

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

Udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035

28. juni 2021

Udmøntning af midler i Bedre og billigere kollektiv trafik

Aftaleparterne ønsker at styrke og udbygge den kollektive trafik og mindske trængslen i hovedstadsområdet og i de større byer, så passagererne får flere afgang, hurtigere rejsetid og styrkede tværgående forbindelser.

Parterne noterer sig, at der i perioden 2022 til 2035 er udisponerede investeringsmidler til Bedre og billigere kollektiv trafik på i alt 8,0 mia. kr. Hertil kommer opsårede midler på i alt 0,2 mia. kr.

Aftaleparterne er enige om at udmønte den samlede ramme på 8,2 mia. kr. til initiativerne i tabel 1. Parterne er enige om, at andre partier har mulighed for at tilslutte sig konkrete projekter uden at indtræde i forligskredsen. Parterne noterer sig, at den eksisterende aftale om takstnedsættelser i den kollektive trafik fortsat er gældende.

Tabel 1

Udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035

	Udgift (mio. kr.)
Flytning af Herlev Station	184
Vendespor til S-tog ved Carlsberg	164
Forskønnelse af Nørreport Station	25
Pulje til busfremkommelighed i hele landet	100
Hurtigere udvikling af en MaaS-app	40
Forenkling af Københavns Hovedbanegård	900
BRT-linje på 400S i Ring 4 (Ishøj -Lyngby)	950
BRT-linje på 200S (Avedøre Holme-Gladsaxe Trafikplads)	525
Anlæg af fjern- og regionaltogsperroner på Glostrup Station (fire perronspor)	433
Hastighedsopgraderinger på S-banen	328
Næste generations S-tog til Roskilde	1.279
Odense letbane, etape 2, fra centrum til Seden	581
Ramme til højklasset kollektiv transport i Aalborg, Aarhus og København	2.482
Beslutningsgrundlag (VVM mv.)	183

Parterne er enige om, at de afsatte midler til beslutningsgrundlag (VVM mv.) udmøntes som angivet i tabel 2.

Tabel 2

Beslutningsgrundlag (VVM mv.)

	Udgift (mio. kr.)
VVM for Næste generations S-tog til Roskilde	25
Undersøgelse på VVM-niveau af Ombygning af Nordhavn Station	8
VVM for Forenkling af Københavns Hovedbanegård	50
VVM for BRT-linjer på 400S og 200S samt en forundersøgelse af en forbindelse mellem de to linjer	50
Statsligt bidrag til beslutningsgrundlag til højklasset kollektiv transport i Aalborg, Aarhus og København	50

Flytning af Herlev Station

En flytning af perronen på Herlev Station vil give optimale omstigningsforhold mellem S-tog og den kommende letbane i Ring 3, idet der via trapper og elevator kan etableres direkte forbindelse mellem letbanen og S-toget. Der anlægges endvidere sporforbindelser øst og vest for stationen for at imødegå nedlæggelsen af nuværende vendespor som følge af flytningen af stationen. Projektet har en årlig forrentning på 5,6 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton. Der er i 2017 gennemført en VVM-undersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 184 mio. kr. til flytning af Herlev Station og anlæg af sporforbindelser ved stationen.

Vendespor til S-tog ved Carlsberg Station

Med anlæg af et vendespor i området øst for Carlsberg Station bliver det muligt at indsætte tre ekstra tog pr. time pr. retning på Frederikssundsbanen. Derved kan alle stationer på Frederikssundsstrækningen som minimum blive betjent hvert 10. minut, og samtidig vil et vendespor understøtte en robust trafikafvikling, som mindsker risikoen for forsinkelser og aflysninger. Projektet har en årlig forrentning på 8,0 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton. Der er i 2017 gennemført en VVM-undersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 164 mio. kr. til anlæg af vendespor til S-tog ved Carlsberg Station.

Forskønnelse af Nørreport Station

Med projektet forskønnes den over- og underjordiske del af stationen gennem eksempelvis fjernelse af graffiti, forbedring af perroner, trapper og belysning samt fjernelse af lugtgener.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 25 mio. kr. til en væsentlig forskønnelse af Nørreport Station.

Pulje til bedre busfremkommelighed i hele landet

Busfremkommelighedstiltag vil hurtigt og effektivt kunne modvirke trængsel og passagerforsinkelser flere steder i landet. Eksempler på tiltag, der kan forbedre busfremkommeligheden, er fremrykkede busstop ved bustoppestederne, omlægning af stationer og tiltag i og ved signalkryds.

Aftaleparterne er enige om at afsætte en pulje på 100 mio. kr. til statslig medfinansiering på op til 50 pct. af lokale og regionale busfremkommelighedsinitiativer, som særligt skal modvirke trængselsudfordringer og udmønte sig i køretidsbesparelser for bustrafikken.

Hurtigere udvikling af en MaaS-app

Med henblik på hurtigst muligt at give passagererne lettere adgang til rejseplanlægning og billetkøb i den kollektive transport, er aftaleparterne enige om, at der afsættes en ramme på 40 mio. kr. til en hurtig og trinvis udvikling af en national MaaS-app.

Aftaleparterne er enige om, at udmøntning af rammen sker på baggrund af resultaterne af en markedsdialog, som udføres af Rejsekort & Rejseplan A/S. Såfremt selskabet på baggrund af resultaterne af markedsdialogen ikke kan fremlægge en tilfredsstillende og realistisk plan for realisering af projektet, og/eller der fortsat ikke kan opnås enighed med de lokale parter om de samlede økonomiske rammer, vil aftaleparterne blive forelagt alternative muligheder for realisering af en national MaaS-app under iagttagelse af den afsatte ramme.

Forenkling af Københavns Hovedbanegård

Sporene på Københavns Hovedbanegård er resultatet af mange års knopskydning. Mange krydsende togveje giver en udfordring for banegårdens kapacitet og regularitet. En forenkling og fremtidssikring af Københavns Hovedbanegård kan forbedre punktligheden ind og ud af Hovedbanegården til gavn for både regionaltogets- og landsdelstrafikken. Der er i 2019 gennemført en forundersøgelse af en mulig løsning for Hovedbanegården.

Aftaleparterne er enige om, at afsætte 50 mio.kr. til en undersøgelse af mulighederne for at forbedre og fremtidssikre Københavns Hovedbanegård. Parterne er samtidig enige om, at der på baggrund af denne undersøgelse kan udmøntes midler til gennemførelsen af et konkret projekt inden for en ramme på 900 mio. kr.

BRT-linje på 400S (Ishøj-Lyngby)

En BRT på linje 400S fra Ishøj til Lyngby vil styrke den tværgående kollektive trafik i hovedstadsområdet ved blandt andet at forbinde en række S-togslinjer.

Aftaleparterne er enige om at afsætte midler til udarbejdelse af et endeligt beslutningsgrundlag for projektet. Der afsættes hertil og til et endeligt beslutningsgrundlag for en BRT-linje på 200S samt en forundersøgelse af en forbindelse mellem de to linjer via Vallensbæk Kommune og Brøndby Kommune i alt 50 mio.kr. Gennemførelsen af forundersøgelsen forudsætter lokal medfinansiering med 50 pct.

Aftaleparterne er enige om at finansiere halvdelen af etableringen af en BRT på 400S op til en ramme på 950 mio. kr., forudsat, at der blandt de berørte kommuner tilvejebringes finansiering til den resterende andel af projektet.

BRT-linje på 200S (Avedøre Holme-Gladsaxe Trafikplads)

En BRT på 200S fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads vil styrke den tværgående kollektive trafik i hovedstadsområdet ved blandt andet at forbinde en række S-togslinjer.

Aftaleparterne er enige om at afsætte midler til udarbejdelse af et endeligt beslutningsgrundlag for projektet. Der afsættes hertil og til et endeligt beslutningsgrundlag for en BRT-linje på 400S samt en forundersøgelse af en forbindelse mellem de to linjer via Vallensbæk Kommune og Brøndby Kommune i alt 50 mio.kr. Gennemførelsen af forundersøgelsen forudsætter lokal medfinansiering med 50 pct.

Aftaleparterne er enige om at finansiere halvdelen af etableringen af en BRT på 200S op til en ramme på 525 mio. kr., forudsat at der blandt de berørte kommuner tilvejebringes finansiering til den resterende andel af projektet.

Anlæg af fjern- og regionaltogsperroner på Glostrup Station (fire perronspor)

Med anlæg af fjern- og regionaltogsperroner på Glostrup Station og den kommende åbning af letbane i Ring 3 bliver Glostrup Station et vigtigt knudepunkt i den kollektive transport i hovedstaden. Her vil passagerer kunne stige om til S-tog og letbanen for at komme hurtigt på tværs af Hovedstaden. Projektet har en årlig forrentning på 10,4 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton. Der er i 2017 gennemført en VVM-undersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 433 mio. kr. til anlæg af fire fjern- og regionaltogsperronspor på Glostrup Station.

Hastighedsopgraderinger på S-banen

Med projektet om hastighedsopgraderinger af S-banen vil de lokale hastighedsnedsættelser på S-banen forårsaget af sporforhold mv. blive udbedret, hvorefter hastigheden kan sættes op. I alt vil 16 såkaldte "knaster" blive udbedret, hvorefter hastigheden kan sættes op til S-banens maksimale hastighed på 120 km/t på de berørte delstrækninger. Projektet har en årlig forrentning på 16,3 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton. Der er i 2017 gennemført en VVM-undersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 328 mio. kr. til hastighedsopgraderinger på S-banen.

Næste generations S-tog til Roskilde

Med udvidelse af S-banen til Roskilde i forbindelse med næste generation af S-tog vil der ske et markant løft af togbetjeningen af Roskilde Station, som i dag bliver betjent af fjern- og regionaltog. Projektet har en årlig forrentning på 5,0 pct. for CO₂-pris på både 300 og 1.500 kr. pr. ton. Der er i 2019 gennemført en forundersøgelse af projektet.

Aftaleparterne er enige om at afsætte 50 mio.kr. til en VVM-undersøgelse af projektet og afsætte 1.279 mio. kr. til anlægsfasen.

2. etape af Odense Letbane fra centrum til Seden

En letbanelinje fra Odense Centrum til Seden via Vollsmose vil sammen med etape 1 af Odense Letbane skabe et sammenhængende letbanenet i Odense og forbinde bydelen Vollsmose med det centrale Odense og dermed bidrage til bydelens udvikling.

Aftaleparterne er enige om at finansiere halvdelen af etableringen af en letbanestrækning fra centrum til Seden via Vollsmose, op til en ramme på 581 mio. kr. Det statslige bidrag forudsætter, at kommunen tilvejebringer finansiering af den resterende andel af projektet.

Ramme til højklasset kollektiv transport i Aalborg, Aarhus og København

Aftaleparterne noterer sig, at den nuværende viden om udgifterne til BRT- og letbaneprojekter er baseret på indledende undersøgelser, eller undersøgelser, der ligger nogle år tilbage i tiden. Det er derfor nødvendigt, at en række foreliggende projekter og disses økonomi fremadrettet kvalificeres yderligere med henblik på endelig beslutning om statslig medfinansiering.

Parterne har taget udgangspunkt i, at rammen udmøntes til Plusbus 2 i Aalborg, Letbane Aarhus Ø til Brabrand og Letbane på Frederikssundsvej (Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads), men endelig beslutning vil skulle træffes på grundlag af videre undersøgelser og efter dialog med de lokale parter.

Aftaleparterne er på den baggrund enige om at afsætte 50 mio. kr. til et statsligt bidrag til udarbejdelse af beslutningsgrundlag på VVM-niveau af højklassede kollektiv transportprojekter i Aalborg, Aarhus og København. Aftaleparterne er enige om, at der inden for rammen er mulighed for at gennemføre forundersøgelser, fx af en etape 3 af Odense Letbane til Munkebo.

Aftaleparterne er samtidig enige om at afsætte en ramme på 2.482 mio. kr. til statslige bidrag til højklasset kollektiv transport i Aalborg, Aarhus og København. Parterne tager stilling til udmøntning af rammen i takt med, at der foreligger endelige beslutningsgrundlag og beslutning om kommunal medfinansiering.

Parterne noterer sig i den forbindelse, at en letbane på Frederikssundsvej til Gladsaxe vil krydse Vestvolden i Tingbjerg/Husum, som er fredet. En anlæggelse af projektet vil derfor forudsætte, at fredningen af Vestvolden ophæves, der hvor linjeføringen krydser denne.