

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

En grøn transportpolitik

29. januar 2009

A. Rammer og principper for en grøn transportpolitik.....	4
1. Overordnede principper	4
2. Finansieringselementer	4
3. Rullende planlægning.....	5
4. Grøn transportvision DK.....	7
5. Principper for en grøn kørselsafgift.....	7
6. Grøn forskningsindsats	7
7. Styrket grundlag for strategisk planlægning på transportområdet.....	8
8. Temaer og rammer for nye puljer.....	8
B. Konkrete initiativer på transportområdet.....	10
1. Nyt signalsystem på Banedanmarks net.....	10
2. En Timemodel for fjerntogstrafikken.....	11
3. Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød).....	12
4. Stillingtagen til fordyrede anlægsprojekter	13
5. Særlig vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet i 2009.....	14
Parterne afsætter herudover yderligere i alt 500 mio. kr. til en ekstraordinær vedligeholdelsesindsats på vejnettet i 2009.	14
6. Anlæg af Frederikssundmotorvejen	14
7. Modernisering af Nørreport Station.....	15
8. Fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet	15
9. Fremrykket opgradering af Sydbanen.....	16
10. Erhvervslivets transport og bedre forbindelser til havnene	16
Bedre vejforbindelser til havnene	16
Styrkelse af gods på jernbanen	18
Etablering af dobbeltspor i Sønderjylland	19
Bedre rasteplasser.....	20
Øget højde på motorvejsbroer	20
11. Udmøntning af puljer i 2009.....	21
Pulje til bedre adgang til den kollektive transport.....	21
Pulje til bedre fremkommelighed for busser	22
Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer.....	22
Pulje til medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småøer og ø-kommuner.....	22
Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3 korridoren i hovedstadsområdet	22
Pulje til stationsmoderniseringer	22
Pulje til nye teknologiske muligheder (ITS)	22
Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse.....	23
Pulje til mere cykeltrafik.....	24
Pulje til bedre trafiksikkerhed	24
Pulje til fremme af godstrafik på bane.....	25
Pulje til støjbekæmpelse	25
Forlængelse af pulje til fremme af sikkerhed og miljø (2009-14)	26
Forlængelse af pulje til bedre sikkerhed ved overskæringer (2015-2020)....	26
12. Nye beslutningsgrundlag.....	26
Nye VVM-undersøgelser.....	26

Strategiske analyser.....	27
Etablering af en landstrafikmodel.....	29
13. Yderligere konkrete CO2-initiativer under Grøn Transportvision DK	29
Grønne taxaer og modultog.....	30
Forsøgsprojekter.....	30

Regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance har indgået en aftale om dels de overordnede rammer og principper for udviklingen af en grøn transportpolitik i de kommende år, dels en række konkrete initiativer på transportområdet.

A. Rammer og principper for en grøn transportpolitik

1. Overordnede principper

Parterne er enige om følgende principper for en grønnere transportpolitik:

- Transportens CO₂-udledning skal ned, og der skal gennemføres en grøn omlægning af bilskatten
- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne
- Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen
- Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed
- Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport
- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur
- Støj og luftforurening i byerne skal ned

Principperne for en grøn transportpolitik udmøntes gennem en række konkrete initiativer, som finansieres af en infrastrukturfond, jf. afsnit 2.

Parterne er enige om, at anvendelsen af infrastrukturfondens midler alene er aftalebundet i det omfang, der med denne aftale er indgået eller med senere aftaler indgås aftaler om at afsætte eller reservere midler til konkrete anlægsprojekter, vedligeholdelsesindsatser m.v.

Parterne er desuden enige om, at aftalen indebærer en invitationsret til transportpolitiske forhandlinger på de af aftalen omfattede områder i perioden frem til og med 2020. Aftalen indebærer dog ikke, at alle parter skal være enige om gennemførelse af alle konkrete projekter m.v. frem til og med 2020. Endvidere respekterer aftalen gældende delforlig på området.

Dansk Folkeparti tilslutter sig den politiske aftale af 2. september 2008 mellem regeringen, Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre om en fast Femern Bælt forbindelse og indgår i forligskredsen.

2. Finansieringselementer

Parterne har noteret sig, at regeringen har etableret en Infrastrukturfond, der skal finansiere de kommende års investeringer på transportområdet. Basismidlerne i Infrastrukturfonden omfatter:

- Det skattefinansierede investeringsråderum
- Realiserede udbudsgevinster inden for jernbanesektoren
- Driftsbesparelser som følge af signalprojektet
- Provenuet på i alt 6 mia.kr. fra salget af Scandlines
- Midler fra A/S Storebælt - i alt 9 mia. kr. frem til regnskabsåret 2022. Det vil forlænge tilbagebetalingstiden i A/S Storebælt med 5-6 år
- Reduktion i kontraktbetalingen til DSB på 1,1 mia. kr. som følge af IC4 (2008-2010)
- 1 mia. kr. fra merprovenu fra den nye grønne kørselsafgift på udenlandske køretøjer i Danmark i perioden til og med 2020.

Infrastrukturfonden etableres således med 94 mia.kr. og kan løbende tilføres midler fra nye holdbare finansieringskilder.

Konkret forventes, at der senere vil være grundlag for at tilføre Infrastrukturfonden midler som følge af:

- Yderligere gevinster ved en bedre og mere effektiv jernbanedrift.
- Yderligere merprovenu fra en ny kørselsafgift, som rækker udover den del, der skal modsvare nedsættelsen af registreringsafgiften. Det drejer sig om yderligere merprovenu fra udenlandske køretøjer i Danmark.

Herudover kan der tilføres holdbart provenu fra øvrige finansieringskilder, der måtte blive prioriteret til transportområdet i perioden frem mod 2020. Dertil kommer midler fra DSB til forbedringer af adgangen til den kollektive transport, jf. nedenfor.

Uforbrugte midler, herunder reserver fra konkrete projekter, tilbageføres til fonden.

Parterne er enige om, at der herefter ikke udestår anden udmøntet finansiering fra tidligere forlig.

Parterne er enige om, at hel eller delvis brugerfinansiering kan være relevant i forbindelse med særlige infrastrukturprojekter, som giver de rejsende helt nye muligheder. De store faste forbindelser over Storebælt og Øresund er i dag brugerfinansierede, og den kommende Femernforbindelse vil ligeledes blive brugerfinansieret. Brugerfinansiering vil kunne indgå i overvejelserne om eksempelvis en eventuel havnetunnel i København eller en ny forbindelse over Roskilde Fjord.

3. Rullende planlægning

Parterne ønsker at styrke den langsigtede prioritering og kontinuitet i fremtidens investeringsbeslutninger på infrastrukturområdet under løbende hensyn til en effektiv resourceanvendelse, herunder fremme af projekter, der giver størst mulig gavn.

Parterne har noteret sig, at regeringen gennem rullende planlægning vil fremlægge beslutningsgrundlag og projekter til stillingtagen således, at parterne hvert andet år får mulighed for at tage stilling til de konkrete anlægsprojekter, hvor der forligger beslutningsgrundlag og hvert fjerde år får mulighed for at tage stilling til, hvilke nye analyser

og beslutningsgrundlag, der skal udarbejdes. Endvidere vil regeringen indkalde til mindst et årligt møde om status for den rullende planlægning.

Som led i den rullende planlægning vil parterne få mulighed for at tage stilling til de beslutningsgrundlag, der færdiggøres for en række vigtige konkrete projekter på bane- og vejområdet, som det tidligere er aftalt at undersøge.

Med nærværende aftale er parterne enige om en række konkrete initiativer indenfor rammerne af den rullende planlægning, jf. pkt. B nedenfor. Parterne noterer sig samtidig, at regeringen senest til oktober 2009 præsenterer partierne for en række færdiggjorte beslutningsgrundlag vedrørende konkrete bane- og vejanlægsprojekter og vil invitere partierne til forhandlinger om stillingtagen til projekternes gennemførelse. Det omfatter de tidligere besluttede VVM-undersøgelser af følgende projekter (foreløbigt anlægsoverslag anført i parentes):

- Udbygning af jernbanekapaciteten København-Ringsted (ca. 10 mia. kr.)
- Udbygning af motorvejen på Vestfyn (ca. 4½ mia. kr.)
- Udbygning af motorvejen ved Vejlefjordbroen (ca. 1¾ mia. kr.)
- Udbygning af Motorring 4 i hovedstadsområdet (ca. ½ mia. kr.)
- Udbygning af Brande omfartsvej (ca. ½ mia. kr.)
- Udbygning af Helsingørmotorvejen, Øverød-Isterød (ca. 2½ mia. kr.)
- Udbygning af Køge Bugt motorvejen, Greve-Køge (ca. 2½ mia. kr.)

Det omfatter endvidere beslutningsgrundlag, nævnt i afsnit B.12, som forligger på dette tidspunkt.

I 2011 tages stilling til de vej- og baneprojekter, hvor beslutningsgrundlag færdiggøres i 2010-11.

Parterne ønsker at understrege vigtigheden af, at der i projekteringen og udførelsen af de enkelte projekter udvises omkostningsbevidsthed. De enkelte projekter skal ikke dimensioneres unødigt dyrt i forhold til den opgave de skal løse. Optimeringen skal ske i forhold til den samlede indsats, således at der samlet set opnås det størst mulige afkast af midlerne i infrastrukturfonden.

For yderligere at styrke den langsigtede prioritering og planlægning, er parterne endvidere enige om at der gennemføres strategiske analyser af fremtidens transportbehov og udbygningsmuligheder på infrastrukturområdet i hovedstadsområdet og Østjylland, herunder med henblik på styrket banebetjening, jf. nedenfor afsnit 12. De to strategiske analyser afsluttes i 2013, hvorefter parterne vil drøfte perspektiverne. Den konkrete udmøntning af de strategiske analyser vil indgå i den rullende planlægning.

4. Grøn transportvision DK

Parterne er enige om at arbejde for en grøn transportvision, der både skal sikre en høj mobilitet og mindske forureningen og andre negative effekter af transporten. Parterne vil i den forbindelse arbejde for følgende:

- Grønne bilskatter
- Nye bæredygtige teknologier
- Mere og bedre kollektiv trafik
- Bedre vilkår for cykler
- CO₂ reduktionstiltag her og nu
- Øget hensyn til natur og miljø
- Mindre støj
- Bedre trafiksikkerhed

Transportsektoren skal yde sit bidrag til opfyldelsen af kravet om en reduktion på mindst 20 pct. af CO₂-udledningen fra de ikke-kvoteomfattede sektorer i 2020 i forhold til niveauet i 2005 - et krav der forventes øget, hvis der indgås en international klimaaftale om CO₂-reduktion. Regeringen vil i efteråret 2009 fremlægge en strategi for reduktionsindsatsen inden for de ikke-kvotebelagte sektorer.

Parterne noterer sig, at regeringen har vurderet, at en samlet udmøntning af forslagene i Grøn transportvision DK vil give en reduktion i CO₂-udledningen på mellem 0,7 og 1,5 mio. tons årligt i 2020 i forhold til basisfremskrivningen – afhængigt af den nærmere udmøntning og den fremtidige udvikling og gennemslag af nye teknologier.

5. Principper for en grøn kørselsafgift

Det skal være billigere at anskaffe sig en ny, sikker og miljørigtig bil, mens det skal være dyrere at bruge bilen – især hvis den forurener meget, eller hvis kørslen foregår i områder og perioder med meget trængsel.

Regeringen vil derfor udarbejde et beslutningsgrundlag for en grøn kørselsafgift som led i en omlægning af bilbeskatningen, jf. regeringsudspillet *Bæredygtig transport – bedre infrastruktur*.

Beslutningsgrundlaget fremlægges således, at der i folketingssamlingen 2009-2010 kan fremsættes den nødvendige lovgivning.

6. Grøn forskningsindsats

Partierne bag globaliseringsaftalen er enige om at styrke den grønne forskningsindsats på transportområdet i forhandlinger om globaliseringsmidlerne i efteråret 2009.

En forskningsindsats vil kunne fokusere på:

- *Alternative brændselsteknologier*, herunder 2. generations bioethanol, samproduktion af el, varme og transportbrændstoffer, batteridrevne elbiler og generelt elmotorbaserede løsninger, udvikling af transportteknologier baseret på termisk

biomasseforgasning, samt teknologi, kommunikation og intelligens inden for sammenhængen mellem elnettet og elbiler.

- *Transport, miljø og klima.* Der vurderes at være behov for strategisk forskning, der kan styrke viden og forbedre beslutningsgrundlaget i forhold til yderligere samfundsøkonomisk effektive reduktioner i transportsektorens udledning af drivhusgasser.
- *Integrerede teknologiske løsninger.* Der er behov for øget forskning inden for løsninger, som fokuserer på synergier mellem transportområdet, energiområdet og landbrugsområdet.
- *Intelligente transportsystemer (ITS).* Der er behov for øget forskning i ITS, der kan bidrage til at sikre en bedre mobilitet og fremkommelighed i transportsystemet, samt bidrage til en samfundsøkonomisk effektiv reduktion af transportsektorens udledning af drivhusgasser, blandt andet gennem bedre kørsel og et samspil mellem transportformerne inden for både persontransporten og gods-transporten.

7. Styrket grundlag for strategisk planlægning på transportområdet

Parterne er enige om at styrke grundlaget for en langsigtet og helhedsorienteret infrastrukturplanlægning gennem udvikling af en landsdækkende trafikmodel.

Landstrafikmodellen vil ikke kunne give konkrete svar på prioriteringen, men vil skabe et langt bedre grundlag for at vurdere de samlede konsekvenser af transportpolitiske initiativer, herunder de bredere konsekvenser af større infrastrukturprojekter for den trafikale sammenhæng og mobilitet i Danmark. Det vil også forbedre mulighederne for at vurdere konsekvenserne af konkrete initiativer i forhold til bl.a. trafikfordelingen mellem individuel og kollektiv transport samt virkningerne i forhold til arbejdsmarked, lokalisering, miljø og CO₂.

8. Temaer og rammer for nye puljer

Parterne lægger vægt på, at der sker en målrettet indsats for at forbedre miljøet, sikkerheden og mobiliteten i transportsystemet. Der kan ofte opnås betydelige effekter gennem mindre tiltag, der mest hensigtsmæssigt prioriteres og gennemføres med udgangspunkt i puljer.

Parterne er enige om at afsætte 8,1 mia. kr. frem til 2014 inden for Infrastrukturfondens rammer til nye puljer. Dertil kommer 1 mia. kr. til en særskilt pulje til bedre adgang til den kollektive transport, som finansieres af DSB, jf. nedenfor. Parterne ønsker med de i alt 9,1 mia. kr. at igangsætte initiativer og projekter indenfor følgende fokusområder:

- Bedre adgang til den kollektive transport
- Bedre fremkommelighed for busser
- Fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer
- Medfinansiering af færgelinvesteringer i kommuner med småøer og ø-kommuner
- Fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet

- Stationsmoderniseringer
- Nye teknologiske muligheder
- Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse
- Mere cykeltrafik
- Bedre trafiksikkerhed
- Fremme af gods på bane
- Støjbekæmpelse
- Forlængelse af pulje til fremme af sikkerhed og miljø
- Forlængelse af pulje til bedre sikkerhed ved overskæringer
- Nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning

Parterne er endvidere enige om, at de eksisterende puljer "Anlæg til fremme af sikkerhed og miljø" og "Overkørselspuljen" videreføres til hhv. 2014 og 2020, jf. afsnit B nedenfor.

Der blev i forbindelse med Trafikaftalen i 2003 etableret en "Anlægspulje" på i alt 1 mia. kr. frem til 2012. Parterne er enige om, at anlægspuljen nedlægges og medgår i finansieringen af de nye puljer.

Parterne har desuden noteret sig, at regeringen vil indgå en aftale med DSB om en pulje på 1 mia. kr., der især skal gå til etablering af flere parkeringspladser ved stationer, herunder Parker & Rejs anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. Puljen finansieres gennem salg af ledige DSB-ejede arealer i tilknytning til jernbanenettet.

B. Konkrete initiativer på transportområdet

Med aftalen foretages en første udmøntning af konkrete projekter inden for rammerne af Infrastrukturfonden.

Der er tale om stillingtagen til en række vigtige projekter, som er beslutningsmodne, og hvor en stillingtagen haster af hensyn til tidsplaner mv. Endvidere er der tale om en første udmøntning af en række nye puljer samt konkrete CO₂-reducerende initiativer inden for rammerne af Grøn Transportvision DK.

Der er i forhold til nye projekter fra parternes side lagt vægt på projekter, som kan bidrage til at styrke den kollektive transport gennem færre forsinkelser og hurtigere rejsetider samt projekter, der kan bidrage til at begrænse trængslen på vejnettet.

1. Nyt signalsystem på Banedanmarks net

Parterne er enige om at etablere et nyt moderne signalsystem på Banedanmarks net, der lever op til de fælleseuropæiske standarder.

En udskiftning af de gamle signaler er en helt nødvendig investering for at sikre en effektiv og pålidelig jernbanedrift fremover. Udskiftningen er endvidere en forudsætning for realiseringen af en Timemodel for togtrafikken mellem de store byer og vil billiggøre yderligere elektrificering.

På fjernbanen etableres et signalsystem baseret på den europæiske standard ERTMS niveau 2, og på S-banen etableres et standard bybanesystem.

Udskiftningen af signaler vil give: Flere tog til tiden, dvs. højere regularitet

- Højere sikkerhed
- Mere effektiv drift
- Højere hastighed
- Bedre passagerinformation
- Mulighed for fuldautomatisk drift på S-banen

Signaludskiftningen er en stor og ambitiøs opgave. Det samlede arbejde forventes at tage mere end 10 år. Udskiftningen på fjernbanen forventes afsluttet i 2021, mens arbejdet på S-banen ventes afsluttet i 2020.

De samlede udgifter vil være i størrelsesordenen 24 mia. kr. Heraf vedrører ca. 20 mia. kr. fjernbanen, mens ca. 4 mia. vedrører S-banen.

Parterne er enige om i perioden 2009-2020 inden for Infrastrukturfondens rammer at afsætte 21,7 mia. kr. til udskiftningen af signaler.

Udskiftningen af signaler vil indebære fremtidige besparelser af bl.a. drifts-, vedligeholdelses- og fornyelsesudgifter i Banedanmark. Frem mod 2020 vedrører dette, inden-

for Infrastrukturfondens 94 mio.kr., ca. 2 mia. kr., som frigøres fordi de ikke længere vil skulle anvendes til reinvesteringer i det nuværende anlæg.

Endvidere er der som følge af besparelser i perioden 2020-40 tilført ca. 3,8 mia. kr. til Infrastrukturfonden til disponering i perioden frem mod 2020. Herudover er tilført Infrastrukturfonden 0,2 mia. kr. som følge af EU-tilskud samt bidrag fra private togoperatører og A/S Storebælt.

Banedanmark har identificeret to centrale milepæle frem mod kontraktunderskrivelsen:

1. Udsendelse af udbudsmaterialet
2. Underskrivelse af den endelige kontrakt med leverandøren

Parterne er enige om, at Banedanmark, inden milepælene nås for hhv. fjernbanen og S-banen, skal forelægge parterne en status for projektet, herunder en opdateret budget- og tidsplan, mhp. en stillingtagen til eventuelle justeringer.

Parterne er endvidere enige om at følge udviklingen i Signalprojektet tæt. Fremover skal der derfor, som et supplement til Banedanmarks årsrapport, herunder status på afviklingen af efterslæbet på spornettet, udarbejdes en status for udskiftningen af signalerne.

2. En Timemodel for fjerntogstrafikken

Parterne er enige om, at der skal sikres markant hurtigere rejsetider med tog mellem de store byer, og ønsker derfor en etapevis udbygning og opgradering af jernbanenettet.

Visionen er en rejsetid på 1 time på strækningerne København-Odense, Odense-Århus og Århus-Aalborg (Timemodellen).

Parterne er enige om, at visionen i et længere tidsperspektiv søges udbredt til flere byer, f.eks. Esbjerg og Herning.

Gennemførelsen af Timemodellen vil ikke alene komme rejsende mellem de store byer til gode. Den vil i realiteten give hurtigere rejsetider for alle togrejsende i hele landet, som benytter hovedstrækningen mellem København og Aalborg. Timemodellen forventes i kraft af kortere rejsetid at rumme et betydeligt potentiale for såvel højere omkostningseffektivitet som øgede indtægter.

Etableringen af Timemodellen vil:

- Nedbringe rejsetiden mellem København og Aalborg med ca. 1½ time og med 1 time mellem København og Århus.
- Spare de togrejsende for 3,5 mio. timer årligt.
- Overflytte trafik fra vej til bane.
- Reducere CO2 udledningen og begrænse trængsel på de største motorveje

Første etape af Timemodellen vil være strækningen mellem København og Odense. Parterne er enige om at afsætte 15 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag vedrø-

rende deletapen Ringsted-Odense og at reservere 0,6 mia.kr. til gennemførelse af projektet.

Parterne er desuden enige om at reservere 10 mia.kr. til kapacitetsudvidelse af strækningen København-Ringsted og noterer sig endvidere, at parterne træffer beslutning om deletapen København-Ringsted i efteråret 2009.

Anden etape af Timemodellen forudsætter en opgradering af strækningen Århus-Aalborg til 200 km/t. Opgraderingen kan gennemføres i to deletaper, hvor første deltape er mellem Hobro og Aalborg, som koordineres med signalprojektet til ibrugtagning i 2018. Parterne er enige om at afsætte 6 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag vedrørende deletapen Hobro-Aalborg samt at reservere 0,2 mia.kr. til gennemførelse af projektet. Parterne er endvidere enige om at afsætte 10 mio.kr. til en forundersøgelse af en opgradering af strækningen mellem Århus og Hobro.

Tredje etape mellem Odense og Århus kræver en omfattende indsats på banenettet og kan først realiseres efter 2020. Parterne er enige om, at de forskellige muligheder for udformningen af tredje etape skal indgå i den strategiske analyse af det langsigtede kapacitetsbehov mellem Øst- og Vestdanmark, jf. punkt 12.

Parterne noterer sig endelig, at Timeplanens første og anden etape indeholder en selvstændig værdi uafhængig af løsningen i Østjylland.

3. Anlæg af dobbeltspor på Nordvestbanen (Lejre-Vipperød)

Parterne er enige om at udbygge Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk, herunder anlægge dobbeltspor på strækningen mellem Lejre og Vipperød.

Nordvestbanen er den eneste af de store togpendlerkorridorer til hovedstadsområdet, der ikke har dobbeltspor. Konsekvensen er bl.a., at andelen af pendlere, der bruger toget, er væsentligt lavere end på f.eks. Vest- og Sydbanen. En udbygning af Nordvestbanen vil give bedre vilkår for togpendlingen mellem Nordvestsjælland og Hovedstadsområdet og vil betyde en aflastning af motorvejen i Roskilde-fingeren.

Der er i 2007 fremlagt en miljøredegørelse (VVM) for udbygning af Nordvestbanen. Formålet med udbygningen er at forbedre togbetjeningen på strækningen i form af kortere rejsetid og mere præcise tog samt skabe mulighed for flere togafgange og en bedre køreplan.

Parterne er enige om, at der i folketingsåret 2009/2010 udarbejdes anlægslov inkl. et fuldt opdateret budget svarende til projektet for en fuld udbygning i miljøredegørelsen.

Det skal inden fremlæggelse af lovforslaget undersøges, om det er teknisk muligt og samfundsøkonomisk rentabelt at gennemføre projektet på grundlag af den eksisterende signalteknologi, således at projektet kan igangsættes hurtigst muligt.

Alternativt koordineres dobbeltsporet med udrulningen af det nye signalsystem på strækningen. Forbindelsen åbnes i så fald hurtigst muligt, dog senest i 2020. Udrul-

ningsplanen for signalprojektet vil blive analyseret nærmere med henblik på muligheden for en fremrykning.

Der afsættes 1,3 mia.kr. til projektet, som omfatter anlæg af dobbeltspor på hele strækningen mellem Lejre og Vipperød, opgradering af hastigheden fra 120 km/t til 160 km/t, nedlæggelse af overkørsler samt ombygning af stationer.

4. Stillingtagen til fordyrede anlægsprojekter

Parterne konstaterer, at der tidligere er igangsat og besluttet anlægsprojekter på vej- og baneområdet med en samlet bevilling fra 2009 og frem på 10,3 mia. kr.

For en række konkrete vejprojekter har der vist sig et merbevillingsbehov, hvis projekterne skal gennemføres som planlagt. Det gælder bl.a. en række projekter, som staten overtog fra de tidligere amter i forbindelse med Kommunalreformen. Der er behov for en stillingtagen til de enkelte projekters merbevillingsbehov.

Parterne er enige om inden for Infrastrukturfondens rammer at afsætte i alt 3,6 mia. kr. med henblik på at sikre, at de pågældende projekter kan gennemføres.

Parterne er enige om at ændre motortrafikvejsprojektet mellem Holbæk og Vig således, at vejen anlægges som 2+1 motortrafikvej frem for den hidtil forudsatte 2-sporede motortrafikvej. Det vil indebære en forbedring af fremkommeligheden, mens trafikikkerheden samlet vil kunne fastholdes på samme niveau. Projektet kan gennemføres på baggrund af den foreliggende anlægslov og inden for samme forhøjede budgetmæssige ramme.

Parterne er endvidere enige om at der udarbejdes en foranalyse vedrørende en sydlig forlængelse af Slagelse omfartsvej med henblik på en vurdering i efteråret 2009 af grundlaget for en VVM-undersøgelse. Det vil indgå i vurderingen, om Slagelse Kommune bidrager økonomisk til en eventuel realisering af projektet.

Projekt	Forhøjet bevilling (mia. kr.)	Forventet åbningsår
Anlæg af omfartsvej ved Sunds nord for Herning (Rute 34)	0,1	2012
Anlæg af Slagelse omfartsvej (Rute 22)	0,3	2013
Anlæg af Gørløse omfartsvej (Rute 6)	0,1	2011
Anlæg af motortrafikvej, Bredsten – Vandel ved Vejle	0,1	2013
Udbygning af Holbækmotorvejen, Fløng-Roskilde	0,5*	2013
Anlæg af motortrafikvej, Holbæk-Vig (Rute 21)	0,9	2013
Anlæg af motorvej Riis – Ølholm – Vejle (Rute 18)	0,5	2013
Anlæg af motorvej Brande – Give N (Rute 18)	0,1	2012
Anlæg af motorvej Bording-Funder (Rute 15)	0,1	2012
Anlæg af motorvej Søften-Skejby ved Århus	0,1	2010
Frederikssundmotorvejens 1. etape Motorring 3-Motorring 4	0,2	2013
Anlæg af niveaufri skæring på Grenåvej ved Århus	0,1	2010
Anlæg af motorvej til Als, Klipleve-Sønderborg	0,7	2013

* Projektet tilføres endvidere 0,3 mia. kr. fra den centrale reserve.

Parterne lægger vægt på, at budgetteringen af nye anlægsprojekter er retvisende og noterer sig i den forbindelse de initiativer, Transportministeriet har taget til at forbedre budgetteringen som led i "Ny Anlægsbudgettering". Parterne vil som led i den rullende planlægning følge erfaringerne med de nye budgetteringsmetoder, herunder vurdere de konkrete erfaringer med størrelsen og anvendelsen af de afsatte reserver.

5. Særlig vedligeholdelsesindsats på statsvejnettet i 2009

Den hidtidige aftale om vejvedligeholdelse af statsvejnettet udløb med udgangen af 2007, og niveauet blev fastholdt i 2008. Der er på nuværende tidspunkt ikke grundlag for stillingtagen til en ny flerårig aftale for vejvedligeholdelsen. Det er dog nødvendigt, at der tages stilling til indsatsen for 2009.

Der igangsættes derfor en analyse af Vejdirektoratets vejvedligeholdelse, der kan danne grundlag for en ny flerårig vejvedligeholdelsesaftale. Der afsættes 15 mio.kr. til analysen.

Når beslutningsgrundlaget for en flerårig aftale foreligger i efteråret 2009, vil parterne drøfte dette.

En række vedligeholdelsesopgaver i forhold til visse broer og bygværker er særligt påtrængende. Parterne er derfor enige om at afsætte 125 mio. kr. til en særlig "vedligeholdelsespakke" i 2009. Pakken omfatter følgende elementer:

Projekt	Mio. kr.
Reparation af Langelandsbroen	14
Reparation af Ny Lillebæltsbro	14
Reparation af belægning og afvanding i Limfjordstunnelen, Frederikssundsvejtunnelen, og Bernstorffsvejtunnelen	7
Reparation belægnings, afvandingssystem og lejer på Vejlefjordbroen, Sallingsundbroen, Svendborgsundbroen, Sorterendebroen, Kalvebodbroen og Storstrømsbroen	7
Udskiftning af fuger på Hylkedalsbroen	7
Reparation af piller og klappmaskineri på Hadsundbroen, Aggersundbroen, Kronprins Frederiks bro, Frederiks IX's bro	6
Reparation af to mindre broer på Køge Bugt Motorvejen	29
Betonreovering og udskiftning af belægning i det sydgående motorvejsspor på Falster	41

Parterne afsætter herudover yderligere i alt 500 mio. kr. til en ekstraordinær vedligeholdelsesindsats på vejnettet i 2009.

6. Anlæg af Frederikssundmotorvejen

Parterne er enige om at anlægge motorvej i Frederikssundfingeren i hovedstadsområdet.

Frederikssundfingeren er den eneste af byfingrene, der ikke har en højklasset vejforbindelse. Frederikssundfingeren udgør en vigtig pendlerkorridor, og der er tale om den mest trafikerede statsvej, der ikke har motorvejsstandard.

En første etape af motorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4 er under anlæg og forventes åbnet for trafik i 2013. Der er i 2008 fremlagt beslutningsgrundlag for den resterende strækning til Frederikssund.

Parterne er enige om, at der i 2009 udarbejdes anlægslov for hele strækningen mellem Motorring 4 og Frederikssund. Anlægsloven udarbejdes svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede hovedforslag 1. Samtidig er parterne enige om, at de arealreservationer, der tidligere er foretaget for andre løsningsalternativer, herunder langs den eksisterende Frederikssundsvej gennem Ballerup og Ølstykke, hæves.

Der afsættes i første omgang midler til anlæg af en 2. etape mellem Motorring 4 og Tværvej tættest på København, hvor trafikmængderne og trængselsproblemerne i dag er størst.

Frederikssundsmotorvejens 2. etape omfatter anlæg af 4-sporet motorvej fra Motorring 4 til Tværvej samt en forlængelse af Tværvej som motortrafikvej, så der opnås forbindelse fra motorvejen ved Ledøje-Smørum til Frederikssundsvej. Med Tværvejsforbindelsen vil der i realiteten blive anlagt en mindre del af en fremtidig Ring 5. I alt er der tale om ca. 10 km ny vej. Anlægsudgiften forventes at være 1,2 mia. kr.

Parterne ønsker, at der etableres motorvej på hele strækningen til Frederikssund og er enige om at drøfte finansieringen af udbygningen af de resterende etaper i 2011.

7. Modernisering af Nørreport Station

Nørreport Station er den mest benyttede station i Danmark målt i antal daglige passagerer. I samarbejde med Københavns kommune er der gennemført undersøgelser af en modernisering af selve stationen og forholdene på gadeplan.

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 210 mio. kr. til gennemførelse af en modernisering af Nørreport Station.

Projektet omfatter modernisering af Nørreport station med henblik på at sikre bedre luftkvalitet på S-bane- og fjernbaneperronerne, opfriskning af interiøret og koordinering med modernisering over jorden, som Københavns Kommune har ansvaret for, samt koordinering med Banedanmarks renoveringsprojekt for bl.a. topmembranen for tunnelen ved Nørreport station.

Parterne har noteret sig, at Københavns Kommune er opmærksom på en håndtering af flere cykelparkeringsfaciliteter.

Moderniseringen af Nørreport Station forventes afsluttet ved udgangen af 2014.

8. Fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet

Parterne er enige om at afsætte 2 mia.kr. til en ny pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet. Heraf er 500 mio. kr. forlods afsat til et statsligt bidrag til en 1. etape af en letbaneløsning i Århus.

9. Fremrykket opgradering af Sydbanen

Parterne er enige om at gennemføre en opgradering af Sydbanen mellem Ringsted og Vordingborg til 160 km/t. Det vil give en hurtigere togbetjening af pendlertrafikken til og fra hovedstadsområdet.

Opgraderingen kan således med fordel koordineres med Banedanmarks sporarbejder på strækningen i 2009. Dermed vil gevinsterne som følge af opgraderingen kunne få virkning allerede fra primo 2010.

Der foreligger et færdigt beslutningsgrundlag for projektet, og parterne er enige om inden for Infrastruktur fonden at afsætte 158 mio. kr. til gennemførelsen.

Parterne noterer sig, at Transportministeriet senest i 2012 vil fremlægge en vurdering af mulighederne for, at det kommende selskab bag den faste forbindelse over Femern Bælt efterfølgende kan betale de dele af ovennævnte opgraderingsprojekt, som kan indgå i de kommende landanlæg til de faste forbindelse over Femern Bælt. Eventuelle betalingsbidrag fra det kommende Femernselskab vil indgå i Infrastruktur fonden og kan anvendes til andre transportprojekter.

10. Erhvervslivets transport og bedre forbindelser til havnene

Dansk erhvervsliv skal også fremover kunne nyde godt af et af de mest effektive transport- og distributionssystemer i verden. Parterne er enige om at styrke erhvervslivets transport og skabe bedre forbindelser til havnene i form af veje og jernbaner. Der skal skabes bedre muligheder for at udvikle den samlede godstransport, herunder konkrete tiltag der bidrager til, at CO₂-udledningen fra godstransporten reduceres, jf. punkt B 12 nedenfor.

Bedre vejforbindelser til havnene

Parterne konstaterer, at søtransport kan være et vigtigt alternativ til vejtransport i forhold til begrænsning af trængslen på vejene og miljøudfordringen. Bedre baglandsinfrastruktur ved havnene kan styrke grundlaget for en vækst i godstransport via sø.

Parterne er enige om, at bedre adgang til havnene er et indsatsområde i forhold til den rullende planlægning i de kommende år.

Parterne er enige om at gennemføre følgende projekter, som vil styrke forbindelserne til en række havne med væsentlig national eller regional betydning:

- Etablering af en bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn (150 mio.kr.)
- Bedre adgang til Rønne Havn fra statsvejen mellem Rønne og Åkirkeby (15 mio.kr. - finansieres af puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse)
- Opgradering af Kongevejen i Helsingør (53 mio.kr. – finansieres af puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse)
- Forbedringer af vejen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg (200 mio.kr.)

- Udbygning af Jyske Motorvej mellem Nørresundby og Bouet umiddelbart nord for Limfjordstunnellen i nordgående retning (70 mio.kr.)
- Etablering af en bedre forbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 (150 mio.kr.)
- Ramme til anlæg af omfartsvej ved Nykøbing Falster (400 mio.kr.)
- Statsligt bidrag til anlæg af en ny forbindelse over Odense Kanal (125 mio.kr.) - finansieres af puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse
- Forundersøgelse vedrørende en ny omfartsvej ved Grenå mellem Rute 16 og Grenå Havn (5 mio.kr.)
- Forundersøgelse vedrørende yderligere opgraderinger af Rute 34 på strækningen mellem Herning og Skive samt rute 26 mellem Skive og Hanstholm, bl.a. for at styrke adgangen til Hanstholm Havn (10 mio.kr.)

Etablering af en *bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn* vil indebære en styrkelse af både det Store H og adgangen til en af Danmarks vigtige porte. Projektet kan gennemføres i samarbejde med de lokale parter. Parterne er enige om at afsætte op til 150 mio. kr. til projektet.

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 15 mio.kr. til en *forbedring af fremkommeligheden og sikkerheden* fra statsvejen mellem Åkirkeby og Rønne til Rønne Havn.

Der er tidligere igangsat en opgradering af Kongevejen i Helsingør, som udgør forbindelsen mellem Helsingør Havn og motorvejsnettet. En række yderligere forbedringer på strækningen vurderes at koste 53 mio.kr., som parterne er enige om at afsætte til formålet.

Parterne er enige om, at projekterne ved Rønne og Helsingør konkret indgår som led i udmøntningen af puljen til bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse for 2009.

Skovvejen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg er – via færgeforbindelsen mellem Kalundborg og Århus – en del af hovedforbindelsen mellem Sjælland og Jylland. Kalundborg Havn er samtidig en vigtig godshavn. Fremkommeligheden på strækningen kan forbedres betydeligt gennem en række målrettede opgraderinger, som samtidig vil kunne indgå som elementer i senere fuld udbygning af strækningen til motorvej. Parterne er enige om, at perspektivet på sigt er at etablere motorvej på strækningen. Parterne er endvidere enige om, at der for det første nu og her gennemføres opgraderinger på den østligste del af strækningen indenfor en ramme på 200 mio.kr. Parterne er for det andet enige om at afsætte 10 mio.kr. til gennemførelse af en VVM-undersøgelse vedrørende etablering af en 3 km ny motorvejsstrækning syd om Regstrup til anslået 300 mio. kr., hvor der i dag er 2-sporet landevej. Undersøgelsen vil foreligge i 2011. En gennemførelse af projektet ved Regstrup vil sammen med de omtalte opgraderinger medføre, at der etableres motorvej på den 12 km lange strækning mellem Holbæk og Regstrup. Parterne er for det tredje enige om, at der afsættes yderligere 15 mio.kr. til gennemførelsen af en fuld VVM-undersøgelse efter 2011 for den resterende del af strækningen helt frem til Kalundborg. Sammen med udbygningen af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød vil trafikforholdene i korridoren dermed forbedres markant og understøtte væksten i området.

Udbygning af Jyske Motorvej mellem *Nørresundby og Bouet* umiddelbart nord for Limfjordstunnellen i nordgående retning vil kunne bidrage til at begrænse de begyndende trængselsproblemer omkring Limfjordstunnellen, herunder for trafikken til og fra Aalborg Havn. Parterne er enige om at udbygge motorvejen fra 2 til 3 spor i nordgående retning på en strækning på ca. 1,8 km mellem Bouet og Limfjordstunnelen. Projektet vurderes at koste ca. 70 mio. kr.

Etablering af en *ny forbindelsesrampe mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3* kan forbedre fremkommeligheden, herunder for lastbiltrafikken, som har vanskeligt ved at passere den nuværende rundkørsel. I kombination med Københavns Kommunes etablering af vejforbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavn kan skabes en højklasset og mere sikker forbindelse fra havnen til Motorring 3, som bl.a. kan skabe bedre grundlag for godstransporten til og fra Københavns Havn. Projektet vurderes at koste ca. 150 mio. kr. og indgik som en variant i forbindelse med VVM-undersøgelsen for Motorring 3.

Anlæg af en *omfartsvej ved Nykøbing Falster* vil forbedre adgangen til Gedser Havn og samtidig aflaste Nykøbing Falster by for gennemkørende trafik. Det tidligere Storstrøms Amt har udarbejdet VVM-undersøgelser vedrørende anlæg af i alt 12 km, dels nord for byen, dels rundt om byen. De to etaper kan gennemføres uafhængigt af hinanden. Parterne er enige om at reservere en ramme på 0,4 mia.kr. til anlæg af selve omfartsvejen rundt om byen. Projektet tager udgangspunkt i det af amtet planlagte projekt. Der foretages en konsolidering af det foreliggende beslutningsgrundlag, hvorefter der tages endelig stilling til projektet.

Etablering af en *ny vejforbindelse over Odense Kanal* indgår i det samlede nye ringvejsystem omkring Odense og vil bl.a. styrke vejforbindelserne til og fra Nordfyn, aflaste vejnettet omkring Odense Havn og forbedre grundlaget for byudviklingen i området samt lede den gennemkørende trafik rundt om Odense Centrum. Der er fra lokal side udarbejdet beslutningsgrundlag for projektet. Parterne er indstillet på at bidrage med 125 mio. kr. til medfinansiering af projektet inden for rammerne af puljen til Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse.

Parterne konstaterer, at der tidligere er givet tilsagn om et statsligt tilskud på 250 mio. kr. til anlæg af en *tunnel under Marselis Boulevard i Århus*, som vil bidrage til at styrke Århus Havn, som er Danmarks største containerterminal. Projektet forudsættes finansieret af puljen til Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse.

Styrkelse af gods på jernbanen

Navnlig på de lange distancer er godstransport på banenettet en vigtig og miljøvenlig transportmulighed for virksomhederne. Parterne ønsker at styrke banegodstrafikkens konkurrencedygtighed, så den i højere grad bliver et attraktivt alternativ for erhvervslivet.

De samlede investeringer i forbedring og udbygning af jernbanen vil tillige styrke mulighederne for godstransporten, men der er derudover behov for en særlig indsats i forhold til jernbanegods, herunder bedre forbindelser til havnene.

Parterne konstaterer, at det i forbindelse med Aftale om Trafik for 2008 blev aftalt at afsætte 10 mio. kr. i 2009 til medfinansiering af projekter til fremme af samspillet mellem havn og bane.

Parterne er enige om, at der etableres en ny pulje på 200 mio. kr. til fremme af gods på jernbanen, herunder især til at styrke samspillet mellem jernbane og havne. De afsatte midler i Aftale om Trafik for 2008, jf. ovenfor, indgår i denne pulje.

Parterne er enige om, at der af puljen til fremme af gods på jernbanen reserveres 10 mio.kr. til en analyse i 2010-12 af mulighederne for at etablere en helt ny kombiterminal ved Køge, hvis Folketinget beslutter at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted. Det er en forudsætning, at terminalen kan gennemføres med væsentlig privat deltagelse i både organiseringen, driften og finansieringen, herunder f.eks. som et OPP-projekt.

Parterne er endvidere enige om:

- Med henblik på at fremtidssikre godstogskapaciteten igangsættes en VVM-undersøgelse af et såkaldt slusespor i vestenden af Kastrup station således, at der vil kunne træffes beslutning om etablering heraf inden åbningen af den faste forbindelse over Femern bælt, jf. afsnit 12.
- Med henblik på at sikre bedre rammer for omlæsning mellem færge og bane ydes et tilskud på op til 10 mio.kr. til etablering af nyt rangerområde og spor ved Hirtshals Havn, under forudsætning af at Hirtshals Havn gennemfører det projekt, der er planlagt.

Parterne er herudover enige om indenfor en ramme på 5 mio.kr. i 2009 at foretage en screeningsanalyse med hensyn til omkostninger og det forventede potentiale af følgende jernbaneprojekter for at opnå en yderligere styrkelse af godstransport på jernbane:

- Opgradering af baneinfrastruktur ved Fredericia Havn
- Godsterminal og spor syd om havnen ved Esbjerg Havn
- Renovering af spor og ny sydlig opkobling ved Ålborg Havn
- Anlæg af banespor og tilslutning ved Nyborg Havn
- Genåbning af banestrækningen Tønder-Tinglev for godstrafik
- Genåbning af banestrækningen Vojens-Haderslev for godstrafik
- Genåbning af banestrækningen Rødekro-Aabenraa for godstrafik

Projekterne og udmøntningen af puljen til fremme af banegods drøftes mellem parterne i efteråret 2009 på grundlag af screeningsanalyserne og regeringens kommende godsredegørelse.

Etablering af dobbeltspor i Sønderjylland

Anlæg af dobbeltsporet vil styrke jernbanegodstrafikken og tilgodese passagertrafikken til Sønderborg samt den internationale passagertrafik mod Hamborg, som på det seneste har været i vækst.

Der er i 1993 vedtaget anlægslov (Lov nr. 218, 1993) for hele den sønderjyske længdebane og på grundlag heraf gennemført en VVM-undersøgelse for udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg. Strækningen mellem Vojens og Tinglev blev færdiggjort i 1996.

Parterne er enige om, at perspektivet på sigt er en fuld udbygning til dobbeltspor på hele strækningen.

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 0,7 mia.kr. til etablering af dobbeltspor på den nordlige del af banen mellem Vamdrup og Vojens i Sønderjylland, som vil kunne åbnes senest i 2019 samtidig med udrulningen af det nye signalsystem på strækningen.

Det skal undersøges, om det er tekniske muligt og samfundsøkonomisk rentabelt at gennemføre projektet på grundlag af den eksisterende signalteknologi, således at projektet kan fremrykkes yderligere.

Der foretages en opdatering af beslutningsgrundlaget for både den nordlige del (Vojens-Vamdrup) og den sydlige del (Tinglev-Padborg) af banestrækningen.

Bedre rasteadser

Det har betydning for både godstransporten og for de almindelige bilister, at chaufførerne har gode muligheder for at spise og hvile sig på de længere ture – af hensyn til både arbejdsmiljøet og sikkerheden på vejene. Ved at skabe yderligere parkeringsfaciliteter på rasteadserne opnås bedre fremkommelighed og øget trafiksikkerhed til gavn for både lastbilchauffører og almindelige bilister.

Parterne er enige om, at indsatsen på området skal styrkes. På den baggrund er partierne enige om at reservere 20 mio.kr. af puljen til "Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse" i 2009 til forbedringer af rasteadser og sideanlæg. Midlerne udmøntes af Vejdirektoratet med udgangspunkt i det faglige grundlag i Transportministeriets udbygningsplan. Forligskredsen orienteres om udmøntningen.

Parterne noterer sig endvidere, at Transportministeriet i marts 2009 som led i en samlet godsstrategi vil fremlægge en udbygningsplan for rasteadser og sideanlæg. Parterne er enige om at igangsætte yderligere initiativer på baggrund af udbygningsplanen som led i forhandlingerne i efteråret 2009.

Parterne lægger vægt på, at indsatsen er omkostningseffektiv, og at der opnås størst mulig effekt af midlerne. Transportvirksomhedernes erfaringer med rasteadser skal indgå som en del af beslutningsgrundlaget.

Endvidere skal mulighederne for udvikling af samarbejdet med private virksomheder om etablering af rasteadser undersøges nærmere.

Øget højde på motorvejsbroer

Lave broer kan medføre u hensigtsmæssig omvejskørsel med lastbiler på mindre veje. Det kan give både forsinkelser, flere ulykker og mere forurening.

Parterne er enige om at afsætte 30 mio.kr. af puljen til Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse i 2009 til konkrete forbedringer af tre særligt problematiske broer med lave frihøjder ved Gelsted på Midtyn, ved Slagelse og ved Randers.

11. Udmøntning af puljer i 2009

Parterne er enige om at etablere og forlænge en række puljer med henblik på at sikre en løbende, målrettet indsats inden for en række prioriterede fokusområder i de kommende år:

Puljer til særlige indsatsområder	Mia. kr.
Bedre adgang til den kollektive transport (2009-2020)	1,0 mia. kr.
Bedre fremkommelighed for busser (2009-2013)	1,0 mia. kr.
Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer (2009-2011)	0,3 mia. kr.
Pulje til medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småer og ø-kommuner	0,2 mia. kr.
Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet	2,0 mia.kr.
Pulje til stationsmoderniseringer	0,2 mia. kr.
Nye teknologiske muligheder (2009-14)	0,6 mia. kr.
Bedre kapacitet og bekæmpelse af lokale flaskehalse (2009-14)	0,8 mia. kr.
Mere cykeltrafik (2009-14)	1,0 mia. kr.
Bedre trafiksikkerhed (2009-14)	0,5 mia. kr.
Fremme af gods på bane (2009-14)	0,2 mia. kr.
Støjbekæmpelse (2009-14)	0,4 mia. kr.
Forlængelse af pulje til fremme af sikkerhed og miljø (2009-2014)	0,3 mia. kr.
Forlængelse af pulje til bedre sikkerhed ved overskæringer (2015-2020)	0,2 mia. kr.
Nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning (2009-14)	0,4 mia. kr.
I alt	9,1 mia. kr.

Puljerne udmøntes som udgangspunkt jævnt over hele perioden 2009-2014 ved årlige udmøntninger af parterne.

Parterne er enige om de overordnede kriterier for udmøntning af puljerne og nogle konkrete initiativer i forbindelse med udmøntningen i 2009.

Pulje til bedre adgang til den kollektive transport

Parterne ønsker at skabe flere parkeringspladser ved stationerne, herunder Parkér & Rejs-anlæg samt generelt bedre adgang til stationerne. Ved planlægning og etablering af disse faciliteter indgår hensyn til en god tilgængelighed herunder for bevægelseshæmmede og handicappede.

Parterne har noteret sig, at regeringen vil indgå aftale med DSB om, at DSB sikrer bedre adgang til stationerne inden for rammen af 1 mia. kr., som finansieres gennem salg af ledige DSB-ejede arealer i tilknytning til jernbanenettet.

Der udformes et nærmere sæt af principper for udmøntning af midlerne. Bl.a. skal indtages forhold som anlæggets bidrag til transportarbejdet, indtægtpotentiale, driftsomkostninger, grundlaget for at indtænke parkeringsmuligheder som en integreret del af det samlede togprodukt og eventuel lokal medfinansiering.

DSB udformer med udgangspunkt i de fastlagte principper en konkret rullende udmøntningsplan for midlerne, som forelægges forligskredsen. Parterne vil endvidere hvert år modtage en redegørelse for udmøntningen af puljen.

Pulje til bedre fremkommelighed for busser

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 200 mio.kr. om året i 5 år, dvs. i alt 1 mia.kr. til særlige initiativer og innovative tiltag, der kan gøre busser mere konkurrencedygtige og attraktive. Parterne ønsker at forbedre bussernes fremkommelighed og øge bussernes samspil med den øvrige kollektive transport. En styrkelse af de centrale trafikale knudepunkter skal gøre det så enkelt som muligt for passagererne at skifte transportmiddel.

Princippet for tildeling af midler fra puljen er en fifty-fifty model, hvor ansøgerne selv skal bidrage med samme beløb, som der ansøges om. Der kan eksempelvis ydes tilskud til ændringer i vejanlæg, særlige ITS-systemer eller busprioritering i lyskryds.

Pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer

Parterne er enige om at afsætte 100 mio. kr. om året i 3 år, dvs. i alt 300 mio. kr. til en ny pulje til fremme af ordninger og projekter, der øger antallet af buspassagerer.

Pulje til medfinansiering af færgeinvesteringer i kommuner med småøer og ø-kommuner

I de kommende år vil der være behov for at udskifte en række af de færger, som sikrer forbindelsen til mindre danske øer. For at understøtte, at de berørte kommuner kan gennemføre de nødvendige investeringer, afsættes der i 2009 en pulje på 200 mio.kr. med henblik på at medfinansiere kommunernes færgeinvesteringer.

Puljen skal ses i sammenhæng med de 60 mio.kr., der allerede er afsat til formålet i perioden 2008-2010.

Pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3 korridoren i hovedstadsområdet

Parterne er enige om at afsætte 2 mia. kr. til en ny pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Århus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet, jf. afsnit 8 ovenfor. Heraf er 500 mio. kr. forlods reserveret til etape 1 af en letbaneløsning i Århus.

Pulje til stationsmoderniseringer

Der afsættes 200 mio.kr. til stationsmoderniseringer, bl.a. Enghave station, som samfinansieres af Carlsberg, Nordhavn Station m.v.

Pulje til nye teknologiske muligheder (ITS)

Parterne ønsker at fremme teknologiske initiativer, der kan reducere trængslen og bidrage til en mere miljøvenlig kørsel og mere sikker trafik på de mest trafikerede veje.

Variable hastigheder, dynamisk information om trafikudviklingen, vendbare vognbaner m.v. kan forbedre fremkommeligheden og styrke trafikanternes muligheder for at træffe et hensigtsmæssigt transportvalg.

Parterne vil prioritere en hurtig indsats på udvalgte lokaliteter, hvor der er trængselsproblemer, og hvor der er et betydeligt potentiale for anvendelse af ITS.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen for nye teknologiske muligheder i 2009:

- Intelligent trafikstyring på Helsingørmotorvejen (75 mio. kr.)
- Intelligent styring af den overordnede trafik i Aalborg-området ved Limfjords-tunnelen (50 mio. kr.)
- Forundersøgelser vedr. etablering af et digitalt vejnet, som kan forbedre grundlaget for trafikantservice, herunder mulighederne for inddragelse af private parter (20 mio. kr.)

Pulje til bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse

Parterne ønsker at fremme initiativer, der kan forbedre fremkommeligheden på de centrale bane- og vejforbindelser til den overordnede infrastruktur og bidrage til et mere trafikalt sammenhængende Danmark.

Parterne ønsker bl.a. at etablere ekstra sporskifter og vendemuligheder for togene, samt at forbedre tilslutningsanlæg, ombygge kryds og rundkørsler på vejnettet og anlægge 2+1 veje, dér hvor der er trængselsproblemer.

Parterne er enige om, at følgende projekter finansieres af puljen for bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse i 2009:

- Opgraderinger på strækningen Struer-Langå med henblik på at forkorte rejsetiden med 4-5 minutter (25 mio. kr.)
- Forbedringer af indkørselsforhold for tog, Aalborg-Lindholm, Holstebro og Struer (8 mio. kr.)
- Forlængelse af perroner på Kystbanen: Hellerup, Klampenborg, Vedbæk, Nivå, Humlebæk og Espergærde (16 mio. kr.)
- Forbedring af til- og frakørselsbaner i forbindelse med krydsombygning i Vium (2 mio. kr.)
- Udbygning og forbedring af Kongevejen i Helsingør, jf. ovenfor (53 mio. kr.)
- Bedre adgang til Rønne Havn, jf. ovenfor (15 mio. kr.)
- Bedre raste- og sideanlæg, jf. ovenfor (20 mio. kr.)
- Bedre fremkommelighed for erhvervstransporten ved forøgelse af frihøjden ved tre motorvejsbroer, jf. ovenfor (30 mio. kr.)
- Tilsagn om medfinansiering på i alt 125 mio. kr. til anlæg af en ny forbindelse over Odense Kanal, jf. ovenfor.

- Parterne konstaterer, at der tidligere er givet tilsagn om et statsligt tilskud på 250 mio. kr. til anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard i Århus.

Pulje til mere cykeltrafik

Parterne ønsker at forbedre forholdene for cyklister, så cyklen bliver en mere attraktiv transportform.

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 100 mio. kr. i 2009 til statslig medfinansiering af sammenhængende og innovative cykelprojekter, hvor staten medfinansierer op til 30 pct. af de samlede udgifter – i særlige tilfælde op til 50 pct., hvis projektet indebærer væsentlige innovative elementer.

Følgende typer af sammenhængende og innovative projekter prioriteres:

- Kommunale *cykelbyprojekter*, der i væsentligt omfang bidrager til at udvikle den lokale cykeltrafik, herunder cykelpendling
- Projekter i *virksomheder og organisationer*, der indeholder særlige elementer, der kan bidrage til at styrke cyklismen
- Projekter, der indeholder konkrete tiltag til en forbedret *trafiksikkerhed* for cyklister, herunder f.eks. sikre skoleveje, så færre kommer til skade på cyklen og børn og unges tilskyndelse til at cykle fastholdes
- Projekter, der indeholder konkrete forslag til – ved *kampagner* og lignende – at skabe opmærksomhed omkring cykelprojekter

Transportministeriet vil fremlægge forslag til konkret udmøntning i 2009 med henblik på partiernes stillingtagen.

Parterne er endvidere enige om at styrke cykelruterne langs det overordnede vejnet ved at gennemføre følgende projekter inden for en ramme på i alt 34 mio. kr.: Anlæg af cykelsti på Rute 16 øst for Hundested, anlæg af cykelsti sydvest for Nyborg og anlæg af cykelsti syd for Ribe¹.

Pulje til bedre trafiksikkerhed

Parterne ønsker at intensivere indsatsen for at begrænse antallet af dræbte og til skadekomne i trafikken. Der skal sættes ind over en bred front. Indsatsen kan vedrøre såvel konkrete forbedringer af trafik anlæggene som kampagneindsatser og udvikling af nye metoder.

Parterne er enige om at afsætte midler til følgende projekter i 2009 fra puljen for bedre trafiksikkerhed:

- Styrket indsats mod højresvingsulykker (10 mio. kr.)
- Styrket indsats mod spøgelsesbilister (10 mio. kr.)

¹ Parterne har noteret sig, at der udover anvendes ca. 25 mio. kr. årligt, jf. Finansloven for 2009 til anlæg af nye cykelstier m.v.

- Trafiksikkerhedskampagner (10 mio. kr.)
- Bekæmpelse af grå strækninger på det overordnede vejnet, herunder rumleriller, rabatsaneringer og sikkerhedszoner (25 mio. kr.)
- Forsøg med kameraovervågning af jernbanearealer til modvirkning af ulovlig indtrængen på banen (3 mio. kr.)

Et troværdigt datagrundlag, ikke mindst i form af ulykkesstatistik, er en hjørnesten i trafiksikkerhedsarbejdet. Parterne er derfor enige om at afsætte 10 mio. kr. til en forbedret ulykkesstatistik med henblik på at skabe et bedre grundlag for den fremadrettede indsats på trafiksikkerhedsområdet. Der vil i 2009-2011 kunne gennemføres en række yderligere temaanalyser af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU).

Parterne er endvidere enige om at afsætte 10 mio. kr. til at fremme de tekniske tilpasninger, der er nødvendige for at anvende eCall som en del af alarmberedskabet i Danmark. eCall udløser automatisk nødopkald i tilfælde af ulykker, hvor en eller flere airbags i en bil udløses. Det er i den forbindelse en forudsætning, at alarmcentralerne opgraderes, så de kan modtage eCall-opkald.

Pulje til fremme af godstrafik på bane

Parterne er enige om at etablere en ny pulje på 200 mio.kr. til fremme af gods på jernbanen, herunder især til at styrke samspillet mellem jernbane og havne, jf. afsnit 10.

Parterne er enige om at drøfte konkrete initiativer i forlængelse af regeringens godsstrategi, som præsenteres i marts 2009.

Parterne har reserveret 10 mio.kr. fra puljen til en analyse i 2010-12 af mulighederne for at etablere en helt ny kombiterminal ved Køge, hvis Folketinget beslutter at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted, jf. ovenfor.

Pulje til støjbekæmpelse

Der afsættes en samlet pulje på 400 mio.kr. frem til 2014 til en målrettet indsats for at reducere støjproblemerne fra trafik.

Parterne ønsker med puljen at nedbringe generne af trafikstøj langs de overordnede veje og jernbaner gennem bl.a. opsætning af støjskærme, etablering af støjvolde og støjisolering af boliger langs statsveje og gennem skinneslibning for at nedbringe støj fra togene.

Parterne er enige om, at følgende projekter til finansieres af puljen for støjbekæmpelse i 2009:

- Støjisolering af stærkt støjbelastede boliger (15 mio. kr.)
- Støjreduktion ved Lindholm Station i Nørresundby (15 mio. kr.)
- Etablering af støjskærme på Helsingørmotorvejen ved Gentofte (8 mio. kr.)
- Udvikling af nye metoder til støjbekæmpelse (10 mio.kr.)

Parterne er herudover enige om at afsætte 16 mio. kr. til støjreducerende skinneslibning af banenettet i perioden 2010-2015.

Forlængelse af pulje til fremme af sikkerhed og miljø (2009-14)

Der er tidligere afsat ca. 150 mio. kr. om året til mindre anlæg til fremme af sikkerhed og miljø på statsvejene. Puljen blev med trafikaftalen for 2007 fastlagt frem til 2012.

Parterne er enige om at videreføre puljen i 2013-2014 med 150 mio. kr. pr. år.

Parterne er enige om, at puljen anvendes til løbende, mindre forbedringer af trafikafviklingen eller miljøet – ikke mindst på de by- og landevejsstrækninger, som blev overtaget fra amterne i forbindelse med Kommunalreformen.

Forlængelse af pulje til bedre sikkerhed ved overskæringer (2015-2020)

Der er tidligere afsat 36 mio.kr. årligt i perioden 2009-2014 til nedlæggelse og opgradering af overkørsler. Puljen udmøntes af Banedanmark.

Parterne er enige om at videreføre puljen frem til 2020 med 36 mio. kr. pr. år. Med henblik på at sikre den største samlede sikkerhedsmæssige og trafikale effekt skal puljen anvendes til nedlæggelse af usikrede overkørsler, nedlæggelse af overkørsler langs hovedbanen samt en indsats i forhold til "sorte pletter", dvs. overkørsler, hvor der er sket særligt mange ulykker.

12. Nye beslutningsgrundlag

Der afsættes en pulje på 400 mio.kr. til udarbejdelse af nye beslutningsgrundlag og strategisk planlægning 2009-14 som led i den rullende planlægning.

Parterne ønsker med puljen at tilvejebringe de beslutningsgrundlag, der vil være centrale for at imødekomme de fremtidige trafikale udfordringer. Det gælder såvel konkrete forundersøgelser og VVM-redegørelser som strategiske analyser med henblik på at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.

Parterne forelægges en tidsplan for gennemførelse af undersøgelserne inden udgangen af marts 2009. Det tilstræbes, at de undersøgelser, hvor der skal foretages en opdatering af tidligere udarbejdede beslutningsgrundlag, prioriteres.

Nye VVM-undersøgelser

Parterne er enige om at iværksætte følgende VVM-undersøgelser med henblik på, at de kan indgå i den rullende planlægning i 2009-2013:

- VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen, herunder især banegodskapaciteten omkring Kastrup (10 mio. kr.)
- VVM-undersøgelse af bedre og hurtigere S-banebetjening i Hillerød-fingeren gennem etablering af overhalingsspor mellem Hellerup og Holte (25 mio. kr.)
- Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen mellem Ringsted og Odense (15 mio. kr.)

- Beslutningsgrundlag på VVM-niveau vedr. opgradering af banen Hobro-Aalborg (6 mio. kr.)
- VVM-undersøgelser vedr. Skovvejen (Holbæk-Kalundborg) (25 mio.kr.)
- Opdatering af VVM-redegørelse vedr. anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland mellem Vamdrup og Vojens og Tinglev-Padborg (15 mio. kr.)
- Opdatering af amtslig VVM-redegørelse vedr. anlæg af omfartsvej ved Nykøbing Falster (5 mio. kr.)
- Opdatering af den amtsligt udarbejdede VVM-redegørelse vedr. anlæg af en nordlig omfartsvej ved Næstved (5 mio.kr.)
- Opdatering af den amtsligt udarbejdede VVM-redegørelse vedr. anlæg af det "Nordlige Hængsel til Djursland" ved Randers i form af en motortrafikvej mellem Assentoft og Sdr. Borup (5 mio.kr.)
- Afslutning af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinien) (10 mio.kr.)
- Økonomiundersøgelse med henblik på dimensionering af VVM-undersøgelse af en udbygning af Rute 26 på strækningen Århus-Viborg, herunder anlægsoverslag og muligheder for en etapevis udbygning (2 mio. kr.). Der reserveres endvidere 25 mio.kr. til den efterfølgende VVM-undersøgelse

Nye forundersøgelser

- Forundersøgelse af opgradering af jernbanen til 200 km/t Århus-Hobro som et led i etablering af 1 times rejsetid mellem Århus og Aalborg (10 mio.kr.)
- Forundersøgelser af potentialet for yderligere mindre forbedringer af jernbanen (5 mio.kr.)
- Forundersøgelse af en sydlig forlængelse af Slagelse Omfartsvej (2 mio.kr.)
- Forundersøgelse af en forlængelse af motorvejen Vejle-Herning til Holstebro - Rute 18 med henblik på at vurdere behovet for en egentlig VVM-undersøgelse (4 mio.kr.)
- Forundersøgelse vedrørende en ny omfartsvej ved Grenå mellem Rute 16 og Grenå Havn (5 mio.kr.)
- Forundersøgelse vedrørende yderligere opgraderinger af Rute 34 på strækningen mellem Herning og Skive samt rute 26 mellem Skive og Hanstholm, bl.a. for at styrke adgangen til Hanstholm Havn (10 mio.kr.)
- Screeningsanalyse vedr. baneforbindelse til en række havne (5 mio. kr.)

Strategiske analyser

Parterne er enige om at gennemføre følgende strategiske analyser, der skal bidrage til at kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder.

a. Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i Østjylland

Parterne er enige om at gennemføre en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i Østjylland. Analysen skal behandle bl.a. følgende overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger, som skal ses i sammenhæng:

- En baneplan for Østjylland, herunder løsningsmuligheder med henblik på at realisere Timemodellen mellem Odense og Århus
- Det langsigtede kapacitetsbehov for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark
- Det langsigtede kapacitetsbehov for den nord/syd-gående vejtrafik i Jylland

Der aflægges en delrapportering i 2011 med henblik på drøftelse af de foreløbige resultater. Analysen afsluttes endeligt i 2013, hvorefter parterne drøfter resultaterne og perspektiverne som led i den rullende planlægning. Der afsættes 25 mio. kr. til arbejdet.

Der udarbejdes på dette grundlag et kommissorium for analysen.

b. Strategisk analyse af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet

Parterne er enige om at gennemføre en strategisk analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet. Analysen skal behandle bl.a. følgende overordnede, langsigtede muligheder og problemstillinger:

- Øget banebetjening i "Håndfladen"
- Den fremtidige kollektive trafikbetjening i Ring 3-korridoren
- Fuldautomatisk S-banedrift
- Stationskapaciteten ved Københavns Hovedbanegård
- Samspillet mellem byudvikling og mulige nye stationer
- Et trafikalt sammenhængende banenet
- Mulighederne for - og effekterne af - etablering af overhalingsspor på S-banen
- Yderligere opgradering af vejforbindelsen i Ring 4
- Anlæg af en østlig ringvejsforbindelse/havnetunnel
- Perspektiver i Ring 5-korridoren
- Mulighederne for at sprede trafikken mere hen over døgnet

Der aflægges en delrapportering for den samlede strategiske analyse i 2011 med henblik på drøftelse af de foreløbige resultater. Analysen afsluttes endeligt i 2013, hvorefter parterne drøfter resultaterne og perspektiverne som led i den rullende planlægning. Der afsættes 25 mio. kr. til arbejdet.

Der udarbejdes på dette grundlag et kommissorium for analysen.

c. Strategisk analyse af elektrificering af banenettet

Parterne er enige om, at målet er, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

En yderligere elektrificering af jernbanenettet vil kunne medføre lavere CO₂-udledning fra togtrafikken, bedre adgang til indkøb af mere standardiseret togmateriel og mindre afhængighed af olieleverancer.

Elektrificeringen bør afvente signalprojektet, som vil billiggøre investeringerne, fordi man sparer tilpasning af de nuværende signalanlæg. En elektrificering vil således blive markant fordyret, hvis den gennemføres, før Banedanmarks signaler er udskiftet. Det betyder, at yderligere elektrificering vil være aktuel fra omkring 2020.

Parterne er enige om at afsætte 10 mio.kr. til udarbejdelse af en samlet strategisk analyse af en yderligere elektrificering af jernbanenettet, herunder de økonomiske konsekvenser, sammenhæng med materielanskaffelser og en mulig gennemførelsesplan.

På strækningen Lunderskov-Esbjerg er de nuværende signalanlæg tilpasset gennem en såkaldt immunisering. Mulighederne for at fremrykke en elektrificering af denne strækning vil derfor indgå i den strategiske analyse.

Den strategiske analyse fremlægges i 2011.

Etablering af en landstrafikmodel

Parterne er enige om at afsætte 60 mio. kr. til udvikling og drift af en landsdækkende trafikmodel med henblik på at styrke grundlaget for strategisk planlægning på transportområdet. Beløbet omfatter udvikling, opdatering og drift af modellen 2009-20.

Målet er, at centrale dele af landstrafikmodellen vil være klar til brug i 2011, således at den kan indgå som en nødvendig del af arbejdet med ovennævnte strategiske analyser af fremtidens transportbehov og udbygningsmuligheder på infrastrukturområdet i hovedstadsområdet og Østjylland. Modellen vil være færdigudviklet i 2014.

13. Yderligere konkrete CO₂-initiativer under Grøn Transportvision DK

Parterne er enige om, at CO₂-udledningen fra transport skal reduceres, og at en række af overordnede indsatsområder vil bidrage til at opnå dette mål på sigt, herunder den markante styrkelse af jernbanetrafikken, grønne kørselsafgifter og nye bæredygtige teknologier.

Parterne er endvidere enige om at gennemføre en række konkrete initiativer, som allerede på kort sigt kan bidrage til at reducere CO₂-udledningen fra transporten.

Parterne er i den forbindelse enige om at afsætte 84 mio.kr. inden for rammerne af Infrastruktur fonden til gennemførelse af følgende initiativer, som Transportministeriet vil iværksætte i 2009:

- Anbefalinger og rådgivning ved offentligt indkøb af energieffektive og miljøvenlige personbiler skal fremme muligheden for en mere energieffektiv og miljøvenlig bilpark.
- Indførelse af en certificeringsordning for "grøn transportvirksomhed" og "grøn transportkommune" skal fremme anvendelsen af energieffektive køretøjer og bedre udnyttelse af eksisterende bilpark.

- Optimering af aerodynamik for lastbiler skal fremmes gennem kampagner og netværksdannelse vedrørende best practice samt en tilskudsordning i perioden 2009-12 inden for en ramme på i alt 42 mio.kr.
- Ved energimærkning af varebiler udstyres alle nye varebiler med et energimærke, der viser, hvor brændstoføkonomisk bilen er. Der gennemføres kampagner om energimærkning kombineret med stikprøvekontrol hos bilforhandlerne (14 mio.kr.)
- Energieffektiv køreteknik fremmes gennem frivillige kurser for den enkelte bilist samt vejledningskampagner (28 mio. kr.).
- Miljørigtig og energieffektiv offentlig transport fremmes gennem en gradvis indfasning af energieffektive transportløsninger, der bl.a. kan understøttes af forsøg med energieffektive busser eller busser på andre drivmidler, jf. nedenfor.

Grønne taxaer og modulvogntog

Parterne er enige om, at der i taxalovgivningens skal stilles krav om, at taxier ved udskiftning skal være i minimum energiklasse C.²

Der indføres endvidere krav om partikelfiltre, der efter en indfasningsperiode gøres obligatorisk i 2011. Regeringen vil fremsætte lovforslag herom i foråret 2009 med henblik på at ændringerne kan få virkning fra 1. september 2009.

Parterne er endvidere enige om, at det sker en forlængelse af det 3-årige forsøg med modulvogntog. De nærmere vilkår for forlængelsen vil afhænge af udfaldet af evalueringen i 2011.

Forsøgsprojekter

Parterne er enige om at afsætte en ramme på 200 mio.kr. inden for Infrastruktur fonden til forsøgsprojekter med henblik på at afprøve mulighederne for mere energieffektive transportløsninger inden for følgende temaer:

- Energieffektive busser i offentlig bustrafik og busser på alternative drivmidler
- Større flåder af køretøjer f.eks. i samarbejde med offentlige eller private virksomheder med en større bilpark
- Partnerskaber med erhvervsvirksomheder og kommuner om transportplaner og systemløsninger

Transportministeriet forbereder forsøgsprojekterne i 2009 med henblik på igangsætning i 2010.

² En typisk taxi er i dag en energiklasse E og kører 13,7 km/l svarende til et CO₂-udslip på 194 g/km. En bil i energiklasse C kører mellem 16,1 og 17,2 km/l svarende til et CO₂-udslip på 153-163 g/km. I dag er eksempelvis en BMW 520d Touring aut. og en Mercedes-Benz C 220 CDI T biler, der opfylder et klasse C krav.