

## Trafik

### 1. Jernbaner

Jernbaneområdet styrkes i de kommende år betydeligt ved øget ressourceindsats til vedligeholdelse og forbedring af infrastrukturen, samt ved materielanskaffelser i form af blandt andet nye Øresundstog og andre toganskaffelser. Hertil kommer de materielanskaffelser, der allerede er besluttet i form af bl.a. nye S-tog, godslokomotiver og Øresundstog.

#### *Vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen*

Internationale eksperter har anbefalet en forhøjelse af Banestyrelsens bevillinger til vedligeholdelse og reinvestering af jernbaneinfrastrukturen. Samtidig har andre undersøgelser påvist et betydeligt effektiviseringspotentiale i Banestyrelsen. Banestyrelsens bevillinger til vedligeholdelse og reinvestering af jernbaneinfrastrukturen forhøjes på den baggrund med 530 mill. kr. om året, svarende til det anbefalede niveau. Heraf finansieres 200 mill. kr. årligt ved effektiviseringer indenfor Banestyrelsen selv og inden for DSB samt ved udlicitering og takstdifferentiering, jf. nedenfor.

Der gennemføres organisationsændringer i Banestyrelsen i form af en udbudsplan for hovedparten af Servicedivisionens nuværende aktiviteter samt en afhændelse af væsentlige dele af aktiviteterne i Rådgivningsdivisionen. Ved udlicitering af Servicedivisionens opgaver gives Servicedivisionen mulighed for at afgive tilbud på lige fod med andre. Organisationsændringerne igangsættes snarest. Samlet bidrager effektiviseringer og omlægninger i Banestyrelsen med i gennemsnit 140 mill. kr. årligt til finansieringen af bevillingsforhøjelsen til vedligeholdelse af infrastruktur.

#### *Fremrykning af Ringbanen*

Åbningen af Ringbanen rundt om København, som vil yde et væsentligt bidrag til styrkelsen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, fremrykkes fra 2007 til 2005. Herved reduceres den samlede anlægsudgift. Besparelsen bidrager til finansiering af merkontraktstilskud til operatøren som følge af, at Ringbanen åbnes tidligere end hidtil.

#### *Øget kapacitet, København H/Nørreport/Østerport*

Med henblik på at forøge kapaciteten på strækningen København H/Nørreport/Østerport gennemføres den såkaldte LOKO-løsning til 600 mill. kr. Herved forbedres jernbanenettets fleksibilitet og robusthed, blandt andet ved at forøge antallet af kanaler mellem Østerport og København H. LOKO-løsningen omfatter en ombygning af nordenden af Hovedbanegården, en udbygning af Østerport Station til 4 perronspor, vendespor og opstillingsspor samt opgradering af signalteknikken i det

så kaldte Boulevardrør mellem Hovedbanegården og Østerport, hvilket gør det muligt at lade togene køre tættere efter hinanden. Det lægges til grund, at der herved skabes tilstrækkelig kapacitet til den planlagte trafik i Boulevardbanen.

#### *Overfladeløsning ved Nørreport Station*

Til dækning af statens andel af udgifterne ved den såkaldte overfladeløsning ved Nørreport Station afsættes 25 mill. kr.

#### *DSB*

DSB gives mulighed for at indkøbe nyt materiel inden for en ramme på 1,1 mia. kr. ekskl. moms.

Størstedelen af rammen anvendes til indkøb af materiel til udvidelse af fjerntrafikken mellem København og Århus/Aalborg.

Resten af rammen (ca. 200 mill. kr. ekskl. moms) anvendes til indkøb af 4 nye Øresundstog - udover de allerede bestilte 17 - hvorved der frigives 9 elektriske regionaltog.

Den planlagte udskiftning af DSB's røde regionaltogsmateriel (svarende til i alt 80 togsæt) fremrykkes, således at leverancen af de første togsæt påbegyndes i 2003.

Nyanskaffelserne og materieludskiftningerne skaber mulighed for forbedringer i form af øget trafikintensitet, kortere rejsetider og forbedringer af pendlertrafikken på de sjællandske strækninger mod Kalundborg, Nykøbing Falster og Helsingør.

Nyanskaffelserne giver DSB mulighed for at tiltrække nye kunder til den kollektive trafik og øge indtjeningen. Derfor vil kun DSB's materieludgifter ved driftsudvidelserne blive refunderet, mens DSB selv skal finansiere driftsudgifterne.

Neteffekten af trafikken på sidebanerne er fortsat af stor betydning for den samlede jernbane.

Forhøjelsen af Banestyrelsens bevillinger kommer via en bedre infrastruktur også DSB til gode. DSB bidrager derfor til finansieringen af skinnevedligeholdelsen gennem

- Indførelse af differentierede takster svarende til gennemsnitligt 10 mill. kr. årligt i rammeaftaleperioden.

- Udbud svarende til jernbanelovens forudsætninger, dvs. udbud af 15 pct. af DSB's trafik fra 1. januar 2003 (70 mill. kr. pr. år fra 2003, svarende til gennemsnitligt 28 mill. kr. årligt i rammeaftaleperioden)
- Effektiviseringer på gennemsnitligt 21 mill. kr. årligt.

#### *Servicemedarbejdere i DSB*

Med henblik på at opnå en bedre borgerbetjening søges oprettet nye organisatoriske enheder inden for DSB. Enhederne skal varetage en række service- og kundevendte opgaver samt miljøopgaver. Eksempelvis kunne der oprettes flere stationsbetjentstillinger i DSB S-tog, flere rengørings- og servicestillinger i DSB mv. Ved eventuel omplacering af nuværende medarbejdere til de nye enheder, vil der blive taget hensyn til eventuelle tjenestemandsansattes særlige ansættelsesvilkår.

#### *Privatbanerne*

Privatbanerne, herunder banernes infrastruktur, forhandles med amterne med henblik på en mulig overdragelse. Amternes samlede kompensation udmåles efter de almindelige DUT-regler. Amternes kompensation vil i en overgangsperiode blive differentieret efter udgifterne til privatbanedrift i det enkelte amt. I overgangsperioden bør amterne opretholde et passende omfang af kollektiv trafik. Der gives låneadgang til materielanskaffelser og banerenovering.

Frem til og med 2005, hvor alle privatbanernes sikringsanlæg vil være udskiftede, tilføres Vejdirektoratet 27 mill. kr. årligt til løsning af denne opgave.

#### *Nærbaner*

Der afsættes en pulje på 30 mill.kr. årligt til nærbaner. Puljemidlerne anvendes til styrkelse af den kollektive trafik gennem nærbanebetjening ved Århus og Aalborg. Lokalsamfundene inddrages og kan bidrage med yderligere midler. Initiativerne supplerer beslutningen om en kvalitetsforbedring på Odense-Svendborg-banen og etableringen af Ringbanen.

Parterne vil følge forsøgene med udviklingen af nærbanetrafikken og vurdere yderligere relevante finansieringsbehov. Til dette formål afsættes en reserve i årene 2001-2004 på i alt 100 mill.kr.

#### *Stationsmoderniseringer, støjbekæmpelse og forbedret funktionalitet*

Der afsættes en pulje på 50 mill.kr. årligt, der kan anvendes til modernisering og åbning af stationer, herunder øget tilgængelighed, så jernbanen får et bedre udgangspunkt for at tiltrække flere kunder. Puljemidlerne kan desuden anvendes til en øget indsats mod jernbanestøj og til projekter, der forbedrer jernbanenettets funktionalitet. Bedre funktionalitet kan reducere rejsetid og energiforbrug. Desuden kan bedre funktionalitet forbedre komforten for passagerer og arbejdsmiljøet for togpersonale.

### *Rammeaftaleperiodens længde*

Rammeaftaleperiodens længde fastsættes til 5 år. Parterne gør status efter 2 år.

### 2. Vejvedligeholdelse

Der er behov for at styrke indsatsen til vedligeholdelse af de statslige veje. Der afsættes yderligere 175 mill. kr. årligt i 2000-2003, samtidig med, at der igangsættes en analyse af det fremtidige behov og den anvendte strategi for vedligeholdelsen af de statslige veje. Analysen afsluttes i 2000.

### 3. Vejdirektoratets rådighedspuljer

Der afsættes 25 mill. kr. årligt i merbevilling til Vejdirektoratets rådighedspulje, som især anvendes til anlæg til fremme af trafikikkerheden og miljøet, herunder støjdæmpende foranstaltninger. Puljen anvendes tillige til medfinansiering af trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger på kommunale og amtskommunale veje på lokalt initiativ, herunder cykelstier.

### 4. Trafikpuljen

Der afsættes en årlig merbevilling til trafikpuljen på 50 mill. kr. til forsøgs- og udviklingspuljerne under Trafikministeriet, herunder til opfølgning på virkemiddelkatalog og handlingsplan om CO<sub>2</sub>.

### 5. Københavns Havn

Som led i forberedelserne til den nye Øresundsregion omdannes Københavns Havn til et statsligt aktieselskab.

Selskabet skal i sin arealdisponering aktivt bidrage til at skabe et levende miljø langs havnefronten med spændende og attraktive miljøer, med en passende balance mellem boliger og erhverv. Den styrkede indsats nødvendiggør mere fleksible rammer omkring Københavns Havn som selskab, hvilket tilgodeses ved omdannelsen til aktieselskab.

Der gives endvidere adgang til at indlede samarbejde med Malmø Havn, som kan skabe gode fremtidige vækstbetingelser for fremme af den miljøvenlige søtransport såvel inden for som fra og til Øresundsregionen.

Herudover konstateredes der allerede i 1991 et behov for på sigt at udvide Drogden-sejlrenden således, at skibe med stor dybgang også fremover kan besejle Københavns Havn og hermed fastholde Københavns internationale position som krydstogtsdestination. Dette efterslæb tages der højde for ved fastsættelse af kapitalgrundlaget for den fremtidige havnevirksomhed.

Som led i omdannelsen erlægger selskabet et stiftertilgodehavende til staten på 750 mill.kr. i år 2000 og 250 mill.kr. årligt i perioden 2001-2004.

Det forudsættes, at der til enhver tid er tilstrækkelige midler i selskabet til at sikre en dynamisk udvikling af havnevirksomheden.

#### 6. Dieselaafgiften

Dieselaafgiften forhøjes pr. x/x 2000 med 23 øre/l set i forhold til de gældende satser for alle typer dieselolie. I forbindelse hermed nedsættes udligningsafgiften, der opkræves som et tillæg til vægtaafgiften af ikke-benzindrevne køretøjer.

Forhøjelsen afspejler en tysk forhøjelse af dieselaafgiften med 6 pfennig/l (= ca. 23 øre/l), som forventes gennemført i december 1999 med virkning fra januar 2000.

Det samlede provenu forventes at blive på 350 mill. kr. i finansåret 2000.

#### 7. Gasområdet

På baggrund af stigende oliepriser fremskyndes strukturlpasningen af energibeskatningen af naturgas, således at afgiftsrabatten på naturgas reduceres. Pr. 1. januar 2000 forhøjes energiaafgiften på naturgas med 10 øre/m<sup>3</sup>.