

[Trafikministeren]

mende års trafikinvesteringer blev aftalt i forbindelse med drøftelserne af FFL-92. Den (store) del af de kommende års trafikinvesteringer, der allerede er indeholdt i Trafikministeriets og DSB's budgetter, omtales her summarisk, da de mere detaljeret er beskrevet i regeringens finanslovforslag.

2. Finanslovaftalen for 1992

Den del af finanslovaftalen, der er en opfølgning af regeringens transporthandlingsplan, indeholder flere punkter, der har til formål at mindske trafikken miljøbelastning, og som kommer til at øve indflydelse på de kommende års trafikinvesteringer. De er kort omtalt nedenfor. En talmæssig oversigt over de samlede trafikinvesteringer findes i næste afsnit.

Elektrificering Odense-Padborg

Elektrificeringen af strækningen Odense-Padborg gennemføres i perioden 1992-95, så den kan afsluttes samtidig med den tyske elektrificering fra Hamburg til Padborg og kort efter Storebæltsforbindelsens bandedels forventede ibrugtagning. Forslaget er en konsekvens af DSB-aftalen.

Elektrificering af strækningen Odense-Padborg vil i alt beløbe sig til 750 mio. kr.

Udgifter på i alt 200 mio. kr. i 1992 afholdes inden for DSB's budget i 1992, men tilbageføres i 1993. Der er ikke taget stilling til finansiering af projektet fra 1993 og frem.

Anskaffelse af S-tog

Udbygning af Københavns nærtrafik har sit udspring i forslagene fra Udvalget om Hovedstadens Trafikinvesteringer og sker bl.a. ved, at DSB påbegynder anskaffelsen af nye brede eller toetages S-tog i 1992.

Merudgiften hertil på 550 mio. kr. i 1992-94 finansieres ved brug af 350 mio. kr. afsat i DSB-aftalen og ved omprioritering inden for DSB's investeringsrammer. Omprioriteringen indebærer, at det såkaldte ringbaneprojekt udskydes til efter etableringen af Øresundsforbindelsen, idet projektet vil være uforholdsmæssig dyrt at realisere, før Øresundstrafikken er omlagt.

Aftalens punkt 3 og 4 vedrører fremskyndelse af forskellige anlægsarbejder med tilknytning til den faste forbindelse over Øresund.

Tårnbymotorvej og lufthavnsbane

Anlæggelsen af Tårnbymotorvejen og banen fra Københavns Hovedbanegård til Københavns Lufthavn fremrykkes mest muligt. Efter DSB's vurdering er ibrugtagning i 1997 realistisk.

Projektet finansieres ved lånoptagelse af Øresundsselskabet. Lånene betales tilbage af selskabet, der får sine primære indtægter gennem broafgifter på Øresundsforbindelsen samt DSB's betaling for brug af jernbanelinien.

Ændret udbygningslov for Københavns Lufthavn

For at muliggøre fremskyndelsen af byggeriet af lufthavnsbanen har regeringen fremsat forslag til en ændret udbygningslov for Københavns Lufthavn. Den fastlægger rammer for en ny banegård og en østvendt udvidelse af terminalkomplekset i tilknytning hertil. Forslaget vil samtidig indebære fleksibilitet i den fremtidige lufthavnsudbygning.

Vejområdet

Der vil være et vist samfundsøkonomisk råderum for ekstraordinære vejinvesteringer i de nærmeste år. Da vejinvesteringer har en betydelig planlægningshorisont, afsættes på FL-92 en pulje på 100 mio. kr. i 1992 til fremrykning af motorveje, herunder jyske tværveje, og en pulje på 100 mio. kr. i 1992 til øget vedligeholdelse og black-spot-arbejder.

Derudover afsættes en ekstrabevilling på 15 mio. kr. til cykelstier og 5 mio. kr. til bekæmpelse af vejstøj.

Bytrafik

Til igangsættelse af transporthandlingsplanen afsættes i 1992 en trafik- og miljøpulje på 25 mio. kr. under Miljøministeriet til støtte for realiseringen af lokale trafikhandlingsplaner, herunder cykelruter og -stier.

Trafikministeriet starter en forsøgsordning med tilskud til investeringsstøtte til miljø- og energivenlige busser. Der afsættes 10 mio. kr. i 1992, idet der forudsættes medfinansiering fra lokale trafikselskaber.

3. Planlagte trafikinvesteringer 1991-2000

Denne oversigt bygger på det offentlige investeringsprogram IP(91) med de ændringer,