



Til Økonomiudvalget

08-12-2008

Sagsnr.
2008-122291

Dokumentnr.
2008-677014

Sagsbehandler
Peter Bønlykke
Anders Edstrand

Orientering om regeringens transportinvesteringsplan

Regeringen har mandag den 8. december 2008 præsenteret sin transportinvesteringsplan. Planen rummer en række elementer med særlig relevans for Københavns Kommune og nedenfor gennemgås planens betydning for København og hovedstadsområdet.

Økonomi og finansiering

Regeringen vil investere mere end 150 mia. kr. i transportinfrastruktur frem til 2020 i hele landet. Heraf vedrører 60 mia. anlæg af Cityring og Femern Bælt-forbindelsen.

Der afsættes en infrastrukturfond på 90 mia. til finansiering af transportinfrastruktur over finansloven. 30 mia. går til projekter, der allerede er besluttet igangsat og 60 mia. kr. går til nye projekter.

Om finansieringen er overordnet oplyst, at regeringen vil indskyde 89 mia. kr. i infrastrukturfonden og samme med bidrag fra DSB på 1 mia. kr. når fonden 90 mia. kr. I beløbet fra regeringen indgår salg af Scandlines (6 mia. kr.) og midler fra Storebæltsforbindelsen (6 mia. kr.), effektivisering af jernbanesektoren, merprovenu fra kørselsafgifter vedrørende udenlandske køretøjer og øvrige mulige finansieringskilder. Regeringen vil lægge op til, at investeringsbeslutninger på infrastrukturområdet sker med udgangspunkt i rullende investeringsplanlægning. Der ses således ikke en fuld anvist finansiering i dag.

Økonomiforvaltningen vil undersøge finansieringen nærmere og vende tilbage til Økonomiudvalget.

Målsætninger af særlig interesse for København

Regeringen vil knække kurven for transportens CO₂-udledning. Det skal ske ved en grøn omlægning af bilafgifterne, mere og bedre kollektiv trafik og nye bæredygtige teknologier. Der skal ske en reel reduktion i udledningen i 2020, men der er ikke angivet en målsætningen for reduktionen.

Center for Byudvikling

Rådhuset

1599 København V

Telefon
3366 2214

Telefax
3366 7003

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

Omlægningen af bilafgiften skal føre til at det vil være muligt at reducere trængselen i myldretiden og på de mest belastede vejstrækninger. Der er ikke angivet konkrete mål for dette i hovedstadsområdet.

Regeringen vil afsætte en samlet ramme på 0,4 mia. kr. frem til 2014 til en målrettet indsats for at reducere støjproblemer langs veje og baner. Der ses ikke konkrete steder udpeget.

Omkring luftforurening nævner planen, at med indførelsen af en ny kørselsafgift vil der ske en begrænsning af biltrafikken i byerne og dermed af luftforureningen. Der henvises også til mulighederne for miljøzoner.

Konkrete foreslåede investeringer

I nedenstående tabel gives et overblik over planens konkrete investeringer i hovedstadsområdet. Økonomiforvaltningens bemærkninger til visse af projekterne er indsat som fodnoter. Beløbene er forvaltningens estimater, da investeringsplanen kun indeholder tal på få af de i planen nævnte investeringer. Enkelte anlæg har det ikke muligt at få et tal på. Dette gælder også de 2 efterfølgende tabeller nedenfor.

Projekter som regeringen vil fremme, mia. kr.

	I alt	Bane	Vej
Øget banekapacitet mellem København og Ringsted ¹	10,0	10,0	
Udbygning af Nordvestbanen, Lejre – Vipperød	1,2	1,2	
Opgradering af Sydbanen	0,2	0,2	
Modernisering af Nørreport Station ²	0,2	0,2	
Forbindelse ml. Helsingørmotorvejen og Motorring 3 (ikke tal)			
Anlæg af Frederikssundsmotorvejen, Motorring 3 og 4 ³	4,6		4,6
<i>I alt</i>	16,2	11,6	4,6

¹ Kapacitetsudvidelsen København – Ringsted har været på dagsordenen i en årrække og udgør sammen med den påtænkte opgradering af banen Ringsted – Odense det første skridt i etableringen af timemodellen for togtrafikken mellem de største byer i Danmark. Planen nævner også at et moderne signalsystem skal implementeres på landsplan over 10 år og koster omkring 24 mia. kr. En del af det har betydning for bl.a. S-togsdriften.

Om S-tog nævnes at der skal skabes forbedringer af kapaciteten på S-togsnettet (mellem Hellerup og Holte) i form af etablering af overhalingsspor.

² Om denne konkrete investering i Københavns Kommune er oplyst, at en række projekter er principbeslutede i forbindelse med tidligere trafikaftaler og Nørreport nævnes i den forbindelse. Det er derfor allerede afsatte statslige midler, der indgår. Der er i Københavns Kommunes budget for 2009 afsat 101 mio. kr. til en forbedring af byrummet omkring Nørreport.

Der er i planen ikke afsat midler til f.eks. Nordhavn station, men regeringen nævner at den vil iværksætte en strategisk analyse af udbygningsmuligheder af bane- og vejinfrastruktur i hovedstadsområdet, bl.a. skal der ses på "samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer". Økonomiforvaltningen vurderer, at her kan Nordhavn station indgå.

³ Investeringer i motorvejsnettet omkring København kan muligvis lette fremkommeligheden på de konkrete steder. Samlet set vil det dog alt andet lige bidrage til øget biltrafik og trængsel i og omkring Københavns Kommune, hvis motorvejssystemet omkring kommunen udbygges yderligere

Projekter hvor vil regeringen vil udarbejde VVM-redegørelser og beslutningsforslag, mia. kr.

	I alt	Bane	Vej
Bus i Ring 3-korridoren (ikke tal på)			
Udbygning af Køge Bugt Motorvejen, Greve - Køge	2,1		2,1
Udbygning af Ring 4, Ballerup – Hillerød motorvejen	1,2		1,2
Udbygning af Helsingørmotorvejen, Isterød - Øverødvej	1,3		1,3
Udbygning af Motorring 4	0,5		0,5
<i>I alt</i>	4,1		4,1

Derudover vil regeringen gennemføre strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejinfrastrukturen i hovedstadsområdet. Her nævnes til eksempel anlæg af havnetunnel, den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3 – korridoren og samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer. Der er i Københavns Kommunes budget for 2009 afsat 10 mio. kr. til medfinansiering af en sådan undersøgelse.

Der afsættes frem til 2014 0,5 mia. kr. til styrkelse af cyklismen i Danmark ved bl.a. medfinansiering af sammenhængende, kommunal cykelprojekter, der kan være til at afhjælpe trængsel på cykelinfrastrukturen og bedre parker- og rejs faciliteter for cykler.

Trængselsafgifter m.v.

Regeringen lægger op til indførelse af kørselsafgifter. Provenuet skal gå til gradvis omlægning af registreringsafgiften for biler i 2015. Alene afgiften for udenlandske køretøjer skal anvendes til investeringer i infrastruktur. Det er understreget, at omlægningen ikke skal medføre en samlet forøgelse af bilbeskatningen. Derfor skal en

kilometerbaseret kørselsafgift ledsages af en modsvarende reduktion af registreringsafgiften.

Der er ikke truffet beslutning om valg af teknologi, men der skeles til planerne om et GPS system som man påtænker at implementere i Holland i 2016. Det er imidlertid uklart om man kan være klar i Holland på det tidspunkt. Det er regeringens ambition at indføre et system, som ikke overvåger bilister, men som kan påvirke trængsel og CO2. Der er ikke fremført målsætninger for reduktion af trængsel eller CO2.

Regional fordeling

Investeringsplanen har 3 hovedindsatsområder; Grøn transportvision DK, mindre trængsel – bedre mobilitet og en grøn investeringsplan.

Fordeling på regioner kan ikke direkte læses af planen. Men Økonomiforvaltningen skønner, at investeringerne kan fordeles på Østjylland, Hovedstaden og ”Robust Motorvejs H” med timemodellen som angivet i tabel:

*Investeringer fordelt på indsatsområder
Mia. kr.*

	Forslag til anlægslov mv.	VVM / Beslutningsoplæg	I alt
Hovedstaden	18	13	31
Østjylland	7	12	19
Robust H med timemodel	23	17	40