

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

**Udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik**

**2. april 2020**

## **Indledning**

Med finansloven for 2020 afsatte regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet 98,7 mio. kr. i 2020, 87,1 mio. kr. i 2021, 89,2 mio. kr. i 2022 og 110,6 mio. kr. i 2023 til initiativer inden for kollektiv trafik.

Parterne er enige om at udmønte reserven til nedenstående initiativer inden for kollektiv trafik. Med aftalen prioriteres 180 mio. kr. til takstnedsættelser og 181 mio. kr. til andre forbedringer i den kollektive trafik. Dermed resterer 24,6 mio. kr. i perioden 2020 til 2023 til senere udmøntning. Parterne er enige om at stemme for aktstykker m.v., som er nødvendige for at gennemføre aftalen.

## **Nedsættelse af egenbetalingen på ungdomskort til unge mellem 16 og 19 år uden for uddannelse og studerende på videregående uddannelser**

Transportvaner bliver skabt i en ung alder, og derfor skal det være mere attraktivt for unge at benytte kollektiv trafik. I dag betaler unge mellem 16 og 19 år uden for uddannelse samt studerende på videregående uddannelser 666 kr. for et ungdomskort til kollektiv transport. Parterne er enige om, at egenbetalingen for ungdomskortet skal sænkes fra 666 kr. til 606 kr. om måneden. Det vil føre til en besparelse for den enkelte på 60 kr. månedligt, svarende til 720 kr. om året.

Parterne er enige om at afsætte 15 mio. kr. i 2020 og 30 mio. kr. årligt fra 2021 til nedsættelsen af egenbetalingen på ungdomskortet. Prisnedsættelsen skal træde i kraft efter sommerferien 2020.

## **Takstnedsættelser for pensionister**

For mange pensionister er god og tilgængelig kollektiv trafik vigtig for at kunne leve et aktivt liv. Nogle pensionister er afhængige af den kollektive trafik for at komme på indkøb, passe børnebørnene eller dyrke fritidsaktiviteter. Derfor ønsker parterne at forbedre pensionisters forhold i den kollektive trafik.

Parterne er enige om at afsætte 25 mio. kr. årligt fra 2021 til takstnedsættelser for pensionister.

Midlerne fordeles mellem Øst- og Vestdanmark efter den nuværende omsætning af billetindtægter for pensionistprodukter og udmøntes af trafikvirksomhederne. Med denne fordeling reserveres 12 mio. kr. årligt til trafikvirksomhederne i DOT-området (Østdanmark), som først tildeles DOT, når DOT har præsenteret parterne for en pensionisttakstreform, der sikrer opretholdelsen af et periodekort (mimrekort) for pensionister, og samtidig indfører en pensionistrabat på rejsekortet.

Af de øvrige trafikvirksomheder forudsættes også, at DSB præsenterer et forslag til anvendelsen af midlerne for parterne.

## **Flere landsdelstog mellem Øst- og Vestdanmark**

Togtrafikken har igennem de senere år været udfordret på at fastholde rejsetallet over Storebælt, hvor især personbiler har vundet frem. Parterne lægger vægt på at sikre, at togproduktet i landsdelstrafikken er så attraktivt som muligt.

DSB vil på denne baggrund fra december 2020 køre ni ekstra daglige afgang i myldretiden over Storebælt med Lyntog på hverdage og fire søndagsafgange. Der bliver på hverdage tale om fire ekstra afgang København-Aarhus og Aarhus-København samt en ekstra morgenafgang Odense-København.

Parterne er enige om at afsætte 20 mio. kr. årligt fra 2021 til flere landsdelstog mellem Øst- og Vestdanmark.

### **Etablering af rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder**

Cykling kombinerer mobilitet med motion og bidrager til at forbedre danskernes folkesundhed, samtidig med at det er en meget miljøvenlig transportform. Parterne er enige om, at der skal prioriteres midler til, at Cyklistforbundet etablerer et rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder. Centeret skal yde rådgivning til virksomheder om tiltag, de kan iværksætte for at skubbe på medarbejdernes transportvalg til fordel for cyklen samt rådgivning om, hvordan el-ladcykler kan dække en del af behovet for virksomhedernes varetransport og anden kommerciel distribution.

Parterne er enige om, at der afsættes 2 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 til projektet.

### **Ny rolle for Passagerpuls**

Passagerpuls skal i sit virke dække den kollektive transport i hele landet og understøtte, at der skabes størst mulig mobilitet for flertallet af passagerne i den kollektive trafik. Parterne er enige om, at Passagerpuls skal være tovholder for fem nye regionale passagerråd og skal i samarbejde med disse arrangere fem årlige passagerkonferencer for derigennem at sætte fokus på de regionale udfordringer og muligheder inden for den kollektive trafik. Som opfølgning på passagerkonferencerne skal Passagerpuls publicere fem årlige rapporter.

Parterne er enige om at afsætte 6,5 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 til Passagerpuls.

### **Etablering af nattog i Danmark koordineret med Sverige, Tyskland og Belgien**

Inden for de seneste år er interessen for nattog som grønt alternativ til flyrejser vokset markant blandt både borgere, operatører og beslutningstagere. Nattog er et miljøvenligt alternativ på korte og mellem-lange strækninger til destinationer på det europæiske kontinent. Nattog er relativt udbredte i Central- og Østeuropa, men det har ikke siden 2014 været muligt at rejse med faste nattog fra eller via Danmark. For at fremme nattog iværksatte den svenske regering i foråret 2019 en undersøgelse af indkøb af nat-togtrafik gennem Danmark til i første omgang Tyskland. Regeringen samarbejder med de svenske, tyske og belgiske myndigheder om et koordineret indkøb af svensk nattogtrafik med mulighed for at gøre ophold i Danmark.

Parterne er enige om at afsætte 5 mio. kr. årligt i perioden 2021-2023 til at medfinansiere og/eller på anden vis fremme indkøb af nattogtrafik mellem Sverige og Tyskland/Belgien.

### **Medfinansiering af busterminal i København**

Antallet af fjernbusrejser har været stigende i en lang årrække. Fjernbusserne opererer i hele landet, men størstedelen af passagerne rejser ind eller ud af København.

København er udfordret af, at der ikke er ordentlige standsningsforhold for busserne og de rejsende. Konsekvensen er, at veje blokeres af fjernbusser og passagerer, hvilket er til gene og fare for både fjernbuspassagererne men også cyklister og bilister i lokalområdet.

Parterne noterer sig, at Københavns Kommune har afsat 40,1 mio. kr. til anlæg af en busterminal ved Dybbølsbro, som vil afhjælpe problemet. Vejdirektoratet har vurderet den samlede anlægsudgift til 80,2 mio. kr.

Parterne er enige om at afsætte 20 mio. kr. i 2020 som et statsligt bidrag til anlæg af busterminalen ved Dybbølsbro. De resterende anlægsudgifter forudsættes finansieret på anden vis eksempelvis via brugerbetaling fra de busselskaber, som anvender busterminalen.

### **Ny Ellebjerg station**

Ny Ellebjerg station fremstår i dag uoverskuelig og vanskeligt tilgængelig for passagerer, som skal skifte mellem de to S-togslinjer, regionaltog og bus. Problemet øges yderligere, når Sydhavnsmetroen åbner og den nye jernbane mellem København og Ringsted opnår fuld funktionalitet. For at skabe bedre forhold for passagerne og understøtte udviklingen af Ny Ellebjerg som et nyt centralt knudepunkt er der behov for et stationsanlæg med fælles omstigningsfacilitet og bedre adgangsveje ved Ny Ellebjerg station gennem etablering af concourse, transfer-tunnel mv.

Anlæg af et fælles stationsanlæg har et samlet budget på 262 mio. kr. Hertil bidrager Metroselskabet med 110 mio. kr. og DSB med 100 mio. kr. Parterne er enige om at afsætte 52 mio. kr. som statsligt bidrag til projektet i 2020.

Parterne noterer sig, at Banedanmark er ved at udarbejde beslutningsgrundlag for nyanlæg af perroner til Øresundstrafikken på Ny Ellebjerg station. Der er på finansloven for 2020 reserveret 175,1 mio. kr. til anlæg af projektet. Tilslutning af Øresundsperroner til det fælles stationsanlæg kan udføres som en bro eller en tunnel. En broløsning undersøges af Banedanmark, mens Metroselskabet undersøger en tunnel-løsning.

Parterne noterer sig endvidere, at såfremt der etableres en letbane til eller fra Ny Ellebjerg station, vil den også have stor gavn af de forbedrede adgangsforhold og omstigningsmuligheder, som etableringen af en fælles omstigningsfacilitet medfører.

### **Samlet udmøntning**

Med denne aftale er parterne enige om at udmønte 361 mio. kr., *jf. tabel 1.*

Tabel 1. Udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik

<b>Mio. kr. (2020-pl)</b>		<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>I alt</b>
	<b>I alt til prioritering</b>	<b>98,7</b>	<b>87,1</b>	<b>89,2</b>	<b>110,6</b>	<b>385,6</b>
1.	Nedsættelse af egenbetalingen på ungdomskort til unge mellem 16 og 19 år uden for uddannelse og studerende på videregående uddannelser	15	30	30	30	<b>105</b>
2.	Takstnedsættelser for pensionister	-	25	25	25	<b>75</b>
3.	Flere landsdelstog mellem Øst- og Vestdanmark	-	20	20	20	<b>60</b>
4.	Etablering af rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder	2	2	2	2	<b>8</b>
5.	Ny rolle for Passagerpuls	6,5	6,5	6,5	6,5	<b>26</b>
6.	Etablering af nattog i Danmark koordineret med Sverige, Tyskland og Belgien	-	5	5	5	<b>15</b>
7.	Medfinansiering af busterminal i København	20	-	-	-	<b>20</b>
8.	Ny Ellebjerg station	52	-	-	-	<b>52</b>
	<b>I alt</b>	<b>95,5</b>	<b>88,5</b>	<b>88,5</b>	<b>88,5</b>	<b>361</b>
	<b>Til fortsat disponering</b>	3,2	-1,4	0,7	22,1	24,6