

Endvidere noterer parterne sig, at der i forlængelse af delrapporteringen er iværksat en række vigtige analyser, som skal kvalificere de foreløbige resultater, herunder bl.a. perspektiverne i en ny midtjysk motorvejskorridor, ringvejssystemet i hovedstadsområdet mv.

Parterne noterer sig desuden, at transportministeren har nedsat en bred kontaktgruppe for de videre analyser af en fast forbindelse over Kattegat – med repræsentanter fra de fem regioner og kommunekontaktråd samt Kattegatkomitéen – som med udgangspunkt i den nye Landstrafikmodel skal afklare det trafikale grundlag og dermed også egenfinansieringspotentialerne for en Kattegatforbindelse.

Forligspartierne vil drøfte resultaterne og det videre forløb, når de strategiske analyser er endeligt afsluttede.