

Aftaler om Bedre og billigere kollektiv trafik

2012-2015

Aftaler om
Bedre og billigere kollektiv
trafik 2012-2015

Aftaler om Bedre og billigere kollektiv trafik 2012-2015

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN trykt udgave: 978-87-93292-12-3
ISBN netudgave: 978-87-93292-13-0
Tryk: Rosendahls · Schultz Grafisk a/s
Oplag: 300



Aftaler om Bedre og billigere kollektiv trafik 2012-2015

Rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik – 1. marts 2012	9
Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten	
Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik – 12. juni 2012	13
Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten	
Supercykelstier mv. – 16. maj 2013	31
Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten	
Kollektiv trafik i yderområder mv. – 24. juni 2013	35
Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten	
Ungdomskort og fjernbusser – 26. februar 2014	37
Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten	
Indkøb af dobbeltdækkere – 1. april 2014	39
Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten	
Metro, letbane, nærbane og cykler – 12. juni 2014	41
Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten	
Udmøntning af pulje til supercykelstier og cykelparke- ring – 10. december 2014	51
Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten	
Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder – 22. maj 2015	53
Aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne og Radikale Venstre), Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten	

Indhold

Rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik	9
Pulje til billigere kollektiv trafik.....	10
Pulje til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik	11
Kørselsafgifter for lastbiler.....	11
Samlet strategi for modernisering af infrastrukturen, reduktion af trængsel og luftforurening i hovedstadsområdet samt et yderligere løft af den kollektive trafik	12
Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik	13
Takstnedsættelser.....	14
Yderligere initiativer til fremme af den kollektive trafik i yderområder	17
En fremtidssikret strategi for mere eldrift på jernbanen	19
Yderligere investeringer i forbedringer af den kollektive trafik.....	21
Letbaner og metro	24
Indkøb af materiel til samdrift på Odder- og Grenaabanen.....	27
Trængselskommissionen.....	27
Samlet udmøntning	28
Supercykelstier mv.	31
Supercykelstier i større byer	32
Ny færgehavn på Samsø	33
Indkøb af nye eltogsæt	33
Kollektiv trafik i yderområder mv.	35
Pulje til kollektiv trafik i yderområderne.....	36
Supercykelstier i større byer	36
Ungdomskort og fjernbusser	37
Udvidelse af modtagerkredsen for ungdomskortet	38
Sociale rabatter til fjernbusserne	38

Indkøb af dobbeltdækkere.....	39
Metro, letbane, nærbane og cykler.....	41
Beslutningsgrundlag.....	47
Udmøntning af pulje til supercykelstier og cykelparkering.....	51
Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder	53
Udmøntning af Pulje til busfremkommelighed	54
Udmøntning af Pulje til supercykelstier og cykelparkering.....	56
Udmøntning af Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder	59
En ny station ved Kalundborg Øst.....	61
Reservation til et nyt trinbræt i Thorsager	61
Ny Hedensted borgerbil.....	62
Analyse af effekter ved stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland	62
Jernbanekrydsning i Silkeborg.....	63
Analyse af muligheden for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområder.....	63
Analyse af en fjernbusterminal i København	63

8.

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

Rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik

1. marts 2012

10.

Regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Dansk Folkeparti og Enhedslisten er enige om at nedsætte taksterne i den kollektive trafik med 500 mio. kr. årligt fra d. 1. januar 2013 og om at afsætte en årlig pulje på 500 mio. kr. til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik fra 2013. Parterne er enige om, at aftalen skal sikre, at der hurtigst muligt tages initiativer til at mindske trængslen og luftforureningen i hovedstadsområdet.

De årlige udgifter på i alt 1 mia. kr. finansieres ved at lukke muligheden for uhensigtsmæssig brug af reglerne for registreringsafgift af leasing- og demobiler. Denne stramning vurderes med afsæt i gængse principper for beregning af provenueffekter at styrke de offentlige finanser med ca. 1 mia. kr. om året efter korrektion for tilbageløb og adfærd. Dette udtømmer anvendelsen af provenuet fra denne stramning, som dermed ikke fremadrettet vil kunne anvendes til finansiering af andre politiske initiativer.

Udover indgrebet i forhold til reglerne for demo- og leasingbiler er parterne enige om, at regeringens bebudede omlægning af bilafgifterne skal være provenuneutral.

Pulje til billigere kollektiv trafik

Parterne er enige om at afsætte 500 mio. kr. årligt til nedsættelse af taksterne i den kollektive trafik. Takstnedsættelsen vil gælde for den kollektive trafik i hele landet. Passagererne i bus, tog og metro vil derfor opleve, at priserne i den kollektive trafik falder allerede fra 2013.

Parterne lægger vægt på, at takstnedsættelsen får størst mulig effekt for passagererne. Takstnedsættelserne tilrettelægges, så de kan administreres inden for den eksisterende struktur og ansvarsdeling i den kollektive trafik, herunder fordelingen af ansvaret for takstfastsættelse mellem trafikkselskaber og togoperatører. Trafikkselskaberne og togoperatørerne får fuld kompensation for indtægtstab som følge af takstnedsættelserne.

Parterne noterer sig, at takstudviklingen siden 2008 har været underlagt et takststigningsloft, som indebærer, at taksterne ikke kan stige mere end omkostningerne ved at drive den kollektive trafik. Takstloftet opretholdes, efter at takstnedsættelsen er gennemført, så det sikres, at takstnedsættelsen ikke efterfølgende udhules af ekstraordinære takststigninger.

Regeringen forelægger i løbet af 1. halvår 2012 konkrete modeller for implementeringen af takstnedsættelserne for parterne, således at takstnedsættelserne får effekt fra starten af 2013.

Pulje til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik

Parterne er enige om at afsætte en pulje på 500 mio. kr. årligt dels til nødvendige følgeinvesteringer som følge af det øgede antal passagerer i forbindelse med takstnedsættelserne, dels investeringer i egentlige forbedringer af den kollektive trafik.

Puljemidler for 2013 udmøntes af parterne i foråret 2012 på baggrund af et oplæg fra regeringen. Heri indgår også oplæg om anvendelsen af midler på i størrelsesordenen 600 mio. kr. fra stramningen af registreringsafgiften for leasing- og demobiler i den resterende del af 2012 efter forslagets ikrafttræden.

Parterne er enige om blandt andet at fremme projekter og initiativer med fokus på reduktion af trængsel samt grønne løsninger. Finansieringen af en eventuel havnetunnel i København kan ikke ske med nærværende rammeaftale.

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

Parterne bag denne aftale vil fremover indgå i forligskredsen om udmøntning af puljerne til investeringer i forbedringer af den kollektive trafik og billigere kollektiv trafik. Det vil i den fremadrettede puljeudmøntning ikke være muligt for et enkelt parti at afvise bestemte særlige initiativer eller temaer, som ønskes prioriteret af de øvrige partier bag aftalen. Der vil dog ved udmøntningen skulle tilstræbes at finde flest mulige projekter, der er enighed om.

Kørselsafgifter for lastbiler

Parterne noterer sig, at det følger af finanslovaftalen for 2012 mellem regeringen og Enhedslisten, at der arbejdes med en mere vidtgående model for indførelse af kilometerbaserede kørselsafgifter for lastbiler, og at det ekstra provenu fra kørselsafgifter for lastbiler bruges på at gøre den kollektive transport bedre og billigere. Det ekstra provenu fra kørselsafgifter fra lastbi-

12.

ler ligger ud over puljen i nærværende rammeaftale og skal udmøntes af parterne bag den pågældende finanslovaftale.

Samlet strategi for modernisering af infrastrukturen, reduktion af trængsel og luftforurening i hovedstadsområdet samt et yderligere løft af den kollektive trafik

Parterne er enige om at nedsætte en kommission med henblik på at analysere mulige tiltag til modernisering af infrastrukturen, reduktion af trængsel og luftforurening i hovedstadsområdet samt et yderligere løft af den kollektive trafik.

Kommission skal undersøge mulighederne for hurtigt virkende indgreb, der begrænser trængslen og forbedrer miljøet, herunder udvidelse af miljøzoner og skrappe krav for at opnå miljøgodkendelse af lastbiler. Kommissionen skal samtidig belyse mulighederne for roadpricing på landsplan samt komme med forslag til finansiering af initiativer til at mindske trængsel, luftforurening og løfte den kollektive trafik yderligere.

Kommissionen fremlægger de første konkrete forslag for regeringen i januar 2013 og skal i august 2013 fremlægge den samlede strategi. Strategien drøftes blandt parterne bag denne aftale med henblik på en vurdering af de konkrete forslag.

Regeringen fremlægger i marts 2012 et oplæg til kommissorium for kommissionen for parterne.

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

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 trafikskaberne og togoperatørerne, som efter lovgivningen har kompetencen hertil. Udmøntningen af takstnedsættelserne aftales mellem trafikskaberne 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 trafikskabskab), 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 trafik-selskaberne. 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 trafikskelskaber, der endnu ikke har tilsluttet sig rejsekortet, så midlerne kan udmøntes, når der i samarbejde med trafikskelskaberne 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 Trafikskelskab (BAT) som et lille og geografisk isoleret trafikskelskab 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 pct. 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 prisdifferentiering, således at der vil komme et større udbud af billigere billetter. Parterne forudsætter, at dette ikke indebærer en prisstigning for standardbilletter 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 sammenlignet 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 viderefører og udvider tilbuddene 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 højst ydes i en periode på op til 2 år.

18.

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 trafikskaber.

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 passagerne 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 materiel siden 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, driftssikkerhed, 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.

20.

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 afsætte 1,2 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 regionaltogetrafik 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 trækraft 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.

Dobeltdækkervogne 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 handicapvenlige og giver gode muligheder for at medtage cyklen i toget.

Parterne 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. Dobbeldækkervogne 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 afgang 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 vidensparken.

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 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 høj-klasset kollektiv 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 analy-

28.

ser 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	1.200 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.

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

Supercykelstier mv.

16. maj 2013

Supercykelstier i større byer

Parterne ønsker at forbedre forholdene for cyklister, så flere pendlere vælger cyklen over længere afstande. Der er afsat 189 mio. kr. til formålet.

Midlerne fungerer som medfinansiering til kommunale supercykelstiprojekter.

Parterne er enige om, at følgende projekter ydes støtte fra puljen til Supercykelstier i større byer:

- Ballerup, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk kommuner, Ring 4-ruten – Cykelsupersti (2,9 mio. kr.)
- Herlev, Ballerup og Egedal kommuner, Frederikssundruten – Cykelsupersti (11,5 mio. kr.)
- København og Frederiksberg kommuner, Indre Ringrute – Cykelsupersti (25,5 mio. kr.)
- Odense Kommune, Super cykelstier i Odense (5,1 mio. kr.)
- Ballerup og Furesø kommuner, Værløseruten (4,6 mio. kr.)
- Esbjerg Kommune, Super cykelstier i Esbjerg (8,3 mio. kr.)
- Furesø og Allerød kommuner, Farumrutens forlængelse til Allerød – Cykelsupersti (10 mio. kr.)
- Københavns Kommune, Københavnerruten – Cykelsupersti (15,9 mio. kr.)
- København og Gentofte kommuner, Helsingørruten – Cykelsupersti (3,1 mio. kr.)
- København, Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Allerød kommuner, Allerødruten – Cykelsupersti (24,3 mio. kr.)
- København, Hvidovre, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj kommuner, Ishøj-ruten – Cykelsupersti (6,2 mio. kr.)
- Aalborg Kommune, Cykelpendlerrute til Aalborg Øst-havn (5,8 mio. kr.)
- Aarhus Kommune, Supercykelstier i Aarhus (49,2 mio. kr.)

Dermed afsættes i alt ca. 172,3 mio. kroner til supercykelstiprojekter i større byer. Herudover afsættes 1,9 mio. kr. til Vejdirektoratets administration af puljen.

Ny færgehavn på Samsø

Parterne er desuden enige om, at Samsø Kommune ydes et bidrag på 20 mio. kr. til anlæg af en ny havn i Ballen på den østlige side af Samsø.

Indkøb af nye eltogsæt

Parterne har med aftalen af juni 2012 afsat 1,2 mia. kr. eksklusiv driftsomkostninger til køb af ca. 15 nye eltog for at sikre en kapacitetsudvidelse i el-togtrafikken. Parterne noterer sig, at DSB nu igangsætter en proces med henblik på at udmønte aftalen gennem indkøb af nye Øresundstogsæt. Parterne lægger vægt på, at den størst mulige kapacitetsudvidelse realiseres inden for den afsatte ramme, og noterer sig, at DSB i efteråret 2013 vil give forligskredsen en status for indkøbet, herunder antal togsæt, der kan indkøbes for den afsatte beløbsramme. Parterne vil på den baggrund tage endelig stilling til, om købet skal realiseres, eller om midlerne skal disponeres til et andet formål.

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

Kollektiv trafik i yderområder mv.

24. juni 2013

Pulje til kollektiv trafik i yderområderne

Parterne er enige om, at følgende projekter ydes støtte:

- Cykelholdere på udvalgte busruter i Sønderborg og Tønder Kommuner (0,6 mio. kr.)
- Etablering af 1 stk. elektronisk informationstavle på hhv. Maribo og Nakskov stationer (0,06 mio. kr.)
- Forbedret busbetjening mellem Gedser-Marielyst og Nykøbing F. (1,3 mio. kr.)
- Bedre kollektiv trafik i Vordingborg Kommune (6,6 mio. kr.)
- Forbedret adgang til den kollektive trafik i yderområderne (0,3 mio. kr.)
- Forbedret telekørsel i Faaborg-Midtfyn Kommune (0,7 mio. kr.)
- Den samlede rejse – FlexDanmark (15,2 mio. kr.)
- Ekspresrute og nationalparkrute i Thy (0,3 mio. kr.)
- Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder (3,1 mio. kr.)
- Samspil mellem by- og landdistrikt i Hjørring Kommune (0,2 mio. kr.)
- Forsøg med højklasset busforbindelse mellem Slagelse, Vemmelev og Korsør (5,1 mio. kr.)
- Udvikling af den kollektive trafik på Fanø (0,2 mio. kr.)
- Bedre busbetjening af færgen på Ærø (1,4 mio. kr.)

Supercykelstier i større byer

Parterne er enige om, at de resterende midler (14,8 mio. kr.) fra Pulje til supercykelstier i større byer afsættes til en ramme for udarbejdelse af specifikke statsvejprojekter i forbindelse med de støttede supercykelstiruter.

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

Ungdomskort og fjernbusser

26. februar 2014

Udvidelse af modtagerkredsen for ungdomskortet

Ungdomskortet blev indført i august 2013 med henblik på at sikre, at alle i gruppen 16-19 årige samt elever på godkendte ungdomsuddannelser og studerende på SU-berettigende videregående uddannelser 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 landsdelstrafik.

Parterne har imidlertid konstateret, at det ikke er alle studerende, der er indskrevet på en SU-berettigende videregående uddannelse, der har mulighed for at anskaffe Ungdomskortet. Med henblik på at rette op herpå er parterne enige om at udvide ungdomskortordningen således, at alle studerende, der er indskrevet på en SU-berettigende videregående uddannelse, bliver berettiget til et Ungdomskort.

Det vil betyde, at muligheden for nem og billig adgang til den kollektiv transport udvides til en større gruppe af studerende. Det er vurderet, at yderligere ca. 7.000 studerende vil anskaffe sig et ungdomskort som følge af udvidelsen.

Parterne er enige om at afsætte i alt 135 mio. kr. i årene 2014-2017 til at dække udvidelsen, som finansieres af overskydende midler i puljen til takstnedsættelser.

Forligskredsen vil på et senere tidspunkt anvise finansiering af ordningen fra 2018 og frem.

Sociale rabatter til fjernbusserne

Parterne er enige om at forhøje bevillingen med 10 mio. kr. årligt i årene 2014-2017 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. Der er ca. 650.000 passagerer i fjernbusserne om året, hvoraf ca. en tredjedel får gavn af rabatordningerne. Merudgiften finansieres af overskydende midler i puljen til takstnedsættelser.

Forligskredsen vil på et senere tidspunkt anvise finansiering af ordningen fra 2018 og frem.

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

Indkøb af dobbeltdækkere

1. april 2014

40.

Parterne er enige om, at afsætte 780,1 mio. kr. til køb af 67 dobbeltdækkervogne til brug primært i den Sjællandske regional- og pendlertrafik. Der vil være tale om, at DSB køber de 67 dobbeltdækkervogne, som i dag lejes, som dermed sikres fastholdt i den danske togtrafik. De 67 dobbeltdækkervogne skulle efter planen være påbegyndt tilbageleveret til ejeren i 2016.

Parterne lægger vægt på, at der med købet af de 67 dobbeltdækkervogne er sikret en buffer, så der ikke kommer til at mangle siddepladser, hvis der sker yderligere problemer med indsættelsen af IC4-togene. De 67 dobbeltdækkervogne har en kapacitet på ca. 7.200 pladser, hvilket svarer til kapaciteten i ca. 35 IC4-togsæt.

Købet af de 67 dobbeltdækkervogne finansieres fra de 1,2 mia. kr., der med aftalen om "Bedre og Billigere Kollektiv Trafik" af 12. juni 2012 er afsat til indkøb af el-tog. Den samlede pris på de 67 dobbeltdækkervogne er 780,1 mio. kr. inkl. lejeforlængelse. Hertil kommer en finansieringsomkostning på i størrelsesordenen 86 mio. kr., som finansieres af frie midler i aftalen om Bedre og billigere kollektiv trafik.

Parterne er endvidere enige om, at de resterende 419,9 mio. kr. af puljen på 1,2 mia. kr. reserveres til køb af el-lokomotiver. Indkøb af el-lokomotiver bidrager til en fleksibel overgang til el-drift, når banenettet elektrificeres over de kommende år.

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

Metro, letbane, nærbane og cykler

12. juni 2014

Reservation til afgreningskammer til Sydhavnsmetroen

En metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen vil skabe et langtidsholdbart metro-netværk i hovedstaden, hvor alle de centrale bydele betjenes med et højklaset kollektivt trafiknet. En Sydhavnsmetro vil samtidig skabe et stærkt knudepunkt på Ny Ellebjerg st. med omstigning til S-tog og fjern- og regionaltog, der vil bidrage til at aflaste Københavns Hovedbanegård. Med aftalen om Togfonden DK er der allerede afsat 512 mio. kr. til en opgradering af Ny Ellebjerg st. med perroner, trapper, elevatorer, overdækning mv. samt anlæg af en fly-over.

En Sydhavnsmetro vil få 5 stationer og koster ca. 8,6 mia. kr.. Parterne har noteret sig, at det er tidskritisk, at der træffes beslutning om en Sydhavnsmetro, da etableringen af et afgreningskammer skal ske i sammenhæng med byggeriet af Cityringen.

På den baggrund er parterne enige om at reservere i alt 263 mio. kr. til statens andel af finansieringen af afgreningskammeret til Sydhavnsmetroen. Bidraget til afgreningskammeret udbetales kun, hvis der findes finansiering til hele Sydhavnsmetroen. Det forudsættes, at forligskredsen ikke skal bidrage til den resterende finansiering af den statslige andel af projektet.

Aarhus Letbane

Det blev i 2012 besluttet at etablere Aarhus Letbane. Anlægget består af en ny linje på 12 km gennem Aarhus samt en tilpasning af Odderbanen og Grenaaabanen til letbanedrift. Selskabet bag anlægget ejes af Aarhus Kommune, staten og Region Midtjylland, mens drift og vedligehold af banen skal varetages af et separat selskab ejet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Aarhus Letbane I/S har i foråret 2014 modtaget de sidste tilbud på udbuddet af anlægget af Aarhus Letbane. Der er i anlægsloven afsat 1,178 mia. kr. (2009-priser) til anlægget. Det laveste tilbud på anlægsdelen viser en fordyrelse på ca. 700 mio. kr.

Under forudsætning af, at der sker udmøntning af de 103 mio. kr., der er afsat til Aarhus letbane i den centrale reserve, er parterne bag aftaler om Bedre og billigere kollektiv trafik enige om at afsætte 227 mio. kr. for at sikre, at letbanen virkeliggøres som det nye regionale togsystem, der var tiltænkt. Dermed dækker staten sin andel af fordyrelsen på i alt 330 mio. kr.

Parterne er ligeledes enige om, at en præmis for denne merbevilling er, at staten trækker sig ud af anlægsselskabet, og at bevillingen konverteres til et tilskud, svarende til den model, der arbejdes med i Odense Letbane.

Staten vil yde op til 100 mio. kr. til elektrificering på de hidtil beskrevne vilkår samt 54 mio. kr. til hastighedsopgradering af Grenaabanen. Hastighedsopgradering Ryomgaard-Grenaa

En hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa vil indebære, at den 28,7 kilometer lange strækning opgraderes fra nuværende maksimalt 75 km/t til 100 km/t.

Som en del af hastighedsopgraderingen kan der etableres en krydsningsstation på strækningen, således at der er mulighed for at forøge den nuværende timedrift på strækningen til halvtimesdrift. Krydsningsstationen kan eventuelt placeres i Trustrup.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 54 mio. kr. til en hastighedsopgradering mellem Ryomgaard og Grenaa.

Hastighedsopgraderingen vil kun kunne udnyttes, hvis Aarhus Letbane I/S indkøber materiel, der kan køre 100 km/t. Derfor er det en forudsætning for tildeling af midlerne, at Aarhus Letbane I/S indkøber materiel, der kan udnytte hastighedsopgraderingen. Når der er klarhed over materielindkøbet, vil det samtidig være muligt at vurdere sammenhængen mellem halvtimesdrift og et trinbræt ved Thorsager. En eventuel åbning af trinbrættet ved Thorsager skal drøftes med de lokale parter, idet Grenaabanen overgår til letbanedrift, og dermed skal drives af et selskab ejet af Aarhus Kommune og Region Midtjylland.

Stationer ved DTU for Letbanen i Ring 3

Parterne er enige om at sikre en optimal udnyttelse af Ring 3 Letbanen ved at udvide letbanens betjeningsområde og skabe større sammenhæng med den øvrige kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Ved at ændre linjeføringen for Ring 3 Letbanen og etablere et ekstra stop på DTU's område, kan sikres en markant bedre betjening af DTU, og letbanens passagerpotentiale øges betydeligt. Parterne er på denne baggrund enige om at yde et bidrag til at ændre linjeføringen for Ring 3 Letbanen, så den går ind omkring DTU's område.

Parterne er enige om at afsætte 50 mio. kr. i statsligt bidrag til ændring af linjeføringen af letbanen i Ring 3. Staten vil optage en nærmere dialog med de øvrige interessenter, herunder DTU, Lyngby-Taarbæk Kommune og Region Hovedstaden om mulighederne for restfinansieringen op til de 95 mio. kr. som projektet beløber sig til i alt.

Esbjerg Nærbane: Station ved Jerne (Esbjerg Øst) og beslutningsgrundlag

En nærbane ved Esbjerg vil kunne binde Vestbanen (Esbjerg-Varde-Nr. Nebel), og Bramming-Ribe sammen i et system med faste afgangstider i dagtimerne. Nærbanen vil medføre store tidsgevinster for passagererne og tiltrække flere rejsende til den kollektive trafik i området. De fem største byer, som vil blive betjent af nærbanen, har over 100.000 indbyggere tilsammen.

Inden nærbanen kan anlægges, skal det nærmere undersøges, hvilke konsekvenser nærbanen vil have for den landsdækkende IC- og Regionaltogtrafik, ligesom nødvendige anlægs- og driftsudgifter skal belyses. Desuden skal det belyses, hvordan lokalbanen til Nr. Nebel og nærbanedriften kan integreres. Anlægget af nærbanen vil indebære, at der etableres en ny station i Jerne i den østlige del af Esbjerg, som kan anlægges for 26 mio. kr.

Parterne er enige om, at der afsættes 5 mio. kr. til et beslutningsgrundlag for nærbanen og 26 mio. kr. til anlæg af en ny station i Jerne.

Pulje til supercykelstier og cykelparkering

Parterne er enige om at forbedre vilkårene for cykling i hverdagen og afsætter derfor en pulje på 180 mio. kr. til supercykelstier og cykelparkering. Den statslige medfinansiering udgør 40 pct. af det samlede projektbudget, som det fremgår af ansøgningen. Supercykelstiprojekter på det statslige vejnet skal dog finansieres fuldt ud af den statslige pulje. Der kan gives støtte til cykelprojekter i hele landet, men cykelparkeringsprojekterne vil være mest relevant i de større byer.

Parterne er derudover enige om at reservere 15 mio. kr. fra puljen til at kunne imødekomme en ansøgning fra Aalborg Kommune om projektet Kulturbro Aalborg ved en kommende udmøntning af puljen. Det er en forudsætning at Aalborg Kommune vælger at gå videre med et projekt, som kan leve op til sikkerhedskrav m.v. Det statslige tilskud forudsætter, at Aalborg Kommune finder finansiering til den resterende del af projektet.

Der udarbejdes administrationsgrundlag for puljen, som forelægges for forligskredsen. Midlerne udmøntes af forligskredsen pba. indstilling fra Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen.

Pulje til busfremkommelighed

A- og S-busserne udgør en vigtig brik i hovedstadsområdet's transportsystem. Busserne bevæger sig på det almindelige vejnet, og er dermed underlagt de samme udfordringer i forhold til trængsel og fremkommelighed, som kendetegner biltrafikken.

Ved hjælp af målrettede tiltag, der fokuserer på at øge bussernes fremkommelighed, er der imidlertid potentiale for markant at forbedre bussernes køretid. Kortere rejsetid vil gøre busstrafikken til et mere attraktivt alternativ, tiltrække flere passagerer og samtidig give mulighed for at effektivisere busdriften.

På den baggrund er parterne enige om at afsætte 50 mio.kr. til en pulje til busfremkommelighedstiltag. Parterne bemærker, at busfremkommelighed er et storbyproblem, hvor København og Hovedstadsområdet har den største udfordring. Ansøger vil skulle bidrage med minimum 50 pct. af finansieringen.

Ny station i Vinge

Vinge er i dag et tyndt befolket område uden tilstrækkeligt passagergrundlag for en S-togsstation. Men det er samtidig et byudviklingsområde i den gældende fingerplan for hovedstadsområdet, og Frederikssund kommune har igangsat byudviklingen. Hvis stationsområdet tilføres i størrelsesordenen

3.000 indbyggere og 1.000 arbejdspladser, vurderer Trafikstyrelsen – på baggrund af nogle overordnede drifts- og samfundsøkonomiske betragtninger – at der vil være grundlag for en station i Vinge.

På denne baggrund – og da parterne anerkender, at en station kan være med til at fremme byudviklingen i området – reserveres der 55 mio. kr. til en ny station i Vinge. Der gives et bindende tilsagn og reserveres penge til etablering af stationen, men anlægget finder først sted, når der er sikkerhed for etablering af 2/3 af de nødvendige boliger og arbejdspladser, dvs. 2000 nye indbyggere og 670 nye arbejdspladser eller en anden kombination, der giver et tilsvarende kundegrundlag for S-toget. Der afsættes dog 5 mio. kr. i 2015

til forberedelse af projektet, således at stationen kan anlægges hurtigere, når byudviklingskriterierne er opfyldt.

Reservation til udvidelse af kombiterminalen i Padborg

Med aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af 21. marts 2013 blev der afsat 10,5 mio. kr. til udvidelsen af kapaciteten på kombiterminalen i Padborg. Det igangsatte arbejde færdiggøres i løbet af sommeren 2014.

I de senere år har kombiterminalen i Padborg oplevet en kraftig vækst med nye kunder indenfor bl.a. køletransporter. Den positive udvikling har medført, at terminaloperatøren TX Logistik har ytret ønske om en yderligere udvidelse af terminalen i Padborg på det kommunale areal, der ligger i tilknytning til kombiterminalen. Parterne ser positivt på muligheden for at understøtte udviklingen i Padborg, men finder det samtidig nødvendigt at få afklaret en række spørgsmål – bl.a. i forhold til de kontraktlige og huslejemæssige konsekvenser. Endvidere skal der sikres en model, hvor der skal ske et samlet udbud af alle tre kombiterminaler i 2020.

Partener er enige om at reservere 8 mio. kr. som et muligt bidrag til en yderligere udvidelse af kapaciteten på kombiterminalen i Padborg, såfremt der kan findes en hensigtsmæssig løsning.

Passagerpulsens

Passagerpulsens har til formål at sætte fokus på passagerernes samlede rejse med den kollektive trafik, skabe ny viden samt sikre, at passagerernes interesser varetages af en uafhængig instans.

Forbrugerrådet har foreslået, at Passagerpulsens består af en organisering af passagererne i den kollektive trafik, som giver et talerør til passagererne og fungerer som en uafhængig stemme i dialogen med trafikelskaber, myndigheder mv. samt nationale og uafhængige passagerundersøgelser, som systematisk vil indsamle viden om passagerernes tilfredshed på tværs af selskaber, trafikformer og geografi.

Heraf har parterne ønsket at finansiere følgende af Passagerpulsens aktiviteter: Passagerpulsens sekretariat, Interessentforum, Passageragenter og Passagerpanel. Det vil bidrage til at sikre, at passagererne får en stærk stemme om passagerernes behov og oplevelser på deres rejse fra dør til dør i den kollektive trafik. Passagerpulsens evalueres efter 3 år.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 30 mio. kr., heraf 1,5 mio. kr. til opstartsomkostninger, til Passagerpulsens frem til og med 2018.

Beslutningsgrundlag

Der igangsættes en række beslutningsgrundlag, som vil indgå i de kommende aftaler i forligskredsen, hvor der skal udmøntes midler til konkrete projekter på baggrund af de igangsatte undersøgelser.

Transportministeriet gennemgår udgifterne til samtlige beslutningsgrundlag med henblik på mulige besparelser. Forligskredsen får præsenteret en status herfor i efteråret 2014. Eventuelle billiggørelser vil blive tilført puljen til supercykelstier og cykelparkering.

Analyser af letbaner og BRT i Storkøbenhavn

A) Analyse af et sammenhængende letbane/BRT-net i Storkøbenhavn

Et sammenhængende system, som binder højklassede kollektive transportformer og trafikale knudepunkter sammen, vil bidrage til at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik og gøre hovedstadens trafik grønnere. Nye højklassede løsninger i form af højfrekvente og hurtige kollektive forbindelser som letbaner og BRT-busser vil styrke mobiliteten og give muligheder for hurtigere og mere attraktive rejser i hovedstadsområdet.

På baggrund heraf udarbejdes et beslutningsgrundlag for et sammenhængende letbanenet i Storkøbenhavn, hvor en række mulige linjeføringer for højklassede kollektive løsninger vil blive belyst. Der afsættes 16 mio. kr. til analysen. Hertil kommer ca. 1,5 mio. kr. i overskydende midler fra den tidligere besluttede letbanestrategi, som parterne er enige om at inkorporere i den samlede analyse.

Desuden har Region hovedstaden udtrykt interesse for at medvirke til det samlede analysearbejde og forventes at medfinansiere med i størrelsesordenen 10 mio. kr. Evt. yderligere bidrag fra relevante lokale parter vil kunne indgå.

Der udarbejdes kommissorium for analysen, som forelægges forligskredsen til godkendelse.

B) Udredning af letbane i Frederikssundsvej

I tidligere analyser vurderes der navnlig at være et stort passagerpotentiale ved at etablere en letbane i Frederikssundsvej. Københavns Kommune forventes at offentliggøre en udredning om en letbane i Frederikssundsvej indenfor kort tid. Næste skridt i analyserne vil være en udredningsrapport. Dette arbejde vurderes at kunne gennemføres for 12-15 mio. kr.

Parterne er enige om, at afsætte 6 mio. kr. til et statsligt bidrag til udredning af en letbane i Frederikssundsvej (svarende til 40 pct. af 15 mio. kr.). Udredningen udarbejdes i samarbejde med lokale parter.

Beslutningsgrundlag for Glostrup st. og Ørestad st. (Ring Syd)

Ring Syd-projektet består i at etablere et nyt togsystem fra Roskilde via Ny Ellebjerg til Københavns Lufthavn, Kastrup, samt at lade et antal fjerntog stoppe på Ny Ellebjerg station. Ring Syd-projektet vil give betydelige rejsetidsbesparelser mod Amager og Kastrup fra de vestlige og sydlige dele af hovedstadsområdet. Projektet vil samtidig være et vigtigt skridt i at udvikle Glostrup st. og Ny Ellebjerg st. som fremtidige trafikknudepunkter, hvilket desuden vil medføre en betydelig aflastning af Københavns Hovedbanegård.

I tillæg til en kapacitetsudvidelse ved Københavns Lufthavn, Kastrup og den vedtagne udbygning af Ny Ellebjerg station med aftalen om udmøntning af Togfonden DK er det nødvendigt med en kapacitetsudvidelse på Ørestad st. for at kunne realisere Ring Syd-projektet. Projektet skal desuden ses i sammenhæng med en udbygning af Glostrup st., hvor der er mulighed for forbindelse til den kommende Ring 3 Letbane. Omkostningerne for udbygninger af Ørestad st. og Glostrup st. er vurderet til henholdsvis 151 mio. kr. og 293 mio. kr.

Parterne er på denne baggrund enige om at afsætte 4 mio. kr. til et beslutningsgrundlag for en udbygning af Ørestad st. og 9 mio. kr. til et beslutningsgrundlag for udbygning af Glostrup st.

Beslutningsgrundlag for flytning af Herlev station

Der er ca. 300 meter fra Herlev Station til Ring 3 Letbanens kommende station i Herlev. Ved at forskyde S-togsperronen mod vest til en ny placering tæt på letbanestationen og Herlev bymidte kan der skabes der større sammenhæng mellem S-togsnettet og Ring 3 Letbanen, og passagerpotentialet for S-togstationen vil blive fordoblet. Parterne er på denne baggrund enige om at

afsætte 4 mio.kr. til at udarbejde et beslutningsgrundlag, der belyser mulighederne for at flytte Herlev Station til en ny placering tættere på Ring 3 Letbanen.

Beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer på S-banen

Køretiden kan nedbringes på hele S-banen ved at reducere omfanget af sporstykker med lokale hastighedsnedsættelser. Den højest tilladte hastighed på S-banen er 120 km/t, men på flere strækninger i S-togsnettet er hastigheden nedsat af forskellige årsager. Udrulningen af et nyt signalsystem på S-banen i 2018 muliggør hastighedsopgraderinger til 120 km/t på disse strækninger, hvilket vil give kortere rejsetider for passagerer over hele S-togsnettet.

De samlede omkostninger for disse hastighedsopgraderinger i S-banenettet er vurderet til 440 mio. kr.

Parterne er enige om, at der afsættes 15 mio. kr. til udarbejdelse et beslutningsgrundlag for kapacitetsmæssige forbedringer af S-banen.

Beslutningsgrundlag for Vendespor ved Enghave st.

Der kan indføres reel 10 minutters drift på Frederikssundbanen med hurtige tog til Frederikssund, hvis der etableres et vendespor ved Enghave st. og indføres en ekstra linje, som vender et sted på strækningen vest for København H. Med reel 10 minutters drift på Frederikssundbanen skabes mulighed for en højfrekvent hurtig forbindelse mellem Frederikssundbanens yderste stationer og hhv. metroen i Vanløse, Ringbanen i Flintholm samt Valby st., hvor der er mulighed for omstigning til S-, Regional- og IC-tog.

Vendesporet vil kunne etableres for ca. 125 mio. kr. Parterne er enige om, at der afsættes 4 mio. kr. til et beslutningsgrundlag for etablering af et vendespor ved Enghave st.

Udredning om omlægning af S-banen til metrodrift

Tidligere undersøgelser har peget på, at en omlægning af S-banen til metro-lignende drift med en markant højere frekvens, korte ventetider for passagerne og et ensartet standsningsmønster vil kunne tiltrække væsentlig flere passagerer til S-togssystemet. Der regnes eksempelvis med 30 afgange per time i myldretiden på Ringbanen, hvilket er en markant stigning fra de nuværende 12 afgange i timen.

Køreplanen bliver overflødig, fordi S-toget kører hele tiden.

En omlægning vil imidlertid også have ulemper, fordi det ikke er muligt at køre gennemkørende tog, og der bliver dermed længere rejsetid til de yderste stationer. En omlægning forudsætter endvidere en automatisering af S-togsdriften i forbindelse med et fremtidigt indkøb af næste generation S-tog og ændringer på stationerne. Der er formentlig tale om et omkostningsneutralt projekt, hvor forbedret driftsøkonomi kan finansiere investeringerne, men der er behov for at undersøge omkostningerne, de teknologiske løsninger og passagereffekterne nærmere.

De foreløbige beregninger viser, at metrolignende S-banedrift vil betyde 31 pct. flere rejser i S-togsnettet og 4,5 pct. flere rejser i den kollektive trafik generelt sammenlignet med en fremskrivning af den nuværende køreplan for S-banen. Det kan derfor være et meget interessant projekt, men også et projekt, der rummer væsentlige uafklarede problemstillinger. Der er derfor behov for en grundigere udredning af fordele, ulemper og risici ved en hel eller delvis overgang til metrolignende drift på S-banen.

Parterne er enige om, at der afsættes 15 mio. kr. til en udredning om metrolignende drift på S-banen.

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

Udmøntning af pulje til supercykelstier og cykelparkering

10. december 2014

Parterne er enige om at styrke forholdene for cyklister i hele landet gennem udmøntning af ca. 40 mio. kr. Parterne er enige om, at følgende projekter støttes:

- Cykelparkering ved Esbjerg Banegård (0,7 mio. kr.)
- Bedre og flere cykelparkeringspladser ved Karlsrunder S-togsstation (0,7 mio. kr.)
- Supercykelsti i Haderslev (4,7 mio. kr.)
- Supercykelsti i Kolding (3,4 mio. kr.)
- Cykelparkering ved Kolding Banegård (0,7 mio. kr.)
- Farumruten – stianlægsdel (5,6 mio. kr.)
- KBH Cykelhåndtering A/S (1,1 mio. kr.)
- Supercykelsti Sønderborg – Danfoss (2,0 mio. kr.)
- Cykelparkering i Vejle Midtby (1,0 mio. kr.)
- Cykelparkering ved kollektive knudepunkter i Aalborg Midtby (1,9 mio. kr.)
- Supercykelsti i Aarhus-Tilst-etape 2 (2,8 mio. kr.)
- Kulturbro Aalborg (15,0 mio. kr.)

Parterne noterer sig Aarhus Kommunes projekt ”Cykelparkering ved supercykelstien i Aarhus”. Frem mod næste udmøntning af pulje til supercykelstier og cykelparkering opfordrer parterne til, at beslutningsgrundlaget for dette projekt styrkes.

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

Cykler, busfremkommelighed og kollektiv trafik i yderområder

22. maj 2015

Med *Aftale om metro, nærbane, letbane og cykler af 12. juni 2014* besluttede parterne (regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten) at oprette en Pulje til busfremkommelighed på ca. 50 mio. kr. som udmøntes i 2015 samt en Pulje til supercykelstier og cykelparkering på 180 mio. kr. Med *Aftale om udmøntning af pulje til supercykelstier og cykelparkering af 10. december 2014* blev de første 40 mio. kr. udmøntet fra puljen. De resterende ca. 140 mio. kr. udmøntes med denne aftale.

Endvidere besluttede parterne med *Aftale om bedre og billigere kollektiv trafik af 12. juni 2012* at oprette en pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder på 54 mio. kr. årligt i perioden 2013-2017. Puljen udmøntes med henblik på at styrke den kollektive trafik og bidrage til at gøre det attraktivt at bo og arbejde i yderområderne i Danmark.

Med denne aftale er parterne enige om at udmønte puljerne på baggrund af ansøgninger, som kommuner, regioner og trafikskelskaber mv. har indsendt til Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet. Midlerne tildeles med udgangspunkt i indstillinger fra Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen, herunder eventuelle betingelser for tildeling af midlerne.

Udmøntning af Pulje til busfremkommelighed

Parterne er enige om, at styrke busfremkommeligheden i hele landet gennem udmøntning af 50,6 mio. kr. til 18 busfremkommelighedsprojekter.

Der er i særlig grad lagt vægt på, at projekterne reducerer køretiderne i de store byer i Danmark, forbedrer sammenhængen mellem transportmidler og skaber forbedringer for så mange passagerer som muligt.

Parterne noterer sig, at Movia og flere af kommunerne i hovedstadsområdet har fremsendt ansøgninger på sammenhængende fremkommelighedsindsatser på A- og S-buslinjer og +Way på tværs af kommunegrænser, som kan bidrage til at sikre hurtigere rejsetid for mange passagerer.

Parterne er enige om, at følgende projekter støttes:

- Albertslund Kommune: Udbredelse af GPS busprioritering i Albertslund (0,6 mio. kr.)
- Esbjerg Kommune: Busfremkommelighed fra UC Syd og Esbjerg Ø (2,8 mio. kr.)

- Gentofte Kommune: +Way infrastruktur på linje 150S i Gentofte (4,3 mio. kr.)
- Gentofte Kommune: Bedre fremkommelighed på linje 6A i Gentofte (0,1 mio. kr.)
- Københavns Kommune: Forbedret fremkommelighed på buslinje 3A (8,0 mio. kr.)
- Københavns Kommune: Kvikke busser på linje 6A (18,0 mio. kr.)
- Roskilde Kommune: Busfremkommelighed på linje 201A i Roskilde (3,0 mio. kr.)
- Rødovre Kommune: Busfremkommelighed på line 6A i Rødovre (0,5 mio. kr.)
- Silkeborg Kommune: Busbaner på Christian 8's Vej (1,8 mio. kr.)
- Slagelse Kommune: Busprioritering på Vestre Ringgade og Sdr. Ringgade (0,5 mio. kr.)
- Trafikselskabet Movia: Regional busfremkommelighed i hovedstaden (6,9 mio. kr.)
- Tårnby Kommune: +Way-opgradering af 5A stoppesteder i Tårnby (0,7 mio. kr.)
- Aalborg Kommune: Busbane på Hobrovej ved Indkildevej (2,6 mio. kr.)
- Aalborg Kommune: Hjørringvej - forlængelse af venstresvingsbane ved forbindelsesvejen (0,1 mio. kr.)
- Aarhus Kommune: Fremkommelighed i kryds, Park Allé / Rådhuspladsen (0,2 mio. kr.)
- Aarhus Kommune: Fremkommelighed i kryds, Vejlby Centervej / Grenåvej (0,3 mio. kr.)
- Aarhus Kommune: Fremkommelighed i kryds, Brendstrupgårdvej / Randersvej (0,2 mio. kr.)
- Aarhus Kommune: Marselis Boulevard, fremkommelighed i kryds ved Strandvejen (0,2 mio. kr.)

Der afsættes 1 pct. af tilskudsdelen til administration af puljen. Puljen er hermed fuldt udmøntet.

Udmøntning af Pulje til supercykelstier og cykelparkering

Parterne er enige om en markant forbedring af forholdene for cyklister gennem udmøntning af 142,9 mio. kr. til 35 supercykelsti- og cykelparkeringsprojekter i hele landet.

For supercykelstierne er der især lagt vægt på, at projekterne skal øge fremkommeligheden for cyklister og have gode forbindelser til kollektive trafikknudepunkter samt have et stort potentiale for overflytning af pendlerture fra bil til cykel blandt andet ved at forbinde områder med mange boliger med områder, hvor der er mange arbejds- eller uddannelsespladser. Der er herunder særligt lagt vægt på projekter, der kan understøtte den bynære cykelpendling.

For cykelparkering er der lagt vægt på, at projekterne forøger kapaciteten, forbedrer cykelparkeringsforholdene generelt og styrker integrationen mellem den kollektive trafik og cykling. Projekterne gennemføres i større byer, hvor flest muligt får gavn af dem.

Parterne er enige om, at følgende supercykelstiprojekter støttes:

- Allerød Kommune: Farumrutens forlængelse til Allerød (2,5 mio. kr.)
- Egedal Kommune: Jyllingeruten Supercykelsti (4,3 mio. kr.)
- Esbjerg Kommune: Supercykelsti til Esbjerg Ø (10,2 mio. kr.)
- Fredericia Kommune: Supercykelsti mellem Fredericia og Middelfart (6,0 mio. kr.)
- Frederiksberg Kommune: Fasanvejsruten Supercykelsti (1,9 mio. kr.)
- Faaborg-Midtfyn Kommune: Supercykelsti Årslev-Odense (3,2 mio. kr.)
- Gentofte Kommune: Ny cykelrampe på Lyngbyvej nordgående ved Vinagervej. "Allerødtruten", (0,5 mio. kr.)
- Gladsaxe Kommune: Belysning på Farumruten, Gladsaxe (0,5 mio. kr.)
- Horsens: Supercykelsti Horsens (3,3 mio. kr.)
- Hørsholm Kommune: Helsingørruten fase 2, Hørsholm (1,6 mio. kr.)
- Kolding Kommune: Supercykelsti Kolding-Christiansfeld (8,1 mio. kr.)
- Københavns Kommune: Belysning på Farumruten, København (2,4 mio. kr.)
- Københavns Kommune: Fasanvejsruten Supercykelsti (5,8 mio. kr.)

- Københavns Kommune: Fasanvejsruten Supercykelsti - fællesdelen (0,3 mio. kr.)
- Københavns Kommune: Helsingørruten fase 2 (2,0 mio. kr.)
- Københavns Kommune: Helsingørruten fase 2 - fællesdelen (0,6 mio. kr.)
- Lyngby-Taarbæk Kommune: Helsingørruten (2,7 mio. kr.)
- Middelfart Kommune: Supercykelsti på Brovejen fra Middelfart Station til Gl. Lillebæltsbro (3,4 mio. kr.)
- Odense Kommune: Supercykelsti fra det kommende Universitetshospital i Odense til Højby (2,5 mio. kr.)
- Roskilde Kommune: Jyllingeruten Supercykelsti (4,0 mio. kr.)
- Silkeborg Kommune: Supercykelsti over Silkeborg Langsø til Danmarks største gymnasium (6,1 mio. kr.)
- Sønderborg Kommune: Sønderborg-Danfoss (1,9 mio. kr.)
- Vejle Kommune: Supercykelsti Vejle (9,5 mio. kr.)
- Aalborg Kommune: Supercykelsti (13,9 mio. kr.)

Parterne er endvidere enige i, at følgende cykelparkeringsprojekter støttes:

- Brøndby Kommune: Cykelparkering ved Brøndbyøster station (0,4 mio. kr.)
- Favrskov Kommune: Cykelparkering i Hadsten (0,2 mio. kr.)
- Favrskov Kommune: Cykelparkering i Hinnerup (0,1 mio. kr.)
- Frederiksberg Kommune: Testcase Solbjerg Plads - Økonomisk bæredygtige, kompakte cykelparkeringsløsninger (4,0 mio. kr.)
- Københavns Kommune: Cykelparkering ved større busstop (0,8 mio. kr.)
- Næstved Kommune: Flere cykelparkeringspladser ved Næstved Station (0,8 mio. kr.)
- Ringby-samarbejdet: Cykelparkering i Ringbyen (3,1 mio. kr.)
- Roskilde Kommune: Cykelparkering i Roskilde 2018 (0,6 mio. kr.)
- Varde Kommune: Cykelparkering i Varde Kommune (0,4 mio. kr.)
- Viborg Kommune: Forbedret cykelparkering til Viborg Station og Bus-terminal (0,2 mio. kr.)
- Aarhus Kommune: Cykelparkering ved supercykelstien i Aarhus (24,8 mio. kr.)

Parterne noterer sig, at Aarhus Kommune siden seneste udmøntning fra puljen i 2014 har arbejdet med at styrke beslutningsgrundlaget for projektet, og at projektet på den baggrund nu er indstillet af Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet til støtte.

Parterne er enige om, at der gives tilsagn om støtte på 24,8 mio. kr. til projektet. Det er et ambitiøst og nytænkende cykelparkeringsprojekt, som bl.a. indeholder 3 automatiske cykelparkeringsanlæg (siloeer), som endnu ikke findes andre steder i Danmark. Parterne er opmærksomme på, at der derfor også kan være en højere risiko forbundet med projektet, og er på den baggrund enige om, at kommunen selv skal dække eventuelle fordyrelser af projektet eller foretage tilpasninger af projektet inden for den økonomiske ramme. Parterne lægger endvidere vægt på, at Aarhus Kommune sikrer, at der sker en vidensdeling om erfaringerne fra projektet.

Parterne noterer sig, at Esbjerg Kommunens projekt: "Supercykelsti til Esbjerg Ø" udgør 1. etape af en samlet supercykelstiforbindelse mellem Esbjerg Banegård og Østerbyen med forbindelse til bl.a. uddannelsesinstitutionerne i Esbjerg og til den kommende nye Jerne st. Parterne opfordrer Esbjerg Kommune til at arbejde videre med at realisere den sidste etape af projektet for at fuldføre forbindelsen.

Parterne er enige om, at puljen finansierer følgende cykelstiprojekter på statsveje:

- Ring 4-ruten (6,5 mio. kr.)
- Farumruten ved Hareskovvej (2,8 mio. kr.)

Der afsættes 1 pct. af tilskudsdelen til administration af puljen.

Puljen er hermed fuldt udmøntet. Parterne konstaterer, at der er ansøgninger om mange gode projekter, som det ikke har været muligt at prioritere midler til i denne omgang, herunder eksempelvis en cykelsti mellem Billund og Grindsted. Parterne vil være opmærksomme på også fremover at prioritere cyklismen ved afsættelse af nye puljemidler, når der skal disponeres frie midler i "bedre og billigere"-forligskredsen.

Udmøntning af Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder

Parterne er enige om, at give den kollektive trafik i yderområder et løft gennem udmøntning af 35,4 mio. kr. til 29 projekter i hele landet. Der gives hermed tilsagn om støtte til alle de indkomne ansøgninger, der til fulde lever op til puljens kriterier og formål om at fremme kollektiv trafik i yderområder, og som Trafikstyrelsen på den baggrund har indstillet at støtte.

Parterne er hermed enige om, at støtte følgende projekter:

- Allerød Kommune: Forbedring af busknodepunkt i Lyngby (0,3 mio. kr.)
- Frederikshavns Kommune: Internet til skole- og uddannelsesbusser (0,3 mio. kr.)
- Frederikssunds Kommune: Med kollektiv trafik til arbejde og uddannelse (2,1 mio. kr.)
- Guldborgsund Kommune: Ny informationsskærm til stationsforpladsen i Nykøbing Falster (0,1 mio. kr.)
- Hedensted Kommune: Helårs natbus i Hedensted Kommune (0,2 mio. kr.)
- Hedensted Kommune: Pendlerbus Hedensted Nord (0,7 mio. kr.)
- Hedensted Kommune: Uddannelsesrute - stoppested Daugård (0,3 mio. kr.)
- Hedensted Kommune: Hedensted GoMore (0,4 mio. kr.)

Hillerød Kommune: Hillerød Vest. Nyt buslinjenet. (1,5 mio. kr.)

- Horsens Kommune: Realtidsinformation ved busstoppesteder i tyndt befolkede områder (0,4 mio. kr.)
- Infrastrukturselskabet LJ A/S: St. Heddinge, opgradering af trafikterminal (1,8 mio. kr.)
- Infrastrukturselskabet LJ A/S: Nakskov Station - Opgradering af trafikterminal (2,0 mio. kr.)
- Køge Kommune: Sammenhængende buslinje i Køge Kommunes yderområder (1,5 mio. kr.)
- Lejre Kommune: Driftsudvidelse af grundnettet i Lejre Kommune (2,1 mio. kr.)

60.

- Mariagerfjord Kommune: Turisterne sightseeingbus i Mariagerfjord (0,2 mio. kr.)
- Morsø Kommune: Sommerbus på Mors (0,3 mio. kr.)
- Norddjurs Kommune: Busterminal ved Anholtfærgen (1,3 mio. kr.)
- Norddjurs Kommune: +Ø i Auning (1,3 mio. kr.)
- Næstved Kommune: Forbedring af kollektiv trafik i Næstved Kommunes yderområder (3,7 mio. kr.)
- Skive Kommune: Pendlerbus - Glyngøre-Skive (0,9 mio. kr.)
- Slagelse Kommune: Natbussen 901 der binder by og land sammen (0,5 mio. kr.)
- Sorø Kommune: Forbedring af busforbindelsen mellem nord og syd i Sorø Kommune (0,8 mio. kr.)
- Sønderborg Kommune: Bæredygtige kollektive transportkoncepter i landdistrikter (0,7 mio. kr.)
- Thisted Kommune: Pendlermissionen - flere kunder i den kollektive trafik i Thisted Kommune (0,4 mio. kr.)
- Trafikselskabet Movia: Stationsbus Stubbekøbing (3,5 mio. kr.)
- Trafikselskabet Sydtrafik: Betjening af Aabenraa Sygehus (2,7 mio. kr.)
- Trafikselskabet Sydtrafik: Realtids- og korrespondancesystem i Sydtrafiks område (4,8 mio. kr.)
- Tønder Kommune: Nationalpark Vadehavet rute (0,4 mio. kr.)
- Aabenraa Kommune: Harmonisering og opgradering af busstoppesteder i Aabenraa Kommune (0,4 mio. kr.)

Herefter reterer 23,7 mio. kr. af bevillingen for 2015.

Parterne er enige om at omdisponere de overskydende midler fra puljen til en række projekter, der ligeledes kan forbedre den kollektive trafik i yderområder, men som det ikke oplagt ligger inden for puljens rammer at støtte:

- En ny station ved Kalundborg Øst (16 mio. kr.)
- Reservation til et nyt trinbræt i Thorsager (5 mio. kr.)
- Hedensted Kommune: Ny Hedensted Borgerbil (0,6 mio. kr.)
- Analyse af effekter ved stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland (0,5 mio. kr.)

- Analyse af jernbanekrydsning i Silkeborg (0,5 mio. kr.)
- Analyse af mulighederne for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområderne (1 mio. kr.)

En ny station ved Kalundborg Øst

Kalundborg Øst er et område præget af spredt bebyggelse, men med markant tilstedeværelse af Novo Nordisk og Novozymes med tilsammen omkring 4.600 arbejdspladser. Området har dermed stor erhvervsmæssig betydning for regionen og tiltrækker pendlere fra et stort opland.

En ny station ved Kalundborg Øst kan bidrage til at øge tilgængeligheden til området og få flere pendlere til at benytte den kollektive trafik. Trafikstyrelsen har vurderet, at passagerpotentialet for en station er ca. 200 af- og påstigninger pr. hverdag. Udviklingen af yderligere arbejdspladser og boliger i området vil kunne øge passagergrundlaget.

Stationen kan placeres 2 km øst for Kalundborg Station og betjenes af de eksisterende tog mellem København og Kalundborg. Trafikstyrelsen vurderer, at de bane- og stationstekniske anlæg inkl. tunnel kan anlægges for 16 mio. kr. (2015 pr inkl. 50 pct. tillæg). Hertil kommer anlæg af forplads og parkeringspladser mv. til 8-10 mio. kr.

Kalundborg Kommune har tilkendegivet, at ville være villige til at medfinansiere en ny station med 9 mio. kr. ca. svarende til udgiften for forplads og parkering mv.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 16 mio. kr. til den statslige andel af anlægget af en ny station i Kalundborg Øst.

Reservation til et nyt trinbræt i Thorsager

I forbindelse med anlæg af Aarhus Letbane er letbaneselskabet, Aarhus Letbane og Midttrafik ved at undersøge mulighederne for at etablere et trinbræt ved Thorsager på Grenaabanen, herunder afklares sammenhængen til fortsat at kunne køre halvtimesdrift på strækningen.

Parterne er enige om at reservere 5 mio. kr. til finansiering af et trinbræt i Thorsager, som udmøntes, hvis letbaneselskabet og de lokale parter på baggrund af de igangværende analyser beslutter at etablere trinbrættet.

Ny Hedensted borgerbil

Parterne er enige om at tildele 0,6 mio. kr. i støtte til projektet "Ny Hedensted Borgerbil", hvor Hedensted Kommune vil stille 5 delebiler og 2 landsbybusser til rådighed for kommunens borgere, ansatte, lokalråd m.fl. Med projektet kan der tilvejebringe flere erfaringer med alternative organiseringer og løsninger for den kollektive trafik i yderområder. Midlerne administreres af Trafikstyrelsen sammen med projekterne i regi af pulje til kollektiv trafik i yderområder.

Analyse af effekter ved stationsåbninger på hovedbanestrækningen i Østjylland

Der har fra lokal side været fremsat ønsker om genåbning af stationer på hovedstrækningen i Østjylland, bl.a. i Laurbjerg og Stilling.

Dilemmaet ved genåbning af stationer er generelt, at det ganske vist kommer de lokale rejsende til gavn, men samtidig giver de øvrige rejsende på strækningen en længere rejsetid.

De hidtidige beregninger har for de pågældende stationer vist, at det samlede tidstab for de gennemrejsende passagerer vil være langt større end den samlede tidsfordel for de nye af- og påstigende passagerer.

Med den nye landstrafikmodel er det imidlertid blevet muligt at gennemføre bedre beregninger af passagerkonsekvenserne. Der er også behov for en mere dybtgående analyse af de kapacitetsmæssige problemstillinger ved at åbne nye stationer på fjerntogsstrækninger, som fremadrettet skal håndtere øget trafik og højere strækningshastighed.

Parterne er derfor enige om, at der skal igangsættes en uafhængig analyse af de trafikale og passagermæssige effekter ved at åbne nye stationer på hovedbanestrækningen i Østjylland.

Parterne er enige om at afsætte 0,5 mio. kr. til analysen, som udarbejdes af DTU-Transport. Parterne har ikke hermed truffet beslutning om at fremme en åbning af de pågældende stationer.

Jernbanekrydsning i Silkeborg

Silkeborg kommune har fremsat forslag om etablering af en niveaufri krydsning af jernbanen ved Christian 8. Vej i Silkeborg. Nærliggende bebyggelse gør det imidlertid vanskeligt at etablere en niveaufri krydsning uden store konsekvenser for de omliggende ejendomme.

Der gennemføres en forundersøgelse med en sammenligning af mulighederne for en niveaufri krydsning med mulighederne for en optimering af den nuværende overkørsel (kortere spærretider ved flytning af tændsteder m.v.).

Der afsættes 0,5 mio.kr. til forundersøgelsen, idet der ikke hermed er truffet beslutning om projektet.

Analyse af muligheden for bedre og billigere kollektiv trafik i yderområder

Der findes i dag forskellige koncepter for den offentlige servicetrafik i yderområder: Busser, taxi og fleksture. Hertil kommer forskellige befordringsordninger for borgere med særlige behov, fx skolebørn, ældre og syge mv.

Parterne noterer sig, at ansøgningerne til Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder viser, at mange kommuner ønsker at finde alternative løsninger til at styrke den kollektive trafik, som går på tværs af de forskellige kendte koncepter.

Der kan ligge et potentiale i at forsøge at tænke de forskellige koncepter sammen - i bedste fald vil man hermed både kunne spare ressourcer og yde en bedre service.

Parterne er enige om, at Transportministeriet igangsætter en analyse, der har til formål at afdække, hvorvidt der kan være potentiale for at arbejde mere systematisk med en sådan omlægning. Som led i analysen skal konkurrencefladen til taxierhvervet afdækkes, herunder også i forhold til de eksisterende flekstur-ordninger. Parterne er indstillede på at afsætte 1 mio. kr. til analysen.

Analyse af en fjernbusterminal i København

Fjernbusserne bidrager til at sikre et kollektivt trafiktilbud for lange rejser i Danmark - ikke mindst til områder som ikke er dækket af jernbane - samt for

internationale rejser. En stor del af fjernbustrafikken kører til og fra København, og der vurderes at være et forbedringspotentiale for både operatører og passagerer ved etablering af en fjernbusterminal.

I dag holder fjernbusserne forskellige steder i København, bl.a. foran Københavns Hovedbanegård, ved DGI Byen og ved Valby St. Fjernbusoperatørerne har i flere år fremsat ønske om opførelse af en fjernbusterminal i København, så busserne kan holde ét samlet sted, og passagererne kan have bedre ventefaciliteter mv.

Parterne er derfor enige om at igangsætte en analyse af placeringen af en ny fjernbusterminal i København. Parterne noterer sig, at én mulig placering kunne være ved Ny Ellebjerg st., hvor der med anlæg af Sydhavnsmetroen og den ny København-Ringsted bane vil være både gode kollektive trafikforbindelser og nærhed til motorvejsnettet.

Der er tidligere igangsat en analyse af et sammenhængende BRT/letbane-net i Storkøbenhavn, som netop har til formål at undersøge fordelene af sammenhængende kollektivt trafiknet i København. Parterne er enige om, at der i dette regi afholdes op til 1 mio. kr. til en analyse af placeringen af en fjernbusterminal i København. Analysen gennemføres af Trafikstyrelsen og forventes afleveret i foråret 2016.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

trm@trm.dk

www.trm.dk

ISBN trykt: 978-87-93292-12-3

ISBN netversion: 978-87-93292-13-0