

Aftale mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti om:

Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet

13. december 2017

Parterne ønsker med denne aftale at fremtidssikre den kollektive togtrafik i Hovedstadsområdet for S-togtrafikken, Kystbanen og Øresundstrafikken gennem anvendelse af ny teknologi, markedsorientering og enklere organisering.

I Hovedstadsområdet spiller den kollektive togtransport en afgørende rolle i at sikre god mobilitet for borgerne.

På S-banen kan der gennem introduktion af ny teknologi og markedsbaserede løsninger skabes grundlag for en bedre betjening for de mange passagerer, som også i fremtiden ønsker at benytte S-toget. Med automatisering af S-banen vil meromkostningerne ved at køre flere afgangene være små sammenlignet med i dag. Hermed giver automatisering grundlaget for at tilbyde togpassagererne flere afgangene eksempelvis ved at køre flere tog i myldretiden eller ved at køre S-tog om natten. Analyser har vist, at en øget trafik i forbindelse med automatisering kan øge passagertallet i S-togtrafikken med knap 13 mio. passagerer årligt og samtidig gøres på et forretningsmæssigt grundlag således, at investeringen på op til ca. 4,2 mia. kr. (nutidsværdi) ikke belaster de statslige udgifter. Automatisering af S-togsdriften vil derfor bidrage til at imødegå de stigende trængselsudfordringer i Hovedstadsområdet og giver bedre mobilitet for mange passagerer.

På Kystbanen har togtrafikken været præget af en utilfredsstillende punktlighed. Tilrettelæggelsen af togdriften på Kystbanen er bl.a. udfordret af, at trafikken indgår som en del af et komplekst trafikalt net mellem Danmark og Sverige. Ved at adskille trafikken på Kystbanen fra den øvrige Øresundstrafik og gennemføre en enklere organisering af det nuværende dansk-svenske samarbejde og øge brugen af udbudsinstrumentet, kan der skabes en bedre samlet trafikal løsning.

Fremtidens S-tog

S-togsdriften spiller en central rolle for mobiliteten i Hovedstadsområdet. Der er derfor behov for til stadighed at sikre den økonomisk mest effektive S-togsdrift samtidig med, at passagererne tilbydes den bedst mulige service.

I sommeren 2017 offentliggjorde Transport-, Bygnings- og Boligministeriet en analyse, som viser, at en omlægning til automatisk og førerløs drift er teknisk mulig og vil være en god samfundsøkonomisk og driftsøkonomisk investering, hvis den realiseres i sammenhæng med indkøb af næste generation af S-tog, som i så fald vil blive anskaffet som automatiske S-tog. Automatisk drift vil desuden i langt højere grad gøre det muligt at tilpasse betjeningen til den fremtidige efterspørgsel, uden at dette bliver økonomisk uoverkommeligt.

Konkret viser analysen, at en automatisering med et uændret betjeningsomfang i forhold til i dag har et betydeligt driftsoverskud og er samfundsøkonomisk rentabel. Et alternativt scenarie, hvor betjeningsomfanget øges med 24 pct. i forhold til i dag, vil betyde vækst i passagertallet i S-togtrafikken på 11 pct., give et driftsoverskud og har en endnu bedre samfundsøkonomi.

Automatisk drift skaber en ny afhængighed mellem infrastruktur og drift, som gør, at en omlægning til automatisk drift bør samle infrastruktur og drift i én organisation.

Idet automatiseringen af S-banen i sig selv er en økonomisk sund investering og derudover medfører en markant forbedring af økonomien i S-togsdriften, giver projektet en særlig mulighed for, at private

parter kan få en langt større rolle i udrulningen af automatiseringen og i den efterfølgende drift. Samtidig kræver en fuld udnyttelse af de økonomiske og passagermæssige potentialer ved en investering i automatisk S-togsdrift et langsigtet økonomisk og planlægningsmæssigt perspektiv, da tilbagebetalingstiden for investeringen i automatisering er vurderet til ca. 20 år.

En omlægning til automatisk drift vil kunne påbegyndes fra år 2021 i forbindelse med færdiggørelsen af det nye signalsystem på S-banen og udrulles i takt med, at DSB's nuværende S-tog udfases og erstattes af nyt førerløst materiel.

Parterne er på den baggrund enige om, at en fremtidssikret S-togsdrift skal opnås gennem automatisk S-togsdrift, og at der som et led i automatiseringen skal ske en forøgelse af antallet af afgangene på S-banen til gavn for passagererne.

Parterne er endvidere enige om, at ansvaret for togdriften og for infrastrukturen på S-banen lægges sammen i én organisation i forbindelse med omlægningen til automatisk drift.

Parterne ønsker, at overgangen til automatiseret S-togsdrift sker med organisatorisk udgangspunkt i et OPP (Offentligt Privat Partnerskab), der giver økonomiske og opgavemæssige kompetencer til at sikre S-togsdriften både i overgangsfasen fra konventionel til automatisk drift og i den efterfølgende driftsfase.

Det nye OPP skal derfor også overtage Banedanmarks nuværende vedligeholdelsesansvar for infrastruktur og trafikstyring på S-banen, hvilket skønmæssigt vurderes til at udgøre ca. 20 pct. af Banedanmarks samlede udgifter til drift (trafikstyring og trafikplanlægning), vedligehold og fornyelse. Det betyder, at en betydelig andel af Banedanmarks nuværende ansvar for drift og vedligehold af infrastruktur og eventuelle nye anlægsprojekter på S-banen vil blive udskilt fra Banedanmark senest fra det tidspunkt, hvor de første strækninger overgår til automatisk drift. Parterne noterer sig endvidere, at dette indebærer, at Banedanmarks nuværende ansvar for drift og vedligehold af 170 km dobbeltspor med 84 stationer med tilhørende signaler og broer m.v. overgår til OPP'et. Hertil kommer den del af Banedanmarks trafikstyring, der håndterer S-banens drift i samarbejde med DSB. Endelig vil arbejdet med udrulning af infrastruktur til sikring af automatiseret drift indgå.

Parterne ønsker i den forbindelse en test af, om der i markedet er private parter, som i OPP'et kan bidrage med centrale kompetencer i forhold til organisation, økonomi og erfaring i forbindelse med sikring af udrulningen af en automatisk drift på S-banen.

Parterne er enige om, at de præcise organisatoriske rammer for gennemførelse af automatisk S-togsdrift i en OPP-konstruktion skal belyses nærmere. Parterne vil medio 2018 få forelagt et samlet beslutningsoplæg herfor.

Parterne ønsker, at der i den organisatoriske analyse tages udgangspunkt i en OPP-konstruktion med DSB som offentlig part. Med udgangspunkt i en sådan konstruktion skal det analyseres, hvordan ansvarsfordelingen mellem offentlig og privat mest hensigtsmæssigt kan fastlægges. Endvidere undersøges markedsmæssige forhold, økonomiske incitamenter under gennemførelse og drift. Undersøgelsen skal endvidere belyse hvilket udbudsregime, der skal gælde for den efterfølgende drift af de automatiske S-tog samt det hensigtsmæssige tidspunkt for at lade DSB træde ud af det direkte

driftsmæssige ansvar og således lade dette ske efter udbud. Herudover skal beslutningsgrundlaget belyse alternative organiseringsformer inden for OPP-rammen.

Parterne noterer sig, at en OPP-konstruktion for automatisering indebærer et betydeligt privat engagement i DSB's nuværende aktiviteter. S-tog står således for ca. 60 pct. af DSB's passagerantal og udgør 27 pct. af DSB's samlede produktion målt i togkilometer samt 23 pct. af de samlede personkilometer. Hertil kommer forskellige aktiviteter i relation til S-togsdriften som stationsdrift og trafikafvikling i form af overvågning og styring af S-togstrafikken (i samarbejde med Banedanmark), planlægning, løbende disponering og trafikinformation.

Parterne noterer sig, at der er store samfundsøkonomiske gevinster ved at gennemføre mindre hastighedsopgraderinger på S-banen (fjernelse af knaster). Ud fra et teknisk og økonomisk perspektiv er det mest optimalt at gennemføre projektet fra 2022, efter at Signalprogrammet på S-banen er udrullet og i forbindelse med, at der alligevel gennemføres tilpasninger af infrastrukturen. Parterne er derfor enige om, at der gennemføres hastighedsopgraderinger på S-banen som en del af projektet for omlægningen til automatisk S-togsdrift.

Parterne noterer sig, at sikkerheden på S-banen samlet set øges med det automatiske S-togs system. Det sker gennem indhegning af S-banen samt velafprøvede detekterings systemer, der bl.a. overvåger sikkerheden på stationerne og i relevant omfang suppleres af løsninger med perrondøre el. lign. ved de mest benyttede stationer. Parterne er endvidere enige om, at tog og perroner skal indrettes sådan, at det nye S-togssystem skal sikre fortsat god tilgængelighed for passagerer med reduceret mobilitet og muliggøre medtagning af cykler, barnevogne m.v. på samme måde som i dag. Parterne noterer sig særligt, at der i det nye S-togssystem vil indrettes med trinløs indstigning, hvilket vil betyde, at passagerer i kørestole ikke vil være afhængige af hjælp fra lokomotivførere til ind- og udstigning, men i stedet vil blive selvhjulpne.

Parterne er enige om, at der kan være perspektiver i at udvide betjeningen med automatiske S-tog til Roskilde. Parterne noterer sig dog samtidig, at dette vil fordrø anlægsinvesteringer, der ikke p.t. er anvist finansiering til. Parterne er derfor enige om, at der senest medio 2019 skal foreligge en forundersøgelse af mulighederne for – og investeringsomfanget knyttet til – automatisk S-togsdrift til Roskilde.

Udbud af togtrafikken over Øresund og adskillelse af Kystbanen og Øresundstrafikken fra 2022

Togtrafikken over Øresund spiller en central rolle i den videre udvikling af Øresundsregionen og dermed Hovedstadsområdet. Den har afgørende betydning for svenske passagerers adgang til Københavns Lufthavn og giver stor arbejdsmarkedsmobilitet på tværs af landegrænserne. Der er særligt fra svensk side en stor interesse i udvikling af togtrafikken på strækningen, da ca. 2/3 af passagererne er svenske.

Siden ibrugtagningen af Øresundsbroen har togtrafikken over Øresund været integreret med Kystbanen, hvilket har medvirket til ringe punktlighed på denne. Organiseringen af Øresundstrafikken har været kompleks med både dansk og svensk trafik og to operatører på dansk og svensk side. En adskillelse af de to trafiksystemer vil derfor forbedre mulighederne for en mere punktlig togbetjening på Kystbanen, da det alene vil blive et dansk ansvar.

Parterne er derfor enige om, at det praktiske trafikføberansvar for Øresundstrafikken mellem København og Malmø forenkles og overlades til den svenske trafikføber, Skånetrafiken, forventet fra december 2021, så der kun er én trafikføber og én operatør i Øresundstrafikken. Skånetrafiken vil i løbet af 2018 gennemføre et udbud af den svenske del af Øresundstrafikken, som indeholder en option om udvidelse af strækningen mellem midten af Øresund og Østerport. Det betyder, at en øget andel af den danske togtrafik – specifikt strækningen Østerport-Malmø – konkurrenceudsættes som en del af Skånetrafikens udbud.

Skånetrafikens udbud af togtrafikken på strækningen København-Malmø indebærer således, at en trafik svarende til 8 pct. af DSB's samlede passagerantal udbydes. Heri er indregnet passagererne i lokaltrafikken på Amager. Da der er tale om en relativt kort strækning, svarer det til 4 pct. af DSB's danske produktion målt i personkilometer og 3 pct. målt i togkilometer.

Parterne noterer sig i den forbindelse, at den danske andel af Skånetrafikens samlede udbud er meget begrænset. Som konsekvens af overdragelsen af trafikføberansvaret til Skånetrafiken forventes det derfor, at der vil gælde svenske løn- og arbejdsvilkår for de medarbejdere, der udfører trafikken.

Når Kystbanen og den sjællandske regionaltrafik kan sammenkobles fra december 2021, vil det være trafikalt muligt at lade den svenske togtrafik vende på Østerport. Hermed vil man kunne undgå komplicerede samarbejdsaftaler, da trafik og trafikføberansvar følges ad. Det kan gøres ved, at trafikføberansvaret på den danske delstrækning fra Øresundsbroen til Østerport overdrages til Skånetrafiken i en ny dansk-svensk aftale om togtrafikken over Øresund.

Parterne er enige om, at et udbud af togtrafikken over Øresund skal forberedes og gennemføres i to faser med følgende ændringer i forhold til drift og organisering:

I den første fase fra december 2019 øges grundbetjeningen over Øresund fra 3 til 4 tog i timen i hver retning suppleret med 2 tog i myldretiden. På den overbelastede Kastrupbane reduceres den daglige grundbetjening fra 6 til 4 tog i timen, mens der indsættes 2 ekstra tog i myldretiden. Det medfører, at lokaltrafikken mellem København H og Københavns Lufthavn får en betjening på niveau med betjeningen over Øresund og dermed sammenligneligt med eksempelvis Helsingør, der har et højere årligt passagertal. Betjeningen på Kystbanen øges på 6 store nordlige stationer Helsingør – Kokkedal, men reduceres på de 4 mindre Klampenborg – Rungsted. Samlet set reduceres spidstimebetjeningen på Kystbanen fra 9 til 8 tog. Parterne har i forbindelse med de driftsmæssige ændringer lagt vægt på, at ændringerne gennemføres med henblik på at sikre en ensartet og robust service.

I anden fase – som forudsættes igangsat fra december 2021 - overdrages det praktiske trafikføberansvar for trafikken Østerport-Malmø til Skånetrafiken. Parterne har i den forbindelse lagt vægt på, at Danmark får mulighed for at overvåge og sikre overholdelse af den aftalte trafikbetjening. Parterne noterer sig, at aftalen mellem Skånetrafiken og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan opsiges med to års varsel, hvorved trafikføberansvaret for den danske del af strækningen i givet fald kan tages tilbage. Desuden noterer parterne sig, at en svensk operatør efter udbuddet forventes at kunne drive trafikken på den danske delstrækning med lidt lavere omkostninger end DSB på grund af den forenkledte organisering og drift, hvilket vil give en besparelse for den danske stat. Dog skal DSB ifølge DSB-kontrakten kompenseres for overdragelsen af den overskudsgivende trafik indtil kontraktens udløb i 2024.

Parterne noterer sig endvidere, at aftalen ikke ændrer på togbetjeningen for rejsende til og fra Jylland og Fyn, der skal til Københavns Lufthavn.

Parterne noterer sig endeligt, at aftalen indgås med forbehold for politisk godkendelse af Regionsrådet i Region Skåne, der forventes at foreligge ultimo januar 2018.