

**Några reflektioner kring den
danska
infrastrukturplaneringen och
vad Sverige kan lära av den.**

Anders Jönsson

Möte med stambanan.com den 17 november 2023

Introduktion

- Anders Jönsson
 - Utbildning (Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet)
 - Magisterexamen i nationalekonomi
 - Kandidatexamen i statistik
- Energimyndigheten – 2003 - 2008
- Trafikstyrelsen, Danmark – 2008 - 2012
- Transportministeriets departement, Danmark – 2012 - 2015
- Region Skåne – 2015 - 2018
- Trafikverket – 2018 - 2023
- Copenhagen Malmö Port (CMP) – 2023 -

Några intressanta områden

- Breda politiska överenskommelser på infrastrukturområdet i relation till 12 årig nationell plan
- Anläggningslag
- Centraladministrationens roll

• Værdet av bredda politiska överenskommelser

Togfonden DK

Den 14. januar 2014 blev der indgået en politisk aftale om udmøntning af Togfonden DK mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Dansk Folkeparti og Enhedslisten. Med aftalen om etablering af Togfonden afsættes der 28,5 mia. kr. til et omfattende løft af jernbanen i Danmark.

Med gennemførelsen af den såkaldte timemodel kan togpassagererne se frem til at kunne foretage rejsen med tog mellem de store danske byer på en time i moderne klimavenlige el-tog. Det kræver, at en lang række banestrækninger bliver opgraderet, så togene kan køre stærkere. Desuden bliver hovedstrækningerne på jernbanenettet elektrificeret som en følge af aftalen. Endelig indebærer aftalen om Togfonden også, at der anlægges en helt ny jernbane til Billund, som kobler Billund Lufthavn på jernbanenettet.

I maj 2014 besluttede partierne bag forliget om Togfonden (Regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten) at fremrykke vedtagne investeringer for i alt 3,3 mia. kr. som herefter igangsættes og færdiggøres inden 2020 i stedet for i perioden 2020-2024.

Forligskredsen bag "Aftaler om en bedre og billigere kollektiv trafik" (Regeringen (Socialdemokraterne og Det radikale Venstre), Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten) indgik den 12. juni 2014 "Aftale om Metro, letbane, nærbane og cykler". Aftalen tilfører 1 mia. kr. til forbedring og udbygning af den kollektive trafik og forholdene for cyklisterne.

Nye veje og cykelstier

Med "Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" besluttede partierne bag aftalerne om "En Grøn Transportpolitik" (Regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) at igangsætte bygningen af Haderup Omfartsvej, Ribe Omfartsvej og 1. etape af motorvejen mellem Næstved og Rønnede.

Bornholmerforliget

Kort før jul 2014 indgik regeringen aftalen "Den fremtidige færgebetjening af Bornholm" med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om betingelserne for et nyt tiårigt udbud af færgedriften til Bornholm, som skal træde i kraft, når den nuværende kontrakt udløber i 2017. Med aftalen øges den statslige betaling med ca. 80 mio. kr. om året. Aftalen indebærer, at færgetaksterne for både passagerer og gods reduceres og at der fortsat sejler færger fra både Køge og Ystad til Rønne. For at imødekomme disse ønsker har det med den økonomiske ramme, der er til rådighed, været nødvendigt at indstille IC-togforbindelsen København – Ystad og fjerne kravet om en erstatningsfærge i udbudsmaterialet.

Infrastrukturplan 2035

Bred aftale om infrastruktur for mere end 160 mia. kroner vil samle Danmark frem mod 2035

Regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er blevet enige om en historisk aftale om en infrastrukturplan til mere end 160 mia. kroner, heraf nye projekter til 106 mia. kr. Aftalen skal binde Danmark endnu stærkere sammen og nedbringe trængslen på de danske veje uden at gå på kompromis med den grønne omstilling. Det skal bl.a. ske ved massive investeringer i kollektiv transport og udbygning af vejnettet, hvor trængslen er størst.

28. jun. 2021



- Politisk avtal 15 sider
- Projektöversikt 19 sider
- Ekonomisk översikt 2 sider

Lättillgängligt innehåll, exempel

Fremrykning af jernbaneanlæg til Femern Bælt-forbindelsen

Der gennemføres en fremrykning af anlægsstart fra 2023 til 2022 for jernbaneanlæggene til Femern Bælt-forbindelsen på strækningen mellem Nykøbing Falster og Høleby.

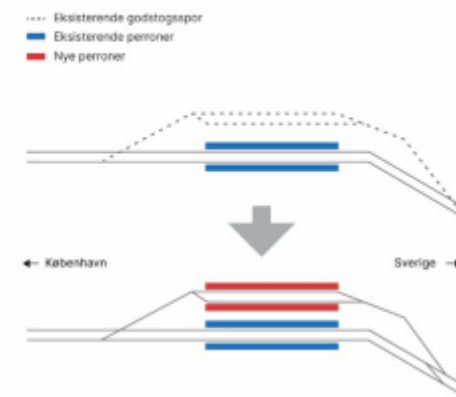
Fremrykningen tilvejebringer en besparelse på 168 mio. kr. og vil give større fleksibilitet i forhold til udrulning af signalprogrammet og elektrificeringen. Forberedelse af udbud er igangsat.



Udvidelse af Københavns Lufthavn Station

Der gennemføres en udvidelse af Københavns Lufthavn Station. Med to ekstra perroner på de nuværende godsspor og etablering af retningsdrift bliver kapaciteten på Øresundsbanen øget. Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård og forventes samtidig at forbedre punktligheden. Projektet har en årlig forrentning på 11,2 pct. og 11,3 pct. beregnet med en CO₂-pris på henholdsvis ca. 300 kr. pr. ton og 1.500 kr. pr. ton.

Projektet har en anlægsudgift på 600 mio. kr.



Øresundsperroner på Ny Ellebjerg Station

Der gennemføres anlæg af øresundsperroner og en tunnelforbindelse på Ny Ellebjerg Station, som dermed bliver et stort knudepunkt for den kollektive transport ind, ud og i Hovedstaden. Stationen omdøbes samtidig til et navn, der tydeliggør stationens nye status som knudepunkt. Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård.

Der er i 2020 gennemført en VVM-undersøgelse af projektet. Projektet har en anlægsudgift på 438 mio. kr.



Dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg

Der gennemføres anlæg af dobbeltspor på strækningen mellem Tinglev og Padborg. Det vil betyde at hele den internationale korridor har dobbeltspor, og dermed vil togtrafikken være mindre sårbar over for ikke planlagte hændelser.

Projektet har en skønnet anlægsudgift på 760 mio. kr. baseret på en screening af projektet fra 2013.



Halvårsvis statusrapportering

Danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen

Projektets formål er at udbygge og opgradere det eksisterende jernbanelandanlæg fra Ringsted til syd for Holeby på Lolland, så banen kan levere den ønskede kapacitet i fremtiden. Strækningen udbygges til en dobbeltsporet jernbane, som opgraderes til 200 km/t, elektrificeres og udstyres med nyt signalsystem. For mere information om projektet henvises til Banedanmarks hjemmeside, politiske aftaler og aktstykker.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Projektets reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Akt. 97 af 20. marts 2013 Lov nr. 575 af 4. maj 2015 Bekendtgørelse nr. 1118 af 17/09/2015	9,5 mia. kr. inklusive 30 pct. reserve (2015-priser)	6,8 mia.kr. (2022-priser)	2016	Fase 1 (spor mv): Ringsted-Nykøbing F. Station: 2021/2021 Ringsted-Nykøbing F. (EP/SP): 2024/2029* Fase 2: (Nykøbing F. Station)-Holeby: 2028**/2029	Nej

Økonomi:

Totalbudget forventes overholdt. Projektet har i hele sin levetid fået tildelt EU-støtte på samlet 1,2 mia. kr., heraf er 271 mio. kr. slutfregnet til Europa-Kommissionen. Banedanmark har ansøgt om støtte til fase 2 ((Nykøbing F. Station)-Holeby) i ansøgningsrunden med frist i januar 2023. Der forventes svar herom i maj/juni 2023.

- Status for infrastrukturprojektet ges en gang i halvåret till Folketingets finansudskott och Folketingets trafikudskott

Udvidelse af Københavns Lufthavns Station

Det overordnede formål er at øge kapaciteten på Øresundsbanen ved at fjerne en flaskehals i det eksisterende sporlayout. Projektet forbereder Øresundsbanen til, at Femern Bælt forbindelsen åbner, hvormed der forventes en øget godstransport, herunder en stigning i antallet af godstog til og fra Sverige. Projektet udføres af Sund & Bælt Holding A/S.

Hjemmelsgrundlag	Godkendt totalbudget (Central reserve)	Forbrug per 01.01.2023	Påbegyndelsesår	Oprindeligt/nuværende åbningsår	Væsentlige ændringer siden seneste Anlægsstatus
Lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund & Bælt Holding A/S	649,7 (98,9)	103,5	2019	2025/2026	Ja

Økonomi:

Projektbevillingen forventes overholdt.

Aktuel status for projekt:

Projektet er i gang med replanlægning af udførelsesfasen efter afslag på dispensation for støjende arbejder i Tårnby Kommune. Det forventede åbningsår er derfor udskudt til 2026.

Anläggningslagar, exempel

- Många likheter i processen fram till beslut om anläggningslag, såsom miljökonsekvensbeskrivningar, dialog med kommuner, eventuella förhandlingar med kommuner om egna önskemål till ändringar som de själva ska betala för.
- Underlaget skrivs in i beslutsunderlaget som går in till politisk förhandling i Folketinget om antagande av anläggningslag.
- När anläggningslagen för ett objekt är beslutad kan expropriation m.m. sättas igång.

Att hitta vägar framåt

Exempel: Sporfornyelse og
forberedelse for
hastighedsopgradering Aarhus -
Langå
Projektets VVM-status, oktober
2020, ved Banedanmark

Processen for VVM-redegørelsen i 2016 blev gennemført med afsæt i den politiske aftale om udmøntning af Togfonden DK fra 2014 om opgradering af hastigheden mellem Fredericia, Aarhus og Hobro bl.a. for at reducere rejsetiden mellem de større danske byer (Timemodellen).

Der blev indledningsvis gennemført en offentlig idefasehøring (ref./1/) i foråret 2015 for at indhente forslag fra offentligheden om de forhold, der skulle tages hensyn til i de videre undersøgelser. Der indkom 20 forslag (for hele strækningen Aarhus H – Lindholm, elektrificering og hastighedsopgradering), som indgik i det videre arbejde i det omfang, de kunne forbedre projektet inden for de økonomiske, tekniske og miljømæssige rammer.

Miljøredegørelsen med tilhørende fagnotater udgjorde oplægget til projektets anden offentlige høring (ref. /3/) i perioden 3. oktober til 20. november 2016. Banedanmark modtog 156 høringssvar for hele strækningen Aarhus H til Lindholm inkl. Aarhus H fra borgere, foreninger og offentlige myndigheder.

Banedanmark udarbejdede et politisk beslutningsgrundlag (ref. /4/) for hastighedsopgradering på strækningen Aarhus – Hobro dateret maj 2017 efter den offentlige høring af miljøredegørelsen inkl. inddragelse af høringssvar.

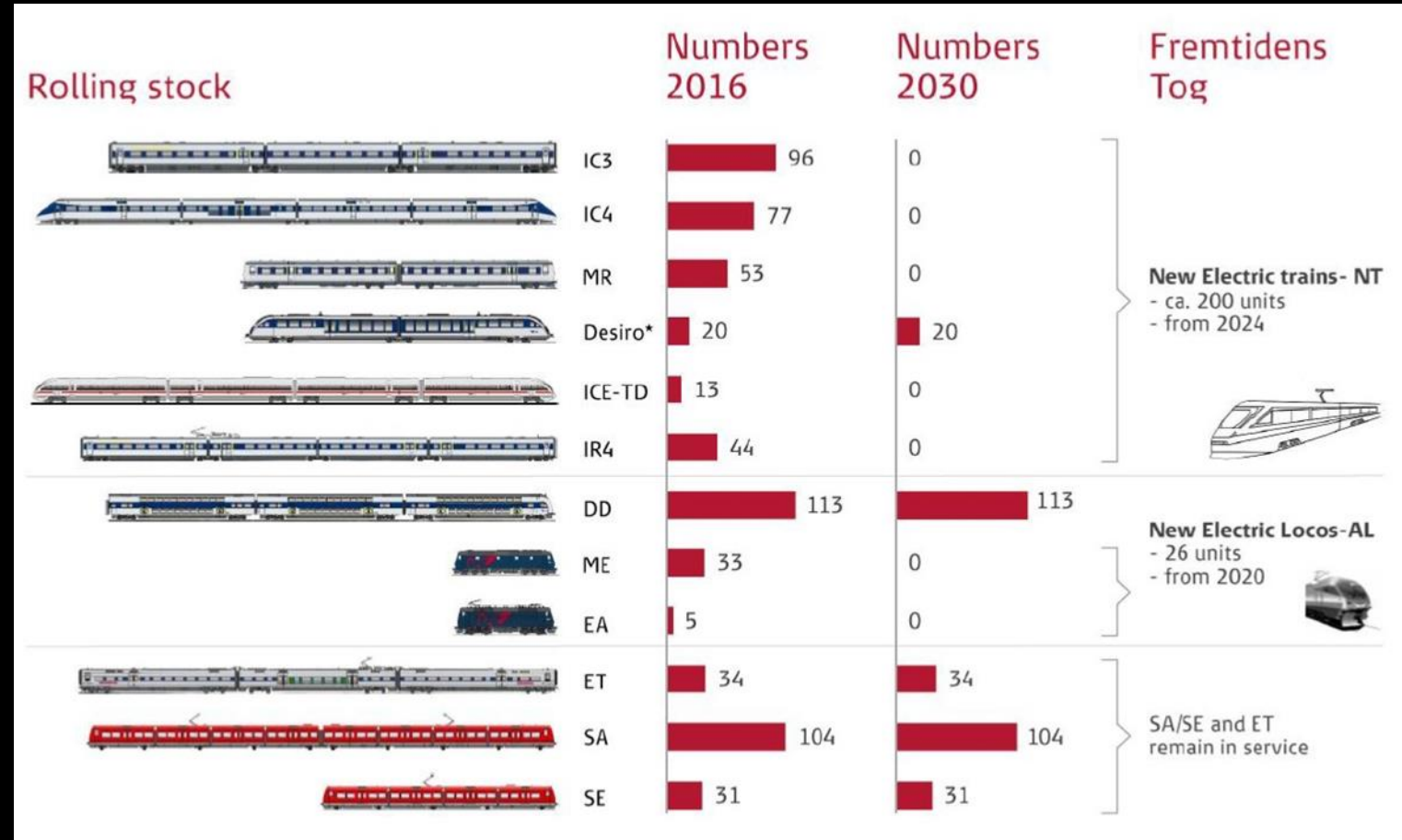
Det finansielle grundlag for hastighedsopgraderingen Aarhus – Langå er vedtaget i finansloven for 2018, s. 39 (ref. /5/).

Juridisk skulle projektet godkendes enten i form af en anlægslov eller en administrativ VVM-tilladelse på baggrund af den gennemførte VVM-redegørelse.

I forventning om at projektet ville blive vedtaget ved en anlægslov, blev der ikke påbegyndt sagsbehandling i Miljøstyrelsen vedrørende en administrativ VVM-tilladelse. Der blev ikke vedtaget en anlægslov for hastighedsopgraderingsprojektet.

Centraladministrations roll

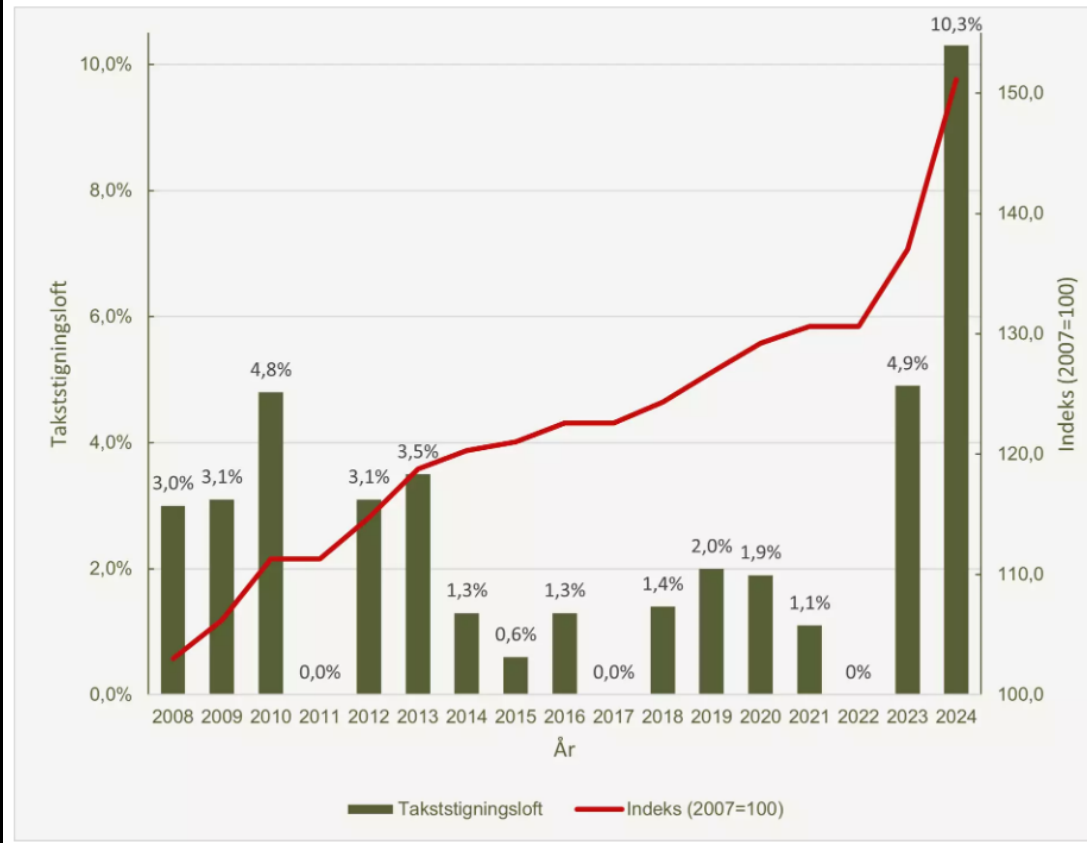
- Väldigt hög kompetens på departementen.
- Kreativitet och förmåga att hitta nya vägar framåt inom ramen för gällande lagstiftning.
- Staten träder in där det krävs och när det krävs.



Exempel där staten valt att träda in: Reglering av priser i kollektivtrafiken

Takststigningsloftet fra 2008-2024

På figur 1 nedenfor ses det udmeldte takststigningsloft for hvert år siden ordningen trådte i kraft i 2008 og frem til 2024.





Tack för er uppmärksamhet!