Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten om:

Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik

12. juni 2012

Aftale om takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik

Regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Dansk Folkeparti og Enhedslisten har den 1. marts 2012 indgået en rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik. Med aftalen er parterne enige om at nedsætte taksterne i den kollektive trafik med 500 mio. kr. årligt samt afsætte en årlig pulje på 500 mio. kr. til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik. Med denne aftale sker første udmøntning af rammeaftalen.

Aftalen er ikke tidsbegrænset. Midlerne til takstnedsættelser og puljen til investeringer i forbedring af den kollektive trafik udmøntes efter aftale, og når der er midler til udmøntningen. Parterne er indforstået med, at udmøntningen af midler skal ramme en balance mellem på den ene side at efterlade et rimeligt udisponeret provenu til kommende runder og på den anden side hensynet til at igangsætte fornuftige investeringer på transportområdet, der i sin natur oftest har et flerårigt afløb.

Takstnedsættelser
Parterne er enige om, at takstnedsættelserne i den kollektive skal kunne administreres inden for den eksisterende struktur og ansvarsdeling i den kollektive trafik. Det betyder, at de konkrete takstnedsættelser skal besluttes af trafikselskaberne og togoperatørerne, som efter lovgivningen har kompetencen hertil. Udmøntningen af takstnedsættelserne aftales mellem trafikselskaberne og Trafikstyrelsen.

Med rammeaftalen er der afsat et årligt beløb på 500 mio. kr. til takstnedsættelser. Kollektiv transport er momsfri og de midler, kunderne i den kollektive trafik sparer ved takstnedsættelser, antages efter sædvanlig praksis i stedet at blive anvendt på moms- og afgiftspligtige varer. Derved genereres en merindtægt for staten. Korrigeret herfor udgør puljen til takstnedsættelse 662 mio. kr. årligt.

Parterne er enige om, at i lokaltrafikken (dvs. inden for et takstområde i et trafikselskab), vil takstnedsættelser uden for myldretiden give de største incitamenter til at overflytte folk fra bil til kollektiv transport, ligesom sådanne takstnedsættelser også vil være til gavn for borgere, der kan benytte den kollektive trafik uden for myldretiden, fordi de er uden for arbejdsmarkedet. Introduktionen af rejsekortet giver nye teknologiske muligheder for at gennemføre en sådan differentieret prissætning på en enkel måde.

Der afsættes derfor 300 mio. kr. til takstnedsættelser uden for myldretiden, stigende til 315 mio. kr. fra 2018, som en konsekvens af tilvæksten af kunder i Cityringen, der åbner i 2018. Målsætningen er, at takstnedsættelserne fokuseres på hverdage mellem 11-13 og 18-07 samt hele lørdagen og søndagen. Den konkrete udmøntning af takstnedsættelserne skal dog forhandles med trafikselskaberne. Takstnedsættelserne svarer til en nedsættelse på ca. 20 pct.

Parterne noterer sig, at målrettede takstnedsættelser uden for myldretiden kan implementeres på rejsekortet og dermed være tilgængeligt for brugerne i de områder, hvor rejsekortet er udrullet. Parterne er endvidere enige om at afsætte en reserve til de trafikselskaber, der endnu ikke har tilsluttet sig rejsekortet, så midlerne kan udmøntes, når der i samarbejde med trafikselskaberne er fundet en løsning for, hvordan takstnedsættelserne kan implementeres på en hensigtsmæssig og gennemskuelig måde med de nuværende billetteringssystemer. Der indgås en særlig aftale med Bornholm, da Bornholms Trafikselskab (BAT) som et lille og geografisk isoleret trafikselskab ikke kan forventes at tilslutte sig rejsekortet.

Såfremt disse midler i stedet blev anvendt til at nedsætte alle takster i den kollektive trafik lige

meget, ville det kunne give en prisreduktion på ca. 4 pct., når der tages hensyn til nødvendige investeringer i øget kapacitet som direkte følge af prisreduktionen. En målrettet takstnedsættelse uden for myldretiden vurderes at tiltrække tre gange så mange passagerer til den kollektive trafik som en generel takstnedsættelse.

I 2013 og 2014 forventes ikke fuld udgift til takstnedsættelserne i lokaltrafikken, da udgifterne følger udbredelsen af rejsekortet. De resterende midler anvendes til en introrabat på rejsekortet i 2013 og 2014, således at prisen for anskaffelse af personligt rejsekort på 50 kr. tilskrives kontoen på rejsekortet, og det dermed bliver gratis at erhverve et rejsekort. Introrabat på rejsekortet ydes til 1 mio. købere af rejsekortet, således at udgiften maksimalt kan udgøre 50 mio. kr.

Parterne noterer sig, at i Sverige har den statslige togoperatør SJ, som er landets største togoperatør, haft særdeles gode erfaringer med en dynamisk prismodel, hvor man udbyder billige billetter i perioder, hvor der er tilstrækkelig med kapacitet. Prismodellen i Sverige har på 5 år medført ca. 50 % flere passagerer – uden det har kostet indtægter. I denne model benyttes betydelig prisdifferentiering.

Parterne er derfor enige om, at togoperatører på kontrakt med staten gives mulighed for at benytte en større prisdiffentiering, således at der vil komme et større udbud af billigere billetter. Parterne forudsætter, at dette ikke indebærer en prisstigning for standardbilletetter udover de almindelige prisstigninger, og lægger vægt på, at den større prisdifferentiering ledsages af et enkelt og gennemskueligt priskatalog for togpassagererne.

Parterne er enige om at afsætte 5 mio. kr. årligt til en fortsættelse af ordningen med rabatter for særlige grupper af passagerer i fjernbusserne. Ordningen sikrer, at der ydes rabat til pensionister, studerende og børn, der rejser med fjernbusserne.

Nyt ungdomskort
Forsøgsordningen med et Hypercard, der giver meget billig kollektiv transport til elever på ungdomsuddannelser, har været en succes. Ordningen har gjort det både billigere og mere attraktivt for de unge at benytte den kollektive trafik, og Hypercard er blevet meget populær blandt eleverne, og der er blevet solgt flere kort end forventet. Ordningen har været en særlig succes i yderområderne, hvor de unge, der bor længst væk fra de større byer, i højere grad benytter sig af Hypercard. Trafikstyrelsens tal viser således, at der generelt sælges 2-4 gange så mange Hypercard i områder uden for de større byer sammenliget med de større byer.

Et nyt ungdomskort vil give en bred gruppe nem og billig adgang til den kollektive trafik. Unge er fremtidens kunder i den kollektive trafik og alle unge skal have lige adgang til uddannelse. Det er derfor vigtigt, at studerende både på ungdomsuddannelser og videregående uddannelser samt gruppen af 16 til 19-årige har adgang til billig kollektiv transport.

Parterne noterer sig, at indførelsen af det nye ungdomskort understøtter målsætningen om, at 95 pct. af en ungdomsårgang skal gennemføre mindst en ungdomsuddannelse.

Parterne er derfor enige om at indføre et nyt ungdomskort, som videreführer og udvider tilbudene fra Hypercardet. Erfaringerne fra Hypercardet viser, at kortet især benyttes af unge, som bor uden for de større byer, og derfor har en vis transporttid til uddannelsesinstitutioner og øvrige aktiviteter, som oftest findes i de større bycentre.

Med det nye ungdomskort sikres, at elever på ungdomsuddannelser, studerende på de videregående

uddannelser og alle unge i gruppen af 16 til 19-årige får mulighed for fri kollektiv trafik i hele takstområdet, som indehaveren bor i og at kunne rejse til meget fordelagtige priser i den øvrige lokaltrafik og landsdelstrafikken. Der afsættes 300 mio. kr. hertil.

Parterne er enige om, at egenbetalingen til det nye ungdomskort vil være 330 kr. pr. måned for elever på ungdomsuddannelser, 578 kr. pr. måned til studerende på videregående uddannelser og 578 kr. pr. måned for øvrige 16-19-årige. Egenbetalingen reguleres med det årlige takststigningsloft.

Yderligere initiativer til fremme af den kollektive trafik i yderområder
Det er vigtigt, at der også i yderområderne i Danmark er et godt tilbud om kollektiv trafik. Parterne er derfor enige om, at der afsættes midler til en pakke af initiativer, som skal fremme den kollektive trafik i yderområderne. Pakken består af en række indsatsområder. For det første oprettes en pulje på 57 mio. kr. årligt til forbedringer af den kollektive trafik i yderområderne. For det andet oprettes en pulje på 50 mio. kr. til forbedring af jernbaneinfrastrukturen på sidebaner m.v. For det tredje afsættes 54 mio. kr. til at opgradere overkørsler på Vestbanen mellem Varde og Nørre Nebel og endelig gennemføres en analyse af de fremtidige investeringer i forhold til færger til småøerne.

Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder
Der er behov for at styrke den kollektive trafik i yderområderne, hvor passagergrundlaget ikke er tilstrækkeligt til at opretholde samme rutenet og betjeningsomfang som i resten af landet.
Det er vigtigt, at der er et tilbud om kollektiv trafik også i områder, hvor der ofte ikke er alternativer til den lokale bus, f.eks. når elever på ungdomsuddannelserne skal i skole.

Parterne er derfor enige om at afsætte en pulje på i alt 57 mio. kr. i hvert af årene 2013-2017 til kollektiv trafik i yderområderne. Støtten ydes med henblik på at understøtte udviklingen af nye ruter m.v. Der kan derfor fra puljen søges om midler til driftsstøtte, herunder opstartsomkostninger. Det statslige tilskud til drift kan dog højest ydes i en periode på op til 2 år.

Der kan endvidere søges om midler til investeringer i infrastruktur, der bidrager til at gøre den kollektive trafik i yderområderne bedre .

Ansøgeren skal bidrage med samme beløb, som der søges om. Der er ansøgningsfrist 1. februar i hvert af årene 2013-2017. Ansøgningsberettigede er kommuner, regioner og trafikselskaber.

Ved vurderingen af ansøgninger prioriteres efter kommunernes beliggenhed, således at projekter i tyndt befolkede områder prioriteres højest. Endvidere lægges ved vurderingen vægt på, at der søges om midler til nye aktiviteter og innovative tiltag samt omfanget af medfinansiering fra den eller de ansøgende parter.

Hurtigere og mere rettidige tog på sidebanerne
Hurtigere rejsetider og færre forsinkelser er vigtigt for passagerne i den kollektive trafik. For at skabe hurtigere rejsetider for passagerene og en mere robust køreplan, men færre forsinkelser kan en række mindre ”knaster” på banenettet fjernes. Mindre sporforbedringer ved f.eks. ind- og udkørsler ved stationer kan have en stor effekt på rejsetid og kapacitet. For forholdsvis få midler kan der på en række sidebaner i Jylland laves mindre tiltag, som vil have relativ stor effekt for passagerne ved at forbedre kapaciteten og rejsetiderne.

Kunderne i den kollektive trafik vil med disse forbedringer og tilretninger opleve hurtigere tog og færre forsinkelser.

Parterne er enige om at afsætte 50 mio. kr. i 2013 til investeringer i infrastrukturen på sidebanerne.

Fornyelse af overkørsler på Vestbanen
De lokale parter har besluttet at videreføre driften af Vestbanen mellem Varde og Nørre Nebel.

For at opretholde en fortsat høj sikkerhed samt sikre en stabil drift på strækningen er der imidlertid behov for at opgradere og udskifte en lang række af de i alt 41 sikrede overkørsler, hvor vej og bane krydser.

Parterne er derfor enige om at afsætte i alt 54 mio. kr. til en opgradering af de sikrede overkørsler på Vestbanen.

Analyse af færgedriften til småøer
Parterne er enige om, at der gennemføres en analyse af de fremtidige investeringer i færgedriften til småøerne, herunder mulighederne for standardisering. Analysen drøftes i forligskredsen i 2013.

En fremtidssikret strategi for mere eldrift på jernbanen

Fremtidens moderne jernbane vil være baseret på eldrift. Eldrift er billigere og mere driftssikker end dieseldrift og samtidig gavner det klima og miljø. Størstedelen af jernbanetrafikken i Danmark er i dag baseret på brugen af fossile brændstoffer og en forudsætning for gøre jernbanen uafhængig af fossile brændstoffer er at påbegynde overgangen til eldrift. Øget anvendelse af eldrift vil endvidere mindske forureningen fra dieselmateriel bl.a. i form af mindre partikelforurening og CO2-udslip.

Det er derfor ambitionen, at jernbanedriften i Danmark i fremtiden i markant højere grad skal baseres på el-drift. I første omgang elektrificeres strækningen til Esbjerg i 2015, og derefter den ny bane mellem København og Ringsted i 2018. Endelig bliver strækningen mellem Ringsted og Rødby elektrificeret i forbindelse med Femernprojektet.

Parterne er derfor enige om at igangsætte en række initiativer, der på materielsiden også fremmer jernbanens overgang til el-drift.

Fremtidens nye el-materiel – Danmarks togvalg
Skandalen omkring anskaffelse af IC4- og IC2 togene og den fortsatte usikkerhed herom har store negative konsekvenser for passagererne. Parterne er derfor enige om, at fremtidige materielanskaffelser skal bygge på en fundamentalt anderledes strategi, således at lignende situationer undgås i fremtiden.

Parterne er i den forbindelse enige om, at strategien for investeringer i fremtidens materielindkøb baseres på velafprøvede tog, som allerede er i drift andre steder. Nye el-togsæt til landsdelstrafikken vil skulle opfylde en række krav med hensyn til køreegenskaber, driftsikkerhed, komfort og serviceniveau. Hvilken eksisterende togtype, som bedst opfylder de danske behov lader sig bedst afgøre ved faktisk at have 2-3 forskellige typer togsæt i passagerdrift i Danmark og registrere togenes tekniske egenskaber og passagerernes tilfredshed med togene.

Prøvedriften af de anskaffede togsæt, skal opbygge de fornødne driftserfaringer, som kan danne grundlag for, hvilken togtype der efterfølgende indkøbes til at betjene den nye elektrificerede strækning til Esbjerg og evt. på længere sigt den øvrige landsdelstrafik.

Parterne er derfor enige om, at der skal findes en model for prøvedrift af nye togsæt med henblik på

indsættelse i dansk passagertrafik. Det kunne f.eks. ske gennem leje eller køb af nyt materiel, hvor der forhandles med togleverandøren om en hensigtsmæssig model om tilbagelevering eller tilbagekøbsoption.

På baggrund af prøvedriften og erfaringerne med de 2-3 el-togsæt indkøbes i alt 15 el-togsæt, som således vil være testet og klar til drift. Parterne er enige om at afsætte1,2 mia. kr. til 15 nye el-togsæt.

Udskiftning af inventar i de nuværende IR4-togsæt
DSB råder over 44 IR4-togsæt, som i store træk er en 4.vogns udgave af et IC3-tog kørende på el. IR4 togsættene har en anden indretning end IC3-togene.

Parterne er enige om at modernisere indretningen af IR4-togsættene, således at de får en indretning, som i højere grad svarer til IC3, og dermed er mere egnede til anvendelse i fjerntrafikken.

Parterne er derfor enige om at afsætte 25 mio. kr. til udskiftningen af inventar i IR4-togsættene.

Forbedring af de nuværende el-lokomotiver
I den sjællandske regionaltogstrafik anvendes der i dag primært dobbeltdækkervogne, som trækkes af de ældre ME-lokomotiver. ME-lokomotiverne kører på diesel. Med dobbeltdækkervognene har man mulighed for at anvende el-drevne lokomotiver.

DSB råder over 6 el-drevne lokomotiver – de såkaldte EA lokomotiver, som ved en ombygning og forbedring vil kunne trække de nuværende dobbeltdækkervogne.

En ombygning af af EA lokomotiver giver sammen med dobbeltdækkervognene lidt ekstra kapacitet på Kystbanen og på Sjælland og frigiver IR4-materiel, som fra 2015 kan bruges i både regional- og fjerntrafikken, herunder til Esbjerg.

Parterne er derfor enige om at afsætte 50 mio. kr. til forbedring af de nuværende el-lokomotiver og således påbegynde en overgang til el-drift i den sjællandske regionaltogstrafik.

Parterne noterer sig endvidere, at indkøbet af 55 dobbeltdækkervogne betyder at overgangen til fuld el-drift i den sjællandske regionaltrafik kan foretages gradvist. Det forhold, at dobbeltvognene er lokomotivtrukne gør, at flere el-lokomotiver gradvist kan anvendes som trækkraft til dobbeltdækkervognene.

Yderligere investeringer i forbedringer af den kollektive trafik

En markant og afgørende barriere for udviklingen af togtrafikken er behovet for nyt materiel. Passagerudviklingen i jernbanetrafikken har de seneste år været inde i en positiv udvikling, hvilket medfører et forøget behov for materiel og endvidere har forsinkelsen af IC4 betydet, at den aktuelle materielsituation er presset. Parterne er derfor enige om, at materielsituationen skal forbedres. Samtidig er der en risiko for, at IC4 forsinkes yderligere eller slet ikke sættes i drift i landsdelstrafikken som forudsat. For at imødekomme materieludfordringer i disse situationer, bør der investeres i nyt togmateriel.

Passagerudviklingen i den sjællandske regionaltrafik har været større end forudsat, og hvis denne udvikling skal fortsætte, er det en forudsætning, at der er tilstrækkelig med siddepladser til de mange nye passager. Der er i dag akut mangel på siddepladser i den sjællandske regionaltrafik til og

fra København.

Dobbeltdækkervogne til den sjællandske regionaltrafik
Den sjællandske regionaltrafik betjenes i dag af lejet materiel i form af dobbeltdækkervogne. Parterne noterer sig, at dobbeltdækkervognene er populære hos passagererne. Tilfredshedsmålinger viser, at passagererne vurderer vognene på linie med de velkendte og populære IC3-tog. Vognene har derudover en stor kapacitet og er derfor oplagte til anvendelse i de store pendlerstrømme. Vognene har endvidere lavt gulv, hvilket gør passagerudvekslingen hurtigere og nemmere. Togene er handikapvenlige og giver gode muligheder for at medtage cyklen i toget.

Parterene noterer sig endvidere, at efter den oprindelige plan skulle den sjællandske regionaltrafik betjenes af IC3 tog. Som en konsekvens af forsinkelsen af IC4 har det imidlertid været nødvendigt at ændre strategi og sikre kapaciteten med leje i form af dobbeltdækkervogne.

De nuværende lejede dobbeltdækkervogne, som DSB i dag råder over, anvendes til betjening af den sjællandske regionaltrafik. Lejeaftalerne udløber gradvist fra 2013 til 2017. Dobbeltdækkervogne er en standardvare, som der er produceret mange tusinde af i Europa. Parterne er enige om at et køb af de lejede dobbeltdækkervogne vil fremtidssikre kapaciteten i den sjællandske regionaltogstrafik. Parterne er derfor enige om nu at købe 45 dobbeltdækkervogne svarende til det antal vogne, der ellers snart skal tilbageleveres til udlejer. Herudover købes yderligere 10 nye vogne til at håndtere den øgede efterspørgsel.

Det forventes, at anskaffelsesprisen for indkøb af 55 dobbeltdækkervogne vil være 660 mio. kr. Med et kontantindskud til DSB på 200 mio. kr. i 2012 vil den resterende finansiering af indkøbet, baseret på et 20 årigt lån, være i størrelsesordenen 30 mio. kr. årligt fra 2014.

Med denne anskaffelse gives det nødvendige kapacitetsløft til den del af togtrafikken, hvor flest passagerer i dag må stå op. Parterne er endvidere enige om, at der inden udløbet af lejeaftalerne på de yderligere 67 dobbeltdækkervogne, som DSB i øjeblikket lejer, skal tages stilling til, om der er behov for yderligere materiel.

Materielreserve
Der er stor usikkerhed om den fremtidige materielsituation. For at sikre det nødvendige materiel til de forventede antal passagerer er parterne enige om at afsætte en materielreserve, der kan bidrage til at håndtere de fremtidige udfordringer med mangel på togmateriel. Den nærmere udmøntning af denne materielreserve skal aftales blandt forligspartierne, når der er opnået klarhed om den fremtidige materielsituation. Forligspartierne er derfor enige om, at der med den aktuelle udmøntning skal være økonomisk råderum til materielreserven.

Flere afgange i metroen
Metroen har hvert år siden den åbnede oplevet et stigende passagertal. Denne udvikling vil fortsætte med åbningen af Cityringen i 2018 – også for den eksisterende metro. Der er derfor behov for at øge metroens kapacitet.

Parterne er derfor enige om at afsætte 200 mio. kr. til opgradering af den eksisterende metro, så det bliver muligt at øge kapaciteten i metroen. Med opgraderingen vil kapaciteten i metroen øges med ca. 20 pct. i øvrigt med anvendelse af eksisterende infrastruktur og materiel. Som en del af opgraderingen opsættes perrondøre, som det kendes fra de underjordiske stationer, på de stationer der ligger over jorden. Med perrondørene bliver det muligt at køre flere tog i myldretiden samt øge driftsstabiliteten i hele metrosystemet.

Ombygning af Hillerød station
Hillerød Station er i dag endestation for fire toglinjer: S-tog fra København og lokalbanen fra Hundested ankommer fra syd, mens lokalbanerne fra Snekkersten/Helsingør og Gilleleje/Tidsvildeleje ankommer fra nord.

Stationens spornet er i dag indrettet, så lokalbanens tog fra Hundested ikke kan køre direkte videre mod Snekkersten/Helsingør samt Gilleleje/Tidsvildeleje. Der ligger fysisk en perron i vejen "på tværs". For at skabe bedre forhold for de kollektive rejsende på Lokalbanen reserveres midler til at sikre, at der kan etableres direkte sporforbindelse mellem Frederiksværkbanen og Lokalbanens nordlige linjer. Hillerød Kommune har vurderet ombygningen til at koste 29 mio. kr.

Parterne har noteret sig, at Movia og Hillerød Kommune har vist stor interesse i projektet. Projektet forudsættes medfinansieret af Movia og Hillerød Kommune.

Parterne er enige om at reservere 15 mio. kr. til ombygning af Hillerød station.

Supercykelstier i de større byer
Cyklen er et velfungerende og grønt alternativ til bilen. Parterne er derfor enige om at prioritere forholdene for cyklisterne, så flere pendlere vælger cyklen frem for bilen. Parterne har noteret sig, at bl.a. kommunerne i hovedstadsområdet arbejder på at skabe et højklasset cykelrutenet, som skal forbinde hovedstadsregionens kommuner.

Også andre kommuner arbejder med pendlercykelstier af en høj kvalitet, herunder Aalborg og Aarhus. I andre større byer vil man med fordel kunne fokusere på pendling fra omegnsbyerne med en tværgående kommunal koordinering af anlæg og drift, hvor det er relevant.

Supercykelstierne kan forbedre infrastrukturen for folk, der pendler over længere afstande ved at sikre en hurtig og direkte cykelrute mellem bolig og arbejde/uddannelse, gerne med tilknytning til kollektive trafikknudepunkter.

Parterne er derfor enige om at afsætte i alt 189 mio. kr. i 2012 til etablering af supercykelstier i de større byer. Midlerne skal fungere som medfinansiering til kommunernes planer om etablering af supercykelstier.

Parterne ønsker, at en kommende national cykelhandlingsplan skal kunne danne grundlag for fremtidig prioritering af midler til fremme af cyklisme – herunder til yderligere udbygning af supercykelstier.

Letbaner og metro
Parterne er enige om, at letbaner er en attraktiv kollektiv transportform, som kan bidrage til en moderne og grøn kollektiv transport i større byer. Parterne lægger vægt på, at der etableres letbaner i byer, hvor der er et befolknings- og bymæssigt grundlag for at anlægge højklasset kollektiv trafik.

Parterne ser positivt på mulighederne for fremover at prioritere midler fra puljen til letbaner. Parterne er endvidere enige om, at der ved fremtidige anlæg af letbaner i udgangspunktet benyttes samme fremgangsmåde, som bl.a. kendes fra letbaneprojekterne i Aarhus og Ring 3.

Letbaner i et strategisk perspektiv
Etablering af letbaner kan være en god idé i de største byer, hvor der er befolkningsmæssigt

grundlag for højklasset kollektiv transport. En letbanestrategi skal bidrage til at synliggøre fordele og ulemper ved letbaner – herunder potentialer for byudvikling. Parterne er enige om at afsætte 2 mio. kr. til en analyse af potentialerne ved letbaner.

Letbane i Odense
Letbanen i Odense skal bidrage til at binde centrale dele af byen sammen og skal både styrke bylivet og erhvervsudviklingen i Odense. Letbanen vil bl.a. betjene den centrale bydel, det kommende universitetshospital, Syddansk Universitet samt forsker- og videnparken.

Parterne noterer sig, at Odense Kommune i samarbejde med staten gennemfører en VVM-undersøgelse på en letbane i Odense. VVM-undersøgelsen forventes færdig ultimo 2013.

Det er Odense Kommunes mål, at den nye letbane skal stå færdigt, når det kommende universitetshospital åbner i 2020. Dette giver derfor projektet en skarp tidsplan. Parterne er derfor enige om, at det vil være hensigtsmæssigt at optimere den kommende undersøgelses- og planlægningsproces.

Parterne er derfor enige om at afsætte yderligere 15 mio. kr. til en optimering og forcering af de kommende undersøgelser herunder gennemførelse af VVM-redegørelse, således at grundlaget for en beslutning om letbanen kan tages hurtigt, så projektering, udbud og anlægsarbejdet kan kan komme i gang i tide i forhold til målet om projektets færdiggørelse i 2020.

Sammenhængende kollektivt net i hovedstadsområdet
Hovedstadsområdet har i dag få centrale trafikknudepunkter, hvor de kollektivt rejsende kan skifte fra en linje til en anden og dermed komme hurtigt til deres endelige rejsemål. Flere kollektive trafikknudepunkter med gode omstigningsmuligheder giver flere passagerer helt nye direkte rejsemuligheder. Samtidig opnås et mere robust kollektivt transportsystem, hvor rejsende får alternative rejsemuligheder.

Parterne er enige om at afsætte 5 mio. kr. til en analyse af et sammenhængende kollektivt trafiknet i hovedstadsområdet med fokus på nye trafikknudepunkter samt en analyse af mulige metro- og letbaneudbygninger.

Beliggenheden af Ny Ellebjerg station og Glostrup station gør det oplagt, at de udvikles til fremtidige centrale knudepunkter for den kollektive trafik i København.

I relation til Ny Ellebjerg indgår en metroafgrening fra Cityringen til Ny Ellebjerg (Sydhavnsmetro) i analysen, der gennemføres på samme niveau som analysen af Nordhavnsmetroen. Samtidig vil analysen belyse forskellige letbaneudbygninger f.eks. en sydlig letbane afgrening fra Glostrup til Ny Ellebjerg og en nordlig letbanelinje fra Herlev/Gladsaxe til Nørrebro.

Undersøgelsen vil endvidere inddrage de allerede igangværende analyser af udbygning af kapaciteten ved Kastrup og ved Københavns Hovedbanegård. Herudover vil undersøgelsen afdække behovet for yderligere infrastrukturinvesteringer, som er hensigtsmæssige for at realisere målet om et sammenhængende kollektiv trafiknet i hovedstadsområdet - f.eks. en niveaufri udfletning af København-Køge-Ringsted-banen ved Ny Ellebjerg.

Letbane/BRT i Aalborg
I Aalborg planlægges nye store udviklingsprojekter, bl.a. et nyt universitetssygehus og nyt

campusområde ved Aalborg banegård. Udviklingen kan understøttes med høj-klassede kollektive trafikløsninger, der understøtter en bæredygtig udvikling, både miljømæssigt, socialt og økonomisk - i byen og i oplandet.

Parterne noterer sig, at Aalborg Kommune, Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab er gået i gang med en indledende forundersøgelse af potentialerne for en letbane/BRT (Bus Rapid Transport) i Aalborg. En ny højklasset kollektivt transport vil kunne bidrage til at understøtte udviklingen i Aalborg.

Forundersøgelsen forventes afsluttet sommeren 2013, hvorefter det er planen at der skal gennemføres en VVM-undersøgelse af en letbane/BRT-løsning i Aalborg. En VVM-undersøgelse af en letbane/BRT løsning vurderes at koste 12 mio. kr. Det er planen,at VVM-undersøgelsen påbegyndes primo 2014.

Parterne er enige om at reservere 6 mio. kr. som et statsligt bidrag til VVM-undersøgelsen af en letbane/BRT løsning i Aalborg.

Aarhus Letbane
Med etableringen af Aarhus Letbane skabes et nyt regionalt togsystem, hvor bl.a. Grenaabanen og Odderbanen bindes sammen med den nye letbanestrækning fra Aarhus H. til Lystrup. Letbanen i Aarhus giver dermed helt nye rejsemuligheder i og omkring Aarhus.

Parterne er enige om, at en fremtidig driftsøkonomisk løsning for Aarhus Letbane er en elektrificering af Grenaabanen. Elektrificeringen sikrer, at Aarhus Letbane kan indkøbe afprøvet standardmateriel til hele letbanen. Parterne noterer sig, at en elektrificering af Grenaabanen skaber mulighed for, at driftsselskabet for Aarhus Letbane kan minimere omkostningerne til drift.

På nuværende tidspunkt er Aarhus Letbane i gang med udbud af letbanen og har derfor endnu ikke den endelige pris på en elektrificering af Grenaabanen. Parterne er enige om at reservere 100 mio. kr. til at dække nettoomkostningerne ved en evt. elektrificering af Grenaabanen, idet parterne hermed vil sikre, at Grenaabanen kan elektrificeres, hvis elektrificeringen ikke fuldt ud kan dækkes af lavere driftsomkostninger, jf. ovenfor. Parterne noterer sig, at elektrificering af Odderbanen forventes håndteret af Region Midtjylland og Aarhus Kommune inden for den nuværende økonomiske ramme af anlægsselskabet for Aarhus Letbane.

En opgørelse af de endelige statslige udgifter ved tilkøb af elektrificering vil kunne ske, når der foreligger endelige anlægspriser for letbanen, herunder udgifter til en yderligere elektrificering.

Indkøb af materiel til samdrift på Odder- og Grenaabanen
Samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen er blevet muligt med en etableringen af en ny sporforbindelse på Århus H, der gør det muligt at køre direkte tog mellem den statslige Grenaabane og Odderbanen, som er en privatbane under regionens ansvar.

Region Midtjylland anvender i dag ca. 40 år gamle Y-tog på Odderbanen og ønsker derfor at indsætte nye moderne Desirotog på strækningen. Når letbanen i Århus står færdig i 2016 skal strækningen betjenes med letbanetog.

DSB betjener Grenaabanen med Desirotog. Parterne er enige om, at der bør skabes samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen, således at Odderbanen kan betjenes med nye tog frem til letbanen åbner i 2016.

Parterne er derfor enige om, at staten indkøber 4 nye Desirotog, som vederlagsfrit stilles til rådighed til Region Midtjylland frem til letbanen åbner. Når letbanen åbner kan materiellet anvendes på andre strækninger.

Der afsættes i alt 140 mio. kr. til indkøb af 4 Desirotog.

Trængselskommissionen
Parterne er enige om, at den nedsatte kommission for reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet (Trængselskommissionen) skal have mulighed for at gennemføre analyser efter behov. Derfor afsættes 4 mio. kr. til det kommende arbejde i Trængselskommissionen.

Samlet udmøntning
Med denne aftale er parterne således enige om, at udmønte i alt 662 mio. kr. til takstnedsættelser jf. tabel 1.

Tabel 1: Udmøntningen af takstnedsættelser

(mio. kr. årligt, 2012 PL)	**Årlig udgift**
Takstnedsættelser på ca. 20 % uden for myldretiden i lokaltrafikken	300
Nyt Ungdomskort	300
Flere billige billetter i landsdelstrafikken gennem mere fleksibel prissætning	0
Pulje til forbedringer af kollektiv trafik i yderområder (2013-2017)	57
Permanentgørelse af sociale rabatter i fjernbusser	5
I alt	**662**

Note: Fra 2018 resterer i alt 42 mio. kr. til udmøntning af takstnedsættelser. Pulje til forbedringer af den kollektive trafik i yderområder ophører 2017, hvorefter der resterer 57 mio. kr. - herfra skal der fra 2018 afholdes 15 mio. kr. til kompensation af Metroselskabet for indtægtstab på Cityringen samt metroafgrening til Nordhavn.

Samtidig udmøntes i alt 2,6 mia. kr. til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik og forbedrede vilkår for cyklister jf. tabel 2.

Tabel 2: Udmøntning af pulje til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik

	2012	2013	2014	2015	2016 og frem i alt	Totaludgift
Ramme	**600**	**500**	**500**	**500**	**500**	
Indkøb af 55 dobbeltdækkervogne til regionaltrafik	200		30	30	400	660[1)]
Indkøb af nye eltogsæt		90	150	100	860	1200[2)]
Udskiftning af inventar i de nuværende IR4-togsæt		25				25
Flere afgange i metroen	200					200
Forbedring af de nuværende el-lokomotiver		50				50
Supercykelstier i større byer	189					189
Hurtigere og mere rettidige tog		50				50
Ombygning af Hillerød station			15			15
Fornyelse af overkørsler på Vestbanen		54				54
Bidrag til VVM-undersøgelse af Odense Letbane	5	10				15
Bidrag til VVM-undersøgelse af BRT/letbane i Aalborg			3	3		6
Indkøb af materiel til samdrift på Odder- og Grenaabanen			140			140
Trængselskommission	3	1				4
Sammenhængende kollektivt net i hovedstadsområdet	2	3				5
Letbaner i et strategisk perspektiv	1	1				2
Disponeret	**600**	**284**	**338**	**133**	**1.260**	**2.615**

1) Totaludgiften er anskaffelsesprisen for DSB, ekskl. finansieringsomkostninger, som også er finansieret af puljemidler.
2) Eksklusiv driftsudgifter, som også er finansieret af puljemidler

Parterne noterer sig at, nærværende aftale modsvarer den forventede beskæftigelseseffekt fra den del af kickstart-pakken, der vedrørte betalingsringen.