



Dato : 10. oktober 2003

Regeringen lægger op til ny rammeaftale for jernbaneområdet 2005 – 2014

Regeringen lægger op til en ny rammeaftale, der skal sikre de langsigtede rammer for jernbaneområdet. Aftalen består af tre dele:

1. En markant forøgelse af fornyelses- og vedligeholdelsesindsatsen på banenettet
2. Indgåelse af en 10-årig kontrakt med DSB
3. Udbudsstrategi på jernbaneområdet

Regeringens oplæg realiserer de målsætninger for jernbanen, som er indeholdt i regeringsgrundlaget:

- *Den kollektive trafik skal forbedres* - hvilket vil ske med indsættelse af nye og hurtige tog over det meste af landet i en køreplan, der er mærkbart udvidet.
- *Borgerne skal opleve mere regelmæssig togdrift* – hvilket sikres gennem en kraftig forøgelse af Banestyrelsens aktivitetsniveau. Gennem Banestyrelsens forøgede og målrettede indsats skal regulariteten forøges.
- *og kortere rejsetider* – hvilket sikres med hurtigere tog på Kystbanen, på visse sjællandske strækninger samt i en udvidet lyntogstrafik på strækningerne mellem København og Jylland. Når banenettets tilstand forbedres, undgås desuden at indføre midlertidige hastighedsnedsættelser.
- *Vedligeholdelsen skal styrkes* – der lægges op til en forøget indsats til fornyelse og vedligeholdelse af hele jernbanenettet
- *Regeringen vil fortsætte liberaliseringen af jernbanesektoren* – hvilket sikres ved at fremlægge en plan for mulighederne for nye udbud frem til 2014.

I de efterfølgende afsnit uddybes de enkelte initiativer.

1. En øget indsats på baneområdet

Uden velfungerende spor, signaler, broer og de mange andre ting, som tilsammen danner jernbanens infrastruktur, kan der kun vanskeligt gennemføres forbedringer af togtrafikken.

Regeringen afsatte derfor allerede på Finansloven for 2003 sammen med Dansk Folkeparti en reserve på ca. 360 mio.kr. årligt fra 2004 til en markant styrkelse af fornyelses- og vedligeholdelsesindsatsen på det danske jernbanenet.

Samtidig annoncerede regeringen, at den i 2003 ville fremlægge en plan for jernbaneområdet. For jernbanenettet indebærer planen:

- Nettets trafikale ydeevne (bl.a. kapacitet, hastighed og regularitet) fastholdes, hvilket er en udfordring henset til jernbanenettets alder.
- I perioden 2005-2009 iværksættes en særlig indsats for at forbedre togenes rettidighed, hvorved der kommer flere tog til tiden.
- I perioden fra 2010 genoprettes nettet løbende til en tilstand, der reducerer antallet af hastighedsbegrænsninger og driftsbegrænsninger i øvrigt i forhold til det nuværende aktivitetsniveau, hvormed der kommer kortere rejsetider.

De markante forbedringer tilvejebringes ved, at Banestyrelsens grundbudget til vedligeholdelse og reinvesteringer forøges betydeligt fra de 1,5 mia. kr. årligt, som er indeholdt på Finansloven til 2,4 mia. kr. årligt i gennemsnit over perioden 2005-2014.

Merbevillingen udover reserven på de 360 mill.kr. årligt andrager godt 0,9 mia. kr. årligt. Den forventes dækket som beskrevet i *tabel 1*. Regeringen vil søge restfinansieringen tilvejebragt i forbindelse med finanslovsforhandlingerne.

Tabel 1: Finansiering af genopretningen af banenettet

Mia. kr. 2004 priser	Gennemsnit pr år 2005-2014
Nuværende bevillingsniveau til Banestyrelsen	1,5
Reduktion af Kontraktbetaling og øget udbytte fra DSB, som tilføres Banestyrelsen	0,6
Restfinansiering	0,3
Nyt bevillingsniveau	2,4

I forhold til den tidligere rammeaftale er der tale om et markant kursskifte.

Bevillingerne til banenettet vil i de næste ti år ligge gennemsnitligt på knapt 750 mio. kr. – eller mere end 40 pct. over det forudsatte niveau i det sidste år af den nuværende rammeaftale, som blev indgået under den forrige regering. Sammenlignes gennemsnittet i de to rammeaftaleperioder er der tale om en bevillingsforøgelse på knap 470 mio.kr. årligt.

I forhold til det niveau for 2005, som den tidligere regering præsenterede med Forslag til Finanslov for 2002, vil der med nærværende oplæg til ny rammeaftale for 2005-14 være tale om en gennemsnitlig årlig bevillingsforøgelse på godt 1,2 mia.kr. eller mere end 100 pct. forøgelse.

For direkte at kunne sammenligne med tidligere års indsats på infrastrukturområdet, er det hensigtsmæssigt at opgøre Banestyrelsens aktivitetsniveau i de kommende år. Med de allerede gennemførte effektiviseringer i Banestyrelsen og med et generelt krav om yderligere løbende effektiviseringer på 2 pct. årligt fra 2005, vil det således med det fastsatte gennemsnitlige bevillingsniveau på 2,4 mia. kr. årligt være muligt at opnå et aktivitetsniveau på gennemsnitligt 2,9 mia. kr. i perioden 2005 – 2014.

Målt på aktivitetsniveauet vil der i forhold til den tidligere regerings forudsatte niveau i 2004 være tale om en gennemsnitlig forøgelse på ca. 950 mio.kr. årligt i 2005-2014. Sammenlignes med det af den tidligere regering præsenterede niveau for 2005, er der tale om en gennemsnitlig aktivitetsforøgelse på anslået knap 1,5 mia. kr. årligt.

Det er imidlertid ikke muligt at øge Banestyrelsens kapacitet fra det ene år til det andet. Banestyrelsen skal geares til det væsentligt øgede aktivitetsniveau, der følger af genopretningsplanen. Hertil kommer, at der er behov for at gennemføre en væsentlig strømlining og forretningsorientering internt i virksomheden - herunder en styrkelse af ledelsesstrukturerne - med det formål at skabe en identitet som driftsvirksomhed og leverandør af infrastruktur til jernbaneoperatørerne. I lyset af Banestyrelsens aktuelle situation, hvor den øverste ledelse endnu ikke er på plads, er det fundet hensigtsmæssigt at lægge op til at indgå en egentlig aftale for 2 år for 2005-2006 på Banestyrelsens område, men med fastlagte – og fuldt finansierede – sigtelinier for yderligere 8 år for 2007-2014.

Med oplægget vil det i perioden 2005-2009 - hvor aktiviteterne gradvis udvides - være muligt at opnå et gennemsnitligt aktivitetsniveau i Banestyrelsen på 2,6 mia. kr. årligt. Igennem dette aktivitetsniveau sikres, at skinnenettets trafikale ydeevne opretholdes på det nuværende niveau. Dette fordrer i sig selv en betydelig indsats, fordi alderen på de forskellige dele af skinnenettet betyder, at der i de kommende år kræves betydelige investeringer for at undgå en væsentlig forværring af infrastrukturens ydeevne. Sådanne forværringer ville direkte kunne aflæses i togtrafikkens attraktivitet for passagererne.

Herudover bliver der gjort en særlig indsats til ca. 100 mio. kr. årligt med henblik på at forbedre togenes regularitet.

Den betydelige aktivitetsstigning skulle gerne give mærkbare resultater for passagererne. Det er Banestyrelsens vurdering, at indsatsen vil gøre det muligt at hæve kanalregulariteten for fjerntog med et procentpoint fra 95,5 pct. i 2003 til 96,5 pct. i 2009 og kanalregulariteten for S-tog med et halvt procentpoint fra 98,5 pct. i 2003 til 99,0 pct. i 2009. En sådan forbedret kanalregularitet vil betyde, at der i 2009 vil være 6500 færre fjerntog og 3600 færre S-tog, der vil blive påvirket af forsinkelser som følge af fejl i infrastrukturen. Dette skal ses i forhold til de mærkbare forringelser, som ville være resultatet, hvis det hidtidige aktivitetsniveau blev bibeholdt.

En så kraftig indsats for at forbedre infrastrukturen vil i sagens natur betyde, at der i en periode vil blive flere sporarbejder end i dag. Banestyrelsen vil søge at reducere de kundevendte gener ved at justere køreplanerne, så passagererne på forhånd bliver gjort opmærksom på forlængede køretider m.v.

I perioden 2010-2014 vil Banestyrelsens aktivitetsniveau nå 3,1 mia. kr. årligt, og en langsigtet afvikling af Banestyrelsens vedligeholdelseefterslæb indledes. Hermed forbedres skinnenettets trafikale ydeevne. Denne investering i fremtiden kombineret med en ny strategi på sikringsområdet vil betyde, at jernbanens infrastruktur vil være i en endog meget god stand mange år fremover.

2. DSB

Regeringen lægger op til at indgå en 10-årig kontrakt med DSB for perioden 2005-2014. Herved opnås der afklarede rammer for virksomheden, og som følge heraf også mulighed for en større reduktion af kontraktudgiften. Der vil dog være muligheder for løbende justeringer i kontraktperioden – bl.a. af trafikomfanget - idet der løbende kan indgås tillægskontrakter. Desuden vil dele af kontrakten kunne opsiges i forbindelse med fremtidige udbud af togtrafik.

Der indsættes i de kommende år nye togsæt i store dele af trafikken. Der indsættes 83 nye tog af typen IC4 og 23 tog af typen IC2 fjerntrafikken, ligesom udskiftningen af gamle S-tog fortsætter.

Antallet af togafgange øges over det meste af nettet f.eks.:

- Flere og hurtigere tog på Kystbanen
- 10 minutters drift på Kastrupbanen
- Halvtimesdrift København – Holbæk
- To tog i timen mellem København og Nykøbing F
- Lyntog hver time København og Frederikshavn med hurtigere tog i en række forbindelser

- Et ekstra togsystem mellem Fredericia og Århus der bl.a. betjener en ny station i Hedensted
- Nærbanedrift i Aalborg området
- Hurtigere S-tog mellem København og Glostrup – Høje Taastrup i alle dagtimer. Herudover vil S-togstrafikken udvides som følge af færdiggørelsen af Ringbaneprojektet, der blev besluttet under den tidligere regering.

I den sjællandske regionaltrafik søges rejsetiden i nogle store pendlerstrømme reduceret med nye hurtige tog. Den nødvendige banekapacitet frigøres ved at indstille lokaltoget mellem Roskilde og Kastrup. Dette muliggør samtidig, at der bliver kapacitet til at køre tog hvert tiende minut mellem København og Kastrup. Udvidelsen af driften på S-togs linien Bx mellem København H og Høje Taastrup vil delvis kompensere Vestegnen for tabet af den pågældende forbindelse.

DSB har tilbudt at udvide togkm.produktionen med i alt 26 pct. i forhold til dagens niveau. Udvidelserne fordeles med ca. 10 pct. flere togkm. i dag- og myldretidstimerne, og ca. 16 pct. flere togkm. i aftentimer, tidlige morgentimer og i weekenden. Den samlede produktionsforøgelse vil kunne ske uden merudgift for statskassen.

Regeringen er indstillet på at afprøve muligheden for at udvide trafikken på ydertidspunkter og -strækninger med et beskedent passagerunderlag med 16 pct. Med disse trafikudvidelser er der altså tale om et markedsrettet sats fra DSB's side. Såfremt det i løbet af kontraktperioden skulle vise sig, at nogle af indtægtsforventningerne ikke vil kunne indfries, bliver det – bl.a. af hensyn til DSB's samlede økonomi - nødvendigt at trække de pågældende trafikudvidelser tilbage.

Statens betaling til DSB reduceres med gennemsnitligt 409 mio. kr. årligt i perioden 2005 til 2014. Desuden øges statens udbytte med gennemsnitligt 161 mio. kr. om året. Den samlede gennemsnitlige besparelse for staten bliver på 570 mio. kr. om året. Med denne profil kan DSB med en 10-årig kontrakt fortsat drives på et fornuftigt forretningsmæssigt grundlag.

Reduktionen af statens betaling til DSB er bl.a. et resultat af, at DSB er blevet væsentlig mere effektiv i de senere år, ligesom der er forventninger om yderligere effektiviseringer i DSB i den kommende kontraktperiode. Den markante effektivisering af DSB har således muliggjort, at budgetudvidelserne på Banestyrelsens område for langt hovedpartens del kan finansieres af midler indenfor jernbanesektoren.

3. Udbud

Den hidtidige udbudsproces har medvirket til de nævnte betydelige effektiviseringer af sektoren i de senere år. Regeringen vil derfor fortsætte liberaliseringen af jernbanesektoren gennem nye udbud i en gradvis proces afstemt med de løbende erfaringer.

I perioden 2005 – 2014 agter regeringen derfor at foretage udbud af mindst halvdelen af den statsligt indkøbte trafik udenfor fjern- og S-togtrafikken. Inklusive genudbudet af trafikken i Midt- og Vestjylland med virkning fra 2010 svarer det til mellem ca. 30 og 45 pct. af den samlede statsligt indkøbte togtrafik.