

Anlægsaktiviteter til hurtig igangsætning

Med dette notat anbefaler DI Transport og Dansk Infrastruktur en række anlægsprojekter og vedligeholdelsesopgaver, der kan igangsættes på kommunalt og nationalt niveau. Anbefalingerne omfatter såvel vej- som baneprojekter og forsøger i videst mulig omfang at tage andre nødvendige hensyn med i overvejelserne.

Investering i infrastruktur kan stimulere økonomien positivt

Ny eller forbedret infrastruktur kan give store samfundsøkonomiske gevinster og derfor investerer den offentlige sektor i Danmark løbende i at udvikle og vedligeholde infrastrukturen.

I den netop offentliggjorte årlige produktivetsrapport fra De Økonomiske Råd er investeringer i infrastruktur analyseret. Rapporten omtaler bl.a., at udbygningen af E45 i Østjylland i starten af 90'erne har bidraget til vækst i beskæftigelse og erhvervsindkomst i både nærområder og i hele landet.

De rette investeringer i infrastruktur kan også dæmme op for udvikling i trængsel og øge virksomhedernes muligheder for at tiltrække og fastholde arbejdskraft. Hvis infrastrukturen ikke udbygges, må det forventes, at virksomheder i mange vækstområder vil have mindre arbejdskraft til rådighed grundet de forventede stigninger i trængslen.

Investeringer i infrastruktur er også et godt instrument til at stabilisere eller udvikle økonomien. Investeringerne har en høj virkning på aktiviteter på kort sigt og samtidig stimuleres aktiviteten i bygge- og anlægssektoren.

Der bør fokuseres på at høste de umiddelbart sikreste gevinster. Dette lader sig bedst gøre, hvis der vælges at se på de eksisterende projekter, planer og vedligeholdelsesopgaver, som er relativt langt i forberedelsesfasen.

Hvilke projekter kan igangsættes

Som nævnt ovenfor bør de projekter, som anbefales at der sættes i gang, være nogle som allerede er identificerede og projektmodnede og dermed relativt langt i forberedelsesfasen. Det er udvalgt projekter, som har såvel lokal, regional som national karakter og der er set på projekter på både vej og bane.

Det er glædeligt, at anlægsloftet for regioner og kommuner er suspenderet som led i en aftale mellem stat, kommuner og regioner. Det vil på den meget korte bane betyde, at en lang række mindre projekter på det trafikale område vil blive sagt i gang. Det er positivt.

Det er også positivt, at der er indgået en aftale mellem regeringen og dens støttepartier om at styrke den kollektive transport, herunder ved lavere takster over Storebælt. Hertil kommer senest aftalen om tilskud til lade-infrastruktur, demonstrationsforsøg for erhvervstrafikken indgået mellem regeringen og Folketingets partier.

Derudover er der også set på en række brugerbetalte forbindelser, ligesom det anbefales, at der etableres en række puljer til projekter, som fokuserer på cykeltrafik, knudepunkter, mindre initiativer, bedre vejvedligehold, ladeinfrastruktur og klimatilpasning.

I vejsektoren er vurderingen, at der allerede før krisen manglede at blive igangsat almindelige projekter, idet mængden af udbud var væsentligt under normalen trods stigende trængsel både i byer og på de store trafikårer.

For banesektoren er det vurderingen, at der er behov for dialog om, hvordan der sikres den nødvendige fremdrift og sammenhæng i en styrkelse af den kollektive trafik. Det er vurderingen, at der er behov for en plan, som fremmer elektrificering med kørende eltog og hastighedsopgradering samt sikrer fornyelse og vedligehold af banen for hurtigere at kunne realisere de samfundsøkonomiske gevinster af hurtigere og mere præcis togdrift. Det kræver bl.a., at der udarbejdes en plan for modernisering og levetidsforlængelse af de eksisterende signaler og sikringsystemer, indtil de nye digitale signalsystemer er afprøvede og driftssikre i udlandet. Derefter kan de implementeres i Danmark. Der er også brug for en robust plan for fornyelse og vedligehold af skinner, immunisering af eksisterende sikringsanlæg og bredere tilgang til kvalitetssikring af anlæg (validering), så der sikres bedre planlægning af og flere validatorressourcer, der er afgørende for at få fremdrift i elektrificeringen af jernbanen med kørende eltog.

Der er i nedenstående oversigt over projekter (se tabel på afsluttende side) vurderet om der for de enkelte projekter foreligger

en VVM-analyse eller andet projektgrundlag til at udføre på baggrund af.

Det vurderes, at der er mulighed for at fremskynde analyser og tekniske, samfundsøkonomiske og miljømæssige undersøgelser m.v., selv om en anlægslov endnu ikke er vedtaget. Det gælder også brugerfinansierede projekter som eksempelvis en fast Kattegatforbindelse, en østlig ringvej i København og en Marse-listunnel i Aarhus.

DI har i sin investeringsplan fra 2019 oplyst en række projekter som foreslås igangsat, da de blandt andet er langt i forberedelsesfasen. Projekterne er oplyst efter, hvor hurtigt de vurderes at kunne blive sat i gang. Tilsvarende gælder aftalen fra marts 2019 om et sammenhængende Danmark – Investeringsplan 2030, som blev indgået af den daværende VLAK-regering og DF.

Puljemidler til cykeltrafik

Det foreslås at oprette en statslig pulje til forbedring og etablering af cykelstier eller til andre initiativer, der forbedrer tilgængelighed og fremkommelighed for cykeltrafikken eller gør den mere trafiksikker.

Cyklister leverer en væsentlig del af transportarbejdet i de større byer, hvilket er til stor fordel for cykeltrafikken selv, men i høj grad også for den øvrige trafik. Samfundsøkonomiske analyser viser høje afkast på projekter, der fremmer cyklisme. Det anbefales, at det bliver muligt for kommuner eller andre offentlige og/eller private samarbejder at søge om midler til lokale og regionale forbindelser.

Puljemidler til trafikale knudepunkter

Der foreslås en statslig pulje til styrkelse af eksisterende eller etablering af nye trafikale knudepunkter. Der er i disse år stigende fokus på behovet for at skabe bedre sammenhæng mellem forskellige transportmidler og i højere grad se på hele turen under ét.

Dette kan delvist hjælpes på vej med tekniske løsninger, fx apps, men kræver også investeringer i fysiske foranstaltninger, fx ved stationer, større busstop, samkørselspladser, hospitaler, erhvervsområder m.fl. Fokus i projekterne, der søges om, kan være at binde det kollektive system sammen ved at skabe sammenhæng mellem transportformerne og understøtte nemme skift til cykel og bil.

Puljemidler til mindre initiativer på transportområdet

Det foreslås, at der oprettes en statslig pulje målrettet mindre initiativer på transportområdet, hvor kommuner også har mulighed for at få finansiering. Dette kan være foranstaltninger til

afvanding af veje og opsamling af regnvand, faunapassager, udbygning af rundkørsler, bedre autoværn og andre forbedringer af trafikikkerhed (fjernelse af ”sorte pletter”) samt støjreducerende tiltag. Det kan også være lidt støtte projekter som fx anlæg af hovedlandeveje og udbygning til 2+1 veje.

Mindre projekter kan relativt hurtigere projekteres og igangsættes og kan have stor effekt på trafikikkerheden, fremkommeligheden eller trafikstøjen lokalt.

Muligheder ved forøget vedligehold

Det foreslås, at der etableres en statslig pulje eller tilsvarende prioriteret en ekstraordinær indsats på vedligehold. Puljen skal også omfatte den kommunale infrastruktur, dér hvor det er relevant at koble statslige midler med kommunale midler som eksempel ved til- og frakørsler til motorvejsnettet.

Vedligeholdelsesindsatser kan relativt hurtigt igangsættes. Indsatsene kan spænde fra etablering af nye slidlag af asfalt til egentlig genopretning af veje, cykelstier og fortove samt renovering af broer. Som led i den grønne omstilling bør der fx være krav til genanvendelse af asfalt og andre byggematerialer.

Der er derfor en mulighed for at indhente noget af det omfattende efterslæb i vedligeholdelsen af det kommunale vejnet, som senest er dokumenteret af SAMKOM (2018), hvor efterslæbet i 2017 blev opgjort til knap 4 mia. kr. Efterslæbet må formodes at være vokset siden da, da kommunernes udgifter til vedligeholdelse og genopretning har været faldende - endda også i de kommuner, som har den dårligste vejtilstand.

Handlingsplan for klimatilpasning og kystbeskyttelse

Der foreslås en statslig pulje, der skal sikre øgede kommunale anlægsinvesteringer til klimatilpasning og kystbeskyttelse samt en øget indsats fra forsyningsselskaberne, så oversvømmelser kan undgås.

Stigende grundvandsniveau, havvandsniveau, mere og voldsommere regnvejr samt stormflod kræver en handlingsplan, som regeringen er i gang med, men planen skal fremskyndes og der skal igangsættes anlægsarbejder. Det drejer sig bl.a. om dræn, opsamlingsbassiner, kanaler, nye permeable belægninger, udskiftning af kloakrør, separatkloakering, forstærkning af eksisterende og nye diger, mere permanent kystbeskyttelse samt nye måder at føre såvel grundvand, regnvand og indtrængende havvand væk og holde havvand tilbage.

Mange projekter ligger klar hos kommuner og forsyningsselskaberne og kan startes op forholdsvist hurtigt, men bremses af krav om kommunal medfinansiering og manglende finansierings- og lånemuligheder. Samtidig bør der sikres en løbende

national koordinering, da løsningerne går på tværs af kommunerne.

Oversigten over konkrete projekter er **ikke** udtømmende. Der er en række projekter, der er relevante at få iværksat som led i en sammenhængende plan. Det gælder bl.a. den såkaldte hærvejsmotorvej, 3. Limfjordsforbindelse m.fl.

Det er for DI Transport og Dansk Infrastruktur afgørende, at forhandlingerne om en samlet, langsigtet plan for investeringer i den trafikale infrastruktur frem mod 2030 fremrykkes. Det er vigtigt, at der er en solid politisk opbakning til en sådan aftale for derigennem at sikre kontinuitet og forudsigelighed for virksomheder og borgere.

DI Transport og Dansk Infrastruktur opfordrer afslutningsvist til, at det vurderes, hvorledes eksisterende beslutningsprocesser tilrettelægges så optimalt som muligt, så processen fremmes, uden at der gås på kompromis med lovgivningen på områderne. Det vil være muligt at gennemføre et konkret projekt ved et aktstykke frem for en anlægslov. Det bør sikres, at de nødvendige ekspropriationer kan gennemføres, ligesom behandlingen af klager over lokalplaner, VVM m.v. også kan behandles.

Anlægsaktiviteter til hurtig igangsætning

8. april 2020

Meget kort tidshorison: <i>Projektet er velbelyst og kan hurtigt igangsættes .</i>		
Hastighedsopgradering Ringsted-Odense	Projektet er i gang og bevillingen er givet (grønne trafikforlig). Imidlertid vil det først være færdigt i 2028 pga. forsinkelser i Signalprogrammet. Det skal undersøges om projektet kan forceres.	0,6 mia. kr.
Ny anlægsplan for jernbanen	Elektrificering med kørende eltog og hastighedsopgraderinger skal fremrykkes ved immunisering og sikre af validatorressourcer. Ny plan for vedligeholdelse af eksisterende signaler og ny anlægsplan, hvor der foretages omprioriteringer.	1 mia. kr.
Udvidelse af E20 Fredericia-Kolding	Der foreligger en VVM-redegørelse for udbygningen af E45/E20 mellem Kolding og Fredericia fra 2011.	0,6 mia. kr.
Udvidelse af E45, etaper ml. Randers og Vejle; Skanderborg-Vejle samt Aarhus S - Aarhus N	VVM-undersøgelser er igangsat og ventes afsluttet i 2020. E45 bør udbygges løbende startende med de mest trafikbelastede strækninger.	3 mia. kr. hhv. 1,5 mia. kr.
Hillerød motorvejen inkl. udvidelse mellem M3 og Ring 4	VVM-undersøgelsen blev offentliggjort i 2019. Det er derfor muligt at igangsætte hurtigt.	1,2 mia. kr.
Frederikssundsmotorvejen	Som del af Finansloven for 2019 er der afsat midler til at opdatere VVM-undersøgelsen. Forventes færdig i slutningen af 2020. Anlægslov vedtaget i 2009.	3,8 mia. kr.
Kort tidshorison: <i>Projektet kan relativt hurtigt igangsættes og færdiggøres.</i>		
Vendespor ved Carlsberg St.	Beslutningsforslag fremlagt. Projektet er ikke VVM-pligtigt.	0,2 mia. kr.
E20 syd om Odense	Anlægslov vedtaget. Kan igangsættes i forlængelse af arbejdet med udvidelse af den vestfynske motorvej.	1,1 mia. kr.
Kalundborgmotorvejen	Resterende delstrækning til Kalundborg er undersøgt og fastlagt, men er endnu ikke vedtaget ved anlægslov.	2 mia. kr.
Næstved-Rønnede	VVM-undersøgelse fra 2016. Linjeføring skal fastlægges.	1,6 mia. kr.
Mellem tidshorison: <i>Projektet er vurderet indledningsvist, men kan igangsættes og færdiggøres inden for få år.</i>		
Dobbeltspor Tinglev-Padborg	Projektet er vurderet indledningsvist, men kan igangsættes og færdiggøres inden for få år. Der skal udarbejdes detaljeret projektgrundlag forud.	0,5 mia. kr.
Kapacitet på Øresundsbanen	Projektet er forundersøgt og kan igangsættes og færdiggøres inden for få år. Der skal udarbejdes detaljeret projektgrundlag forud.	0,5 mia. kr.
3. Limfjordsforbindelse	VVM-undersøgelse fra 2011 og linjeføring over Egholm valgt politisk i 2014.	6,8 mia. kr.
Udbygning af M3 Kbh.	Analyse fra 2016 af mulighederne for at øge kapaciteten og udnytte nødsporet på Motorring 3. Kræver nærmere projektering.	0,6 mia. kr.

Opgraderinger i Ring 4 Kbh. (Ishøj-Vallensbæk og Ballerup-Hillerød motorvejen)	Analyse for korridoren blev fremlagt i 2012. Kræver nærmere projektering.	1,5 mia. kr.
Brugerbetalte forbindelser		
Femern-forbindelsen	Igangsætning af de danske anlægsarbejder, herunder etablering af den fulde tunnelfabrik. Det bør samtidig besluttes, at såvel produktionshavn som tunnelfabrik permanentgøres, således at disse faciliteter kan anvendes til andre anlægsprojekter.	
Kattegat-forbindelsen	VVM bør kunne igangsættes i første halvår 2021.	
AlsFyn-bro	Igangsætning af en statslig forundersøgelse.	
Østlig ringvej og østligt metro i København	Fremrykning af VVM og evt. opdeling i deletaper for gradvis etablering.	
Marselistunnel i Aarhus	Modellen for finansiering er på plads. Projektet vil skulle forberedes og udbygdes.	