

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

Elektrificering af jernbanen mv.

7. februar 2012

Elektrificering af jernbanenettet

Elektrificering af jernbanen skal på sigt skabe rammerne for en langt mere moderne jernbane med bedre, billigere og mere stabil drift, samtidig med at det gavner miljø og klima. Elektrificering giver nye muligheder for at anvende moderne eldrevet togmateriel. Elektrificering bidrager også til at nå målet om, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

Banedanmarks analyser viser, at el-tog, der kan køre over 160 km/t, er billigere end tilsvarende dieseltog. Samtidig har el-tog lavere drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, bedre driftsstabilitet, og de medfører kortere rejsetider.

I dag er hovedstrækningen mellem Øresund og Padborg via Storebælt og Lillebælt elektrificeret. Det samme er strækningerne Tinglev -Sønderborg og København – Helsingør. Parterne noterer sig, at de tidligere beslutninger i forligskredsen om anlæg af den nye bane mellem København og Ringsted via Køge samt udbygningen af Sydbanen mellem Ringsted og Rødby som led i Femernprojektet vil medføre, at en større del af det danske banenet elektrificeres.

Der er behov for at tage konkret fat på næste fase i elektrificeringen af det danske banenet.

Elektrificering kræver betydelige investeringer. Det er bl.a. nødvendigt at hæve broer og ændre anlæg som led i elektrificeringen. Samtidig er det nødvendigt at gennemføre beskyttelse (immunisering) af elektriske installationer langs med banen. De elektriske installationer, der udskiftes som led i udrulningen af signalprogrammet, er immuniserede som standard. Det vil derfor være økonomisk klogt, at elektrificeringen afventer udrulningen af signalsystemet.

Banestrækningen Esbjerg - Lunderskov er allerede delvis klargjort til elektrificering, og det giver på den baggrund størst samfundsøkonomisk nytte at elektrificere denne strækning, inden signalprogrammet udrulles. Samtidig vil det give en række fordele for dansk jernbanedrift, hvis netop denne strækning elektrificeres først som led i næste fase af elektrificeringen af det danske jernbanenet.

Parterne er derfor enige om at afsætte 1.194 mio. kr. i 2012-2015 til elektrificering af strækningen Esbjerg - Lunderskov, heraf 11 mio. kr. til udarbejdelse af en VVM-analyse og 4 mio. kr. til forberedelsesreserve.

Med elektrificering af Esbjerg - Lunderskov bliver det fra 2015 muligt at køre med el-tog på hele strækningen mellem København og Esbjerg. Det giver et markant løft til togbetjeningen og bedre muligheder for at tilrettelægge materielanvendelsen på en hensigtsmæssig måde. Det vil også øge muligheden for at køre med el-tog på strækningen mod Padborg – Flensborg, hvor der i dag kører dieseltog. Derved vil der kunne frigøres dieselmateriel til andre strækninger.

Beslutningen om at elektrificere banen Esbjerg - Lunderskov markerer samtidig en strategisk prioritering af en fortsat elektrificering af den danske jernbane.

Parterne er endvidere enige om, at de resterende 5,1 mio. kr. af bevillingen til den strategiske analyse af elektrificering anvendes til udarbejdelse af mere præcise anlægsskøn i form af såkaldt ”begrundede anlægsoverslag” for elektrificering af følgende strækninger, som ifølge Banedanmarks analyser giver det største afkast:

- Køge Nord - Næstved
- Roskilde - Kalundborg
- Fredericia - Aarhus
- Aarhus – Aalborg

Parterne er enige om at drøfte næste fase af elektrificeringen af det danske jernbanenet, herunder finansieringsmulighederne, når resultatet af disse strategiske analyser og anlægsskøn er klar i efteråret 2013.

Finansiering

Udgiften på 1.194 mio. kr. til elektrificering af banen Esbjerg – Lunderskov finansieres gennem følgende initiativer og nødvendige omprioriteringer:

- Aktivering af udisponerede midler i Infrastrukturfonden (84 mio. kr.)
- Generel 15 pct. reduktion af udisponerede puljemidler (197 mio. kr.)
- Mindreforbrug på reserver til Frederikssundmotorvejen, 1. etape, og motorvejen Brande - Give N samt central reserve i tilknytning til projekter ibrugtaget frem til ultimo 2011 (527 mio. kr.).
- Bortfald af miljøstøtte til godstog som følge af indførelse af lastbilafgifter fra 2014 (120 mio. kr., i alt for perioden 2015 - 2020)
- Gradvis omlægning af baneafgiftssystemet til en afgift baseret på togenes vægt som følge af EU-regler. Omlægningen indføres gradvist til 2020 af hensyn til banegodserhvervet (105 mio. kr., i alt for perioden 2015 - 2020)
- Reduktion af Signalprogrammet som følge af, at Grenåbanen fremover skal drives som en integreret del af Århus Letbane (101 mio. kr.)
- ITS-projektet på Amagermotorvejen opgives (60 mio. kr.)

I forbindelse med den generelle reduktion på 15 pct. af udisponerede puljemidler lægger parterne vægt på en fortsat markant indsats for mere cykeltrafik. Parterne er enige om, at det statslige bidrag har en stor betydning i forhold til realiseringen af bl.a. kommunale cykelprojekter. Reduktionen af cykelpuljen halveres derfor fra 15 pct. til 7½ pct., idet udisponerede midler for 37 mio. kr. i tilskudsordningen til optimering af aerodynamik for lastbiler, som har oplevet begrænset søgning, i stedet anvendes til elektrificering af Esbjerg – Lunderskov.

Beslutningsgrundlag vedrørende store anlægsprojekter

Parterne har drøftet en række undersøgelser af store vej- og baneprojekter, som er afsluttet indenfor de seneste måneder. Det gælder:

- VVM-undersøgelse af øget kapacitet på Øresundsbanen (slusespor v. Kastrup)
- VVM-undersøgelse af motorvej syd om Regstrup (Skovvejen til Kalundborg)
- VVM-undersøgelse af 3. Limfjordsforbindelse
- VVM-undersøgelse af udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense
- VVM-undersøgelse af udbygning af motorvejsstrækningen Fredericia S – Kolding
- VVM-undersøgelse af udbygning af Rute 26 (Århus- Søbyvad samt Viborg - Rødekærsbro)
- Brugerfinansieringsanalyse af ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund
- Forundersøgelse af forbedring af vejforbindelsen Herning – Skive - Hanstholm
- Forundersøgelse af forbedring af vejforbindelse Svendborg – Maribo – Rødby (rute 9): 1. del Svendborg – Spodsbjerg samt 2. del Nakskov – Rødby

Endvidere er der i de senere år vedtaget anlægslove for en række vejprojekter, hvor der ikke er fundet finansiering til de afsluttende etaper. Det drejer sig om:

- Udbygningen af Køge Bugt Motorvejen (Solrød S - Køge)
- Udbygning af Fynske Motorvej (Odense V - Nørre Aaby)
- Udbygning af Helsingørmotorvejen (Hørsholm S - Isterød)
- Anlæg af Frederikssundmotorvejen (Tværvej, Ballerup – Frederikssund)

Parterne noterer sig, at der er tale om en række vigtige vej- og baneprojekter. En stor del af projekterne udviser høje samfundsøkonomiske afkast og dermed positive effekter for samfundsøkonomien.

Parterne konstaterer, at Infrastrukturfonden er disponeret til andre vigtige infrastrukturprojekter i kraft af tidligere indgåede transportaftaler i forligskredsen, og at der derfor for nærværende ikke kan findes finansiering til projekterne. Parterne er opmærksomme på, at en endelig beslutning om perspektiverne i de enkelte projekter skal ske så hurtigt som muligt med henblik på at skabe klarhed for de berørte borgere og virksomheder mm. i de berørte områder.

Parterne er endvidere enige om, at der er behov for at analysere fordele og ulemper ved forskellige holdbare finansierings- og organiseringsmodeller for vejbyggerier, herunder i lyset af både danske og udenlandske erfaringer. Parterne vil drøfte spørgsmålet om tilrettelæggelsen af en sådan analyse medio 2012.

For så vidt angår en ny fjordforbindelse ved Frederikssund er parterne enige om, at der i lyset af de nuværende økonomiske udfordringer i infrastrukturfonden foreligger to muligheder: den ene er at udskyde projektet, indtil der kan findes tilstrækkelige midler i infrastrukturfonden. Den anden er at gennemføre projektet med udgangspunkt i en af de foreslåede brugerfinansieringsmodeller.

Parterne er enige om at rette henvendelse til Frederikssund Kommune med henblik på at høre kommunen, om der foretrækkes en udskydelse af projektet eller kan opnås opbakning til en brugerfinansieringsløsning, og i givet fald hvilken af de forskellige modeller, der foretrækkes. Parterne vil genoptage drøftelsen af sagen, når der er modtaget svar fra Frederikssund Kommune.

Principper for igangsættelse af planlægningsundersøgelser

Forundersøgelser har til formål at afdække en problemstilling eller en projektidé på et overordnet niveau, mens *VVM-undersøgelser* udgør det egentlige grundlag for en beslutning om at gennemføre et konkret projekt.

Der er som led i aftalerne om En grøn transportpolitik igangsat en række forundersøgelser og VVM-undersøgelser. Der er imidlertid ikke udsigt til, at der er et finansielt råderum for at gennemføre de mange anlægsprojekter indenfor en realistisk tidshorisont.

Parterne er enige om, at der fremadrettet som udgangspunkt ikke iværksættes nye VVM-undersøgelser, med mindre der kan peges på en realistisk finansieringsmodel for hele det pågældende anlægsprojekt.

Forundersøgelser vil fortsat kunne anvendes til at undersøge trafikale problemer og projekters potentiale for løsning af trafikale problemstillinger.

Planlægningsmæssig afklaring af linjeføring

Vejdirektoratet har præsenteret en VVM-redegørelse for en 3. Limfjordsforbindelse, som peger på tre forskellige linjeføringer: Egholmlinjen, Lindholmlinjen og en parallel tunnelforbindelse.

Med henblik på så vidt muligt at skabe lokal klarhed omkring planlægning og arealudvikling er parterne enige om på baggrund af VVM-redegørelsen, at Lindholmlinjen fravælges.

Offentlig-privat-partnerskab (OPP)

Parterne er enige om, at det skal afdækkes, hvornår det er økonomisk fordelagtigt at anvende offentlig-privat partnerskab (OPP) til løsning af vej- og baneprojekter, og i hvilket omfang det kan skabe råderum til andre investeringer.

Den langsigtede strategiske planlægning

Parterne har noteret sig, at der i forbindelse med arbejdet med de overordnede strategiske analyser, som blev igangsat med aftalen om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009, nu foreligger en samlet delrapportering, som blev offentliggjort i december 2011.

Delrapporteringen omhandler den overordnede langsigtede strategi for:

- det overordnede vej- og banesystem i Jylland
- forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark
- en bedre mobilitet i hovedstadsområdet

Parterne er enige om, at rapporten udgør et solidt grundlag for det videre arbejde med analyserne af de fremtidige strategiske fravalg og tilvalg for infrastrukturen i Danmark. Parterne er samtidig opmærksomme på, at analyseprogrammet er omfattende og ambitiøst, og at der er behov for en fortsat fokusering. Der inddrages således ikke nye projekter og planer i analysearbejdet udover det aftalte i forbindelse med fastlæggelsen af kommissorierne for analyserne i 2009.

Den endelige afrapportering af analysearbejdet for de strategiske analyser sker som forudsat i

efteråret 2013, hvorefter parterne vil drøfte resultaterne og perspektiverne, herunder i lyset af de finansieringsmæssige udfordringer.

Parterne noterer sig, at der som led i arbejdet med de strategiske analyser vil blive fremlagt en analyse af en østlig ringvejsforbindelse (Havnetunnel) i København.

Anlæg af dobbeltspor i Sønderjylland (Vamdrup-Vojens)

Parterne er enige om, at der anlægges dobbeltspor på strækningen mellem Vojens og Vamdrup. Etableringen af dobbeltspor på strækningen Vojens – Vamdrup vil fjerne en flaskehals i den jyske banekorridor mellem Danmark og Tyskland og dermed understøtte den langsigtede udvikling af gods på jernbane. I aftale af 29. januar 2009 reserverede parterne 0,7 mia. kr. (2009-PL) til anlæg af dobbeltsporet.

Parterne er enige om, at det er vigtigt, at udførelsen af dobbeltsporsanlægget så vidt muligt tager hensyn til afviklingen af trafikken på strækningen, således at de nødvendige lukninger begrænses mest muligt af hensyn til trafikken. Parterne er derfor enige om en optimeret udførelsesmetode, som indebærer, at de samlede spæringsperioder begrænses i forhold til Banedanmarks hidtidige forslag.

Med den optimerede udførelsesmetode vil det fortsat være muligt at fremføre gods på strækningen i dag- eller nattetimerne, men i udvalgte weekender samt kortere perioder på i alt 35 dage i hele anlægsperioden lukkes strækningen helt for trafik. Endvidere vil der være tale om en længere lukningsperiode på mellem 8 og 21 dage.

Parterne lægger vægt på, at Banedanmark i detailplanlægningen af spærringerne vil søge at minimere disse i tæt dialog med de berørte gods- og passageroperatører.

Parterne er derfor enige om at afsætte yderligere 55 mio. kr. til anlæg af dobbeltspor på strækningen Vamdrup-Vojens. De ekstra midler finansieres på følgende måde (2012-PL):

- Frigjorte midler fra opgivet VVM-redegørelse af overhalingsspor på Nordbanen, Hellerup – Holte (19,1 mio. kr.)
- Frigjorte midler fra opgivet reservation til VVM-redegørelse på rute 22, Slagelse – Næstved (25,4 mio. kr.)
- Udsponerede midler i Infrastrukturfonden (8,0 mio. kr.)
- Udsponerede midler i Stationsmoderniseringspuljen (1,4 mio. kr.)
- Interne omprioriteringer inden for Vamdrup – Vojens projektet (1,1 mio. kr.)

Parterne har endvidere noteret sig, at det fortsat er forventningen, at den dobbeltsporede strækning åbner 2015.

Stationsmoderniseringer

Med aftale om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009 besluttede parterne at afsætte 200 mio. kr. til en pulje til stationsmoderniseringer, således at der sker en markant forbedring af adgangsforholdene. Med aftale om Bedre mobilitet af 26. november 2010 blev puljen yderligere tilført 100 mio. kr.

Parterne er enige om, at der reserveres 46,5 mio. kr. til etablering af en station ved det kommende nye regionssygehus i Hillerød i Region Hovedstaden. Den nye station skal betjenes af såvel S-tog som Lokalbansen (Frederiksværkbanen), og dermed skabes en hel ny sammenhæng i den kollektive transport. Stationen bliver en unik transportmulighed for hospitalets medarbejdere, patienter og besøgende. I forbindelse med etablering af stationen anlægges 450 nye parkeringspladser. Hillerød Kommune, Region Hovedstaden og Lokalbansen bidrager til finansiering af forplads og stisystem.

Parterne er enige om, at VVM-undersøgelsen af etablering af overhalingsspor på Nordbanen opgives med etablering af en ny station syd for Hillerød.

Endvidere er parterne enige om at reservere 16,5 mio. kr. til en ny station ved det kommende nye regionssygehus i Gødstrup i Region Midtjylland. Stationen vil medvirke til, at det nye regionssygehus bliver et moderne sygehus med høj tilgængelighed. Stationen vil desuden bidrage til mulighederne for ny byudvikling i lokalområdet. Herning Kommune forudsættes at finansiere stationens forplads samt adgangsvej og sti.

Parterne konstaterer, at der fra de reservede midler anvendes ca. 3,5 mio. kr. i 2012 til det videre planlægningsarbejde. Stationerne forventes åbnet senest ved åbningen af de nye regionssygehuse.

Mere cykeltrafik

Parterne ønsker at forbedre forholdene for cyklister, så cyklen fortsat bliver en mere attraktiv, udbredt, sund og sikker transportform både til pendling og fritid.

Parterne er enige om at bede Vejdirektoratet om straks at igangsætte ansøgningsrunden for cykelpuljen 2012. En igangsættelse vil styrke kommunernes muligheder for at planlægge nye cykelprojekter. Parterne vil således have et grundlag for at træffe beslutning om igangsættelse af nye konkrete projekter i maj 2012.

I 2012 er der udisponerede midler på 129 mio. kr. i cykelpuljen. Midlerne vil blive udmøntet som statsligt tilskud til projekter i kommuner, virksomheder og organisationer og til at forbedre cykelinfrastrukturen på de statslige veje.

Nye teknologiske muligheder (ITS)

Parterne noterer sig, at ITS-udviklingsforum har fremlagt forslag til en ITS-strategi.

Parterne er enige om, at man i efteråret 2012 vil udmønte midler fra puljen til projekter, der skal løse konkrete trafikale problemer.

Parterne er enige om, at det tidligere berosatte ITS-projekt på Amagermotorvejen ikke realiseres. De 60 mio. kr., der frigøres fra det ikke-realiserede ITS-projekt på Amagermotorvejen, medgår til

finansieringen af elektrificering af banestrækningen Esbjerg – Lunderskov.

Metro til Københavns Nordhavn

En ny metroafgrening fra Cityringen via Østerport til hovedstadens nye byudviklingsområde i Nordhavnen vil give et markant løft til den kollektive trafik med flere omstigningsmuligheder mellem transportformerne. Nordhavnsmetroen vil samtidig være et stort aktiv for den kommende bydel og for de mange beboere og erhvervsdrivende, som i løbet af de kommende år vil bosætte sig i området.

Parterne noterer sig, at Metroselskabet og By&Havn har udarbejdet en udredning af mulighederne for at etablere en metro til Nordhavn. Udredningen viser, at der vil være en række fordele ved at anlægge en afgrening til Nordhavn samtidig med Cityringen. Parterne er enige om, at disse fordele skal søges udnyttet og er derfor enige om, at Metroselskabet frem til medio 2012 kan igangsætte forberedende arbejder af Nordhavnsafgreningen for i alt 96 mio. kr.

Udgifterne til de forberedende arbejder og projektering afholdes af Metroselskabet. Såfremt det efterfølgende besluttes ikke at anlægge Nordhavnsafgreningen, vil de øgede udgifter i Metroselskabet medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld på 1 år.

Parterne vil medio 2012 tage stilling til, om der kan prioriteres midler til et statsligt bidrag til anlægget af Nordhavnsafgreningen.

Kapaciteten ved Øresundsbanen

Parterne noterer sig, at Banedanmark i henhold til aftale om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009 har fremlagt en VVM-undersøgelse af kapaciteten på Øresundsbanen med fokus på styrkelse af banegodskapaciteten omkring Kastrup og dermed vilkårene for banegodstransport.

Projektet skal sikre, at en kapacitetsudvidelse for banegodstrafikken i Øresundskorridoren er gennemført samtidigt med åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt for at undgå fremtidige flaskehalse for udvikling af banegodstrafikken mellem Norden og kontinentet og fremtidssikre jernbanekapaciteten over Øresund på en omkostningseffektiv måde.

Banedanmarks analyser viser, at en sporsluse, hvor godstog mod øst kan parkere, mens passagertog fra Kastrup kan køre forbi, vil øge kapaciteten og er samtidig den billigste løsning med det højeste samfundsøkonomiske afkast.

Banedanmark er i løbet af undersøgelserne blevet opmærksom på et nyt løsningsalternativ med såkaldt "retningsdrift". Retningsdrift indebærer, at der etableres to perroner på den nuværende bane til tog mod København, mens tog mod Sverige skal benytte de to perronspor på den nuværende station. Alle godstog mod Sverige skal køre gennem den nuværende station. Dette vil også give en forbedret trafikafvikling for persontogene.

Parterne er enige om, at Banedanmark i løbet af 2012 skal bringe løsningen med retningsdrift frem til samme afklaringsniveau som den hidtil undersøgte løsning. Parterne vil herefter drøfte forslaget, herunder i forhold til de finansieringsmæssige udfordringer.

Selve undersøgelsen af retningsdrift forudsættes afholdt inden for rammen af det samlede budget.

Vedligeholdelsesindsatsen på bane og vej

Parterne er enige om, at en fortsat solid og økonomisk optimal vedligeholdelsesindsats på bane og vej er en central målsætning - ikke mindst for at opretholde et sikkert, moderne og fremkommeligt transportsystem.

Der blev med Aftale om Trafik fra 2007 afsat midler til en genopretning af jernbanenettet i perioden 2007 – 2014. Banedanmark har foreløbigt beregnet, at en fortsættelse af en økonomisk optimal indsats kræver, at der afsættes yderligere i størrelsesordenen 5½ – 6 mia. kr. frem til 2020. Parterne har noteret sig, at der i 2012 gennemføres en budgetanalyse af Banedanmark, der bl.a. skal fastlægge det optimale fornyelses- og vedligeholdelsesbehov frem til 2020.

På vejområdet blev der med aftale om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009 fastlagt sigtelinier for en optimal vedligeholdelsesindsats frem til 2020. Der er afsat midler til at finansiere denne indsats til og med 2013. For perioden 2014-2020 er der et finansieringsbehov på ca. 2 mia. kr. i forhold til at kunne opretholde den optimale indsats. Hertil kommer, at der er et ekstraordinært vedligeholdelsesbehov i perioden til skibsstødssikring af 4 broer og indhentelse af efterslæb på afvanding og belysning på i alt ca. 0,8 mia. kr.

Parterne er opmærksomme på, at der efter 2014 vil være en stor finansieringsmæssig udfordring på vedligeholdelsesområdet, og der er enighed om give dette indsatsområde høj prioritet i forhold til de midler, som måtte blive tilført infrastruktur fonden i de kommende år.

Parterne er enige om at drøfte problemstillingen, herunder de finansieringsmæssige muligheder, i forbindelse med transportforhandlingerne i efteråret 2012 på baggrund af et oplæg fra Transportministeriet.

Udmøntning af restmidler til modulvogntog

Parterne noterer sig, at Vejdirektoratet netop har fremlagt en omfattende evaluering af det igangværende danske forsøg med modulvogntog, som viser, at de hidtidige erfaringer er gode.

Grundet gode entrepriser og optimering af nogle projekter, er der 21 mio. kr. i overskydende midler fra forsøgets anlægsbevilling.

Parterne er enige om at anvende 8 mio. kr. af de overskydende midler til at forhøje det statslige bidrag til en nordlig omfartsvej ved Grenå. Parterne har noteret sig, at omfartsvejsprojektet giver modulvogntog bedre adgang til Grenå Havn.

Parterne er desuden enige om at sikre adgang til for modulvogntog til Næstved. Der afsættes derfor 3 mio. kr. af de overskydende midler til en tilretning af rute 22 mellem Slagelse og Næstved samt rute 54 mellem Rønnede og Næstved. På rute 54 vil der være særlig opmærksomhed på strækningen omkring Fensmark. Ruten vil blive tilpasset, så hele strækningen fra Slagelse til Rønnede vil kunne anvendes af modulvogntog, når den nordlige omfartsvej ved Næstved står klar, forventeligt i 2016.

De resterende 10 mio. kr. anvendes til yderligere tilslutninger til forsøgsvejnettet for

modulvogntog. Udmøntningen af midlerne vil ske ved, at Vejdirektoratet indbyder interesserede kommuner til at komme med forslag til udvidelser af forsøgsvejnettet på statsvejene. På baggrund af de indkomne forslag vil parterne træffe beslutning om den konkrete anvendelse af den afsatte ramme på 10 mio. kr.

Tilslutningsstrækninger på det kommunale vejnet tilkøbes i henhold til reglerne for virksomhedsordningen. Dette indebærer, at udgifter til undersøgelser af ombygningsbehov, sikkerhedsrevision og tilretninger af vejnettet på kommunevejene afholdes af den pågældende kommune og/eller virksomhed. Dog kan staten i særlige tilfælde bidrage til finansieringen, såfremt dette sker som led i et projekt på en statsvej.

Grenå Omfartsvej

Med aftale om Bedre veje mv. af 2. december 2009 blev der afsat 105 mio. kr. i statsligt bidrag til en nordlig omfartsvej ved Grenå. Den løsning, som ønskes fra lokal side, er imidlertid dyrere.

Parterne er enige om at tilføre projektet de resterende 8 mio. kr. på følgende måde:

- Overskydende midler fra modulvogntogsmidlerne (8 mio. kr.)

Bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse

Parterne er enige om, at følgende projekt finansieres af puljen for bedre kapacitet og bekæmpelse af flaskehalse i 2012:

- Forbedring af trafikafviklingen på rampen ved Tilst på E45 ved forlængelse af venstresvingbanen, således at kødannelse på motorvejen kan mindskes, også til gavn for trafiksikkerheden (0,8 mio. kr.)

Pulje til energieffektive transportløsninger

Puljen til energieffektive transportløsninger for 2011 blev i december 2011 delvist udmøntet til igangværende projekter mv. Parterne noterer sig, at Trafikstyrelsen nu udmønter den resterende del af de afsatte midler for 2011, herunder 5,2 mio. kr. i støtte til projektet ”CPH Clean Cab”, der har fokus på udvikling af eltaxier i København.

Letbaner

Parterne har som led i tidligere aftaler afsat 0,7 mia. kr. til medfinansiering af letbane i Aarhus og 1,5 mia. kr. til medfinansiering af letbane i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet. I alt 2,2 mia. kr.

Der blev med aftale om En grøn transportpolitik i 2009 afsat i alt 2,0 mia. kr. til pulje til fremme af kollektive trafikløsninger i Aarhus og i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet.

Parterne er enige om at drøfte finansieringen af de resterende 0,2 mia. kr. til letbane i Ring 3-korridoren i hovedstadsområdet inden udgangen af 2012, hvor arbejdet med de lokale parter om beskrivelsen af det endelige projekt forventes afsluttet.

Parterne noterer sig, at der tillige er letbaneprojekter i gang i Odense og Aalborg samt forskellige overvejelser i Østjylland. Parterne vil følge projekternes videre udvikling og muligheder.

Rønne Havn

Parterne konstaterer, at Rønne Havn A/S og Bornholms Regionskommune er anmodet om en redegørelse vedrørende, hvilke projekter der skal gennemføres indenfor den afsatte ramme på 10 mio. kr. i Havnepakke II. Parterne vil drøfte sagen, når redegørelsen foreligger.