

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 metronetværk i hovedstaden, hvor alle de centrale bydele betjenes med et højklasset kollektivt trafiknet. En Sydhavnsmetro vil samtidig skabe et stærkt knudepunkt på Ny Ellebjerg st. med omstigning til S-tog og fjern- og regionaltoget, 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 Grenaa-banen 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 anlægsgdelen 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 Grenaa-banen. *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 Grenaa-banen 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 hovedstadsområdets 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 bustrafikken 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.

### *Passagerpuls*

Passagerpuls 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 Passagerpuls 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. Passagerpuls evalueres efter 3 år.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 30 mio. kr., heraf 1,5 mio. kr. til opstartsomkostninger, til Passagerpuls 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.

### *Analysen 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 passagerpotentialt 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 passagerpotentialt 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 metrolignende drift med en markant højere frekvens, korte ventetider for passagererne og et ensartet standsningsmønster vil kunne tiltrække væsentlig flere passagerer til S-togsystemet. Der regnes eksempelvis med 30 afgangene per time i myldretiden på Ringbanen, hvilket er en markant stigning fra de nuværende 12 afgangene 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.