

EN GRØN INVESTERINGSPLAN

FOR TRANSPORTSEKTOREN
I 2020'ERNE

The SF logo is a red, rounded shape containing the white letters 'SF'.

SF

ORDFØRER/KONTAKT:

**KARSTEN HØNGE**Transportordfører
Karsten.Honge@ft.dk

EN GRØN INVESTERINGSPLAN FOR TRANSPORTSEKTOREN I 2020'ERNE

SF ønsker en grøn transportplan for tyverne. Den kollektive transport skal gøres bedre, hyppigere, mere præcis og mere komfortabel, og cyklismen skal have bedre vilkår. Det skal sikre mobilitet for alle, også dem uden bil. Der vil fortsat være mange steder, hvor det vil være svært at klare sig uden bil. Men hvor det er muligt, skal bilisterne have gode alternativer til at tage bilen. Og dem, der alligevel tager bilen, vil få glæde af, at der er mindre trængsel, når andre bilister har valgt tog, letbane, bus eller cykel. Uanset hvad vi gør vil der gå lang tid, før den sidste benzin- og dieselbil er skrottet, og derfor er bedre kollektiv transport og cykelforhold også vigtige for at nedbringe klimabelastning og luftforurening. Færre biler betyder også større trafiksikkerhed og mindre støj.

SF har som målsætning, at:

- Stoppe væksten i bilkørslen gennem forbedret kollektiv transport og cykelforhold samt ved at indføre roadpricing for at reducere trængsel mv.
- Transport skal omlægges til CO2-fri vedvarende energi jævnfør [SF's udspil om klima og trafik](#). Som del af målsætningen skal mindst 95% af den kollektive trafik i 2030 køre på vedvarende energi.

SF vil prioritere:

1. [Timemodellen gennemføres](#): Rejsetid på 1 time med Superlyntog mellem de største byer, flere tog imellem byerne, og optimering af tilslutning fra regionalbaner og busser skal styrke togdriften i hele Danmark.
2. [Bedre regional togtrafik](#): Der er store muligheder for at forbedre jernbanedriften og forkorte rejsetiden gennem ny bane Aarhus-Silkeborg og at hastighedsopgradere de øvrige regionalbaner.
3. [Bedre og mere S-tog](#): S-tog er afgørende for at København kan fungere. Ved flere steder at optimere S-togs-nettet og etablere S-tog til Helsingør kan frekvensen og sammenhængen i rejsen øges og forsinkelser nedbringes.
4. [Flere letbaner](#): Udbygningen med letbaner skal fortsætte – SF vil prioritere yderligere letbaner ved København, Odense og Aarhus.
5. [Godstog gennem Jylland](#): Hver dag kører over 5.000 lastbiler på den østjyske motorvej. Kapacitetsproblemerne på den østjyske motorvej skal løses ved at flytte mange af disse lastvognslæs ned gennem Jylland over på godstog.
6. [Bedre forhold for busser](#): Busbaner, prioriterede trafiklys mv. skal gøre busserne hurtigere ved kørsel i byerne.
7. [Frem med cyklerne!](#): Der er brug for flere cykelstier og –ruter i byer og langs landeveje, bedre cykelparkering og et udbygget af net af supercykelstier.
8. [Gode skifteforhold mv.](#): Mange rejser omfatter flere transportmidler. Det er vigtigt, at skift kan gøres hurtigt og nemt, og at parkeringsforhold ved bl.a. stationerne er gode samt at der er rigtig god information om afgang, forsinkelser etc.



Til sammenligning blev der i 2009 aftalt at afsætte 94 mia. kr. til investering i 2010-2019 i regi af Infrastruktur fonden, hvoraf ca. 2/3 blev brugt på kollektiv transport og cyklisme.

Planen vil betyde, at der bliver mulighed for at køre flere og mere regelmæssige og hurtigere tog – både i Danmark og til og fra udlandet (fx fra København hhv. Aalborg og Aarhus og til Hamborg og videre) som led i at flytte trafik fra bil og fly til tog. Der vil blive brug for at købe ekstra tog, der forventes at kunne finansieres af DSB og andre operatører. SF har dog ikke mulighed for generelt at fremlægge konkrete bud på nye køreplaner.

SF ønsker samtidig at prioritere flere midler til drift af den kollektive transport. Ikke mindst i landdistrikterne drejer det sig ikke om investeringer, men om flere busruter og bedre flextrafik. SF ønsker også lavere priser på kollektiv transport. Generelt betyder hurtigere, mere regelmæssig og mere komfortable tog, busser og letbaner dog mere for mulighederne for at få borgerne til at vælge kollektiv transport end prisen. Derfor ligger SF's økonomiske hovedprioritet på investeringer.

SF forslag til en grøn transportplan for tyverne indebærer investeringer for i alt 50 mia. kr. i kollektiv transport og cyklisme i løbet af en tiårsperiode. Omkring halvdelen af disse investeringer er allerede besluttet især i regi af Togfonden. Der er tale om en investeringsplan og de konkrete forslag samt finansieringen heraf begrænser sig til nye investeringer i infrastruktur.

Hertil kommer blandt andet de investeringer, der allerede er sat i gang fx udrulning af signalsystemet, letbane i Odense og Ring 3 i København og mere Metro.

Metroen i København er ved at blive udbygget med MetroCityring, Nordhavnsmetro og Sydhavnsmetro. Der er ønsker om yderligere udbygninger, herunder til Rødovre og Hvidovre, som dog næppe kan være færdige før 2030. Når der foreligger et eventuelt beslutningsgrundlag, vil SF tage stilling hertil, herunder til hvorvidt Metro eller letbane vil være den bedste løsning. For at øge kapaciteten i den eksisterende metro kan der blive behov for indkøb af mere materiel til forlængelse af togene til mindre anlægsarbejder på perroner mv. (ikke indregnet i denne plan, og formentlig langt hen ad vejen selvfinansierende).

OM ELEKTRIFICERING OG VEDVARENDE ENERGI

Alle busser skal i løbet af tyverne omlægges til el-drift eller biogas eller lignende efterhånden som de kommer i nye udbud.

Når Togfonden er fuldt gennemført vil store dele af jernbanen være elektrificeret, hvilket betyder, at der ikke er lokal forurening og at energien helt (eller overvejende) vil være grøn.

Der vil stadig være baner som ikke er elektrificerede. Det gælder regionalbanerne på Fyn og i Jylland og privatbanerne. Elektrificering af disse baner kan være forholdsvis dyr i forhold til et mere begrænset passagertal. Alternative løsninger kan være batteridrevne tog, tog der kører på andre former for vedvarende energi eller omdannelse til letbaner (som kører på el). SF har ikke et færdigt svar på hvilken løsning, der skal vælges, men det skal undersøges, hvordan vi sikrer, at togdriften bliver 100 pct. klimaneutral. Når SF ikke kan love 100 pct. vedvarende energi i den kollektive transport i lige præcis 2030 er det fordi der ikke ligger en løsning på alle regional- og lokalbaner.



INDHOLD

| | |
|------------------------------------|----|
| Timemodellen gennemføres | 6 |
| Bedre regional togtrafik | 8 |
| Bedre og mere S-tog | 11 |
| Flere letbaner | 13 |
| Godstog gennem Jylland | 14 |
| Bedre forhold for busser | 15 |
| Frem med cyklerne! | 15 |
| Gode skifteforhold mv. | 16 |
| Finansiering. | 17 |

TIMEMODELLEN GENNEMFØRES

Hurtigere rejsetider og gode skifteforhold er afgørende for, at flere vil bruge toget ved rejser mellem landsdelene.

Timemodellen omfatter:

- > Elektrificering af Fredericia-Aalborg samt kørestrømsanlæg, så timemodellen kan køres af DSB nye el-tog
- > En ny bane over Vestfyn
- > En jernbanebro over Vejlefyord
- > En ny bane Hovedgaard-Hasselager syd for Aarhus

Det vil med disse investeringer være muligt at køre 3 superlyntog i timen fra København:

- > Et til Aalborg med 3 timers rejsetid og stop i Odense, Aarhus og Randers
- > Et til Aarhus med 2 timer og 10 minutters rejsetid og stop i Odense, Fredericia, Vejle og Horsens
- > Et til Esbjerg med 2 timers rejsetid og stop i Odense og Kolding

Der er desuden en særlig fordel ved, at rejsetiden København-Odense, Odense-Aarhus, Aarhus-Aalborg og Odense-Esbjerg alle kommer ned på en time. Det vil betyde, at man kan lave en køreplan, hvor tog ankommer og afgår på samme tidspunkter til og fra fx Aarhus, hvilket giver optimale muligheder for at lave en køreplan med



Hurtigere rejsetider og gode skifteforhold er afgørende for, at flere vil bruge toget ved rejser mellem landsdelene.

korte skiftetider til og fra regionaltoget, busser og letbane. Dermed sikres, at også borgere der ikke bor lige ved en af de store stationer får maksimal glæde af timemodellen. Mindst 25 byer vest for Storebælt, der ikke direkte betjenes af superlyntog kan få optimale skifteforhold til og fra disse. De nye baner vil også betyde øget kapacitet til at køre flere regional- og godstog.

Timemodellen forudsætter, at en del af de tog, som DSB planlægger at anskaffe kan køre og accelerere hurtigt nok til at opnå rejsetider som beskrevet.



| TIMEMODELLEN | MIA. KR. |
|--|-----------------|
| Afsat i Infrastrukturfonden | |
| Hastighedsopgradering Odense-Ringsted | 0,5 |
| Fra togfondens fase 1: | |
| Ny bane på Vestfyn | 4,7 |
| Hastighedsopgradering og el Fredericia-Aalborg | 6,6 |
| Kørestrøm | 0,5 |
| Fra togfondens fase 2: | |
| Bro over Vejle fjord | 4,4 |
| Ny bane Hovedgaard-Aarhus | 3,4 |
| Reserve til stationspulje | 0,3 |
| ANDET: | |
| Løsning for Ringsted | 2,0 |
| I ALT | 22,4 |

BEDRE REGIONAL TOGTRAFIK

MIDT- OG VESTJYLLAND

Der køres betydelig mere i tog i Østdanmark end i Jylland. En af grundene er, at togforbindelserne i Midt- og Vestjylland lader meget tilbage at ønske. SF mener, at der er en mulighed for at give togtrafikken her et markant løft gennem:

- > **Dobbeltsporet bane Aarhus-Galten-Silkeborg:** med nye stationer i Åbyhøj, Brabrand, Framlev, Galten og Låsby og den eksisterende station i Svejbæk. Rejsetiden vil med gennemkørende tog kunne halveres

PLANLAGTE TIDSBESPARELSER VED HASTIGHEDS- OPGRADERINGER:

6 minutter Aalborg – Frederikshavn
23 minutter Struer – Thisted
14 minutter Langå – Struer
24 minutter Vejle – Struer
35 minutter Esbjerg – Struer
20 minutter Skanderborg – Skjern
14 minutter Bramming – Tønder

til 23 minutter fra Aarhus til Silkeborg og til højst 50 minutter til Herning. Det bør på et senere tidspunkt undersøges om der bør suppleres med et nyt 6 km direkte spor syd for Egesvang, så rejsetiden fra Herning med gennemkørende tog kan reduceres yderligere. I Silkeborg etableres en niveaufri krydsning af jernbanen ved Chr. VIII's vej.

- > **Elektrificering Vejle-Struer:** Som en del af Togfonden er det besluttet at elektrificere banen fra Vejle til Struer. Det vil gøre det muligt at køre el-tog hele vejen til og fra København på 3 timer.
- > **Shunt ved Langå:** I dag skal tog fra fx Viborg til Aarhus bruge 7 minutter til at skifte køreretning i Langå. SF foreslår, at der etableres en forbindelse (shunt) mellem banen fra Viborg og den sydgående bane til Aarhus.
- > **Hastighedsforbedringer:** Som led i Togfonden er aftalt en række hastighedsforbedringer, hvoraf en del vedrører Midt- og Vestjylland.
- > **Billundbane:** ny bane til lufthavn, Legoland og arbejdspladserne i Billund.

Det er vigtigt, at disse forbedringer af infrastrukturen følges op med en forbedrede køreplaner med flere direkte forbindelser, f.eks. fra Struer via Herning til Århus på godt 1 time.

AALBORG OG NORDJYLLAND

Det foreslås at forbinde banen fra nord med den nye bane til Aalborg lufthavn, så (udvalgte) tog fra nord kan køre direkte til lufthavnen (og omvendt). Samtidig etableres en ny station ved et stort Parker- and Rejs-anlæg ved Vestbjerg.

ESBJERG NÆRBANE

Der etableres halvtimesdrift direkte fra Varde over Esbjerg og Bramming til Ribe – og omvendt. Hvert andet tog videreføres til/fra Tønder

ODENSE-SVENDBORGBANEN

For at øge fleksibiliteten i køreplanen bør der etableres krydsningsmulighed ved Svendborg Vest. Der bør endvidere etableres en ny station ved Svendborg sygehus.

Det bør undersøges om det på sigt vil være fordelagtigt at omlægge banen til letbanedrift og lade den indgå i den kommende letbane i Odense.

ØSTDANMARK

Banerne i Østdanmark har generelt en højere standard end i Jylland, og bruges da også meget mere. Der er endvidere en række forbedringer på vej – elektrificering til Kalundborg, elektrificering og hastighedsopgradering Næstved-Haslev-Køge, hastighedsopgradering mv. Ringsted-Rødby (som led i Femernprojektet) samt den nye bane København-Køge-Ringsted, som vil frigøre kapacitet på den eksisterende bane over Roskilde, og dermed muliggøre en fast køreplan med tog fx hvert 10 minut fra Roskilde til København.

Der er brug for at løse de udfordringer, der opstår omkring Ringsted, når den nye bane tages i brug. Der vil være brug for to niveaufri sporkrydsninger, så modkørende tog ikke skal krydse hinanden i niveau. Kun herved opnås fuld kapacitet og mindst risiko for forsinkelser. Det skal udredes om begge krydsningerne kan placeres øst for Ringsted. Udfordringen bliver særlig stor, når Femernforbindelsen åbner og der skal køre mange godstog den vej. SF mener derfor, at mindst halvdelen af udgiften bør finansieres af Sund & Bælt.

SF foreslår herudover:

> **Glostrup station:** Der skal etableres peron mv. på Glostrup station, så det bliver muligt at lade fjern- og regionaltoget standse her. Det vil blandt andet give en større gevinst ved letbanen i Ring 3, hvor man så kan skifte til og fra disse tog. På længere sigt vil det muliggøre etableringen af Ring Syd, hvor der kan køre tog direkte fra Glostrup til lufthavnen og Sverige. Det er for tidligt at tage stilling til resten af dette projekt, men der skal vælges en løsning for Glostrup, der er forberedt på Ring Syd.

> **Nemt til supersygehus ved Favrholm:**

Lokalbanerne fra Tisvildeleje og Gilleleje skal kunne køre igennem på Hillerød Station så man nemt kan komme direkte til sygehuset ved Favrholm, hvor også S-toget får station. Region Hovedstaden forventer herved at kunne køre i 10 minutters drift Helsingør - Hillerød - Favrholm. Herfra vil der også kunne fortsættes til Frederiksværk og Hundested.



ANDRE BANER

| | MIA. KR. |
|---|-----------------|
| Elektrificering Vejle-Struer | 1,5 |
| Ny bane til Billund | 0,9 |
| Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg | 3,1 |
| Niveaufri krydsning i Silkeborg | 0,3 |
| Shunt ved Langå | 0,5 |
| Nærbanesystem Esbjerg | 0,1 |
| Shunt nord for Aalborg samt ny Vestbjerg station | 0,1 |
| Odense-Svendborg forbedringer | 0,2 |
| Diverse hastighedsopgraderinger mv. | 1,6 |
| Elektrificering Roskilde-Kalundborg | 0,0 |
| Fjerntogsperron i Glostrup (sikret for fuld Ring Syd) | 0,4 |
| Hillerød og Favrholm | 0,4 |
| Lokal finansiering (Hillerød, Favrholm, Silkeborg) | -0,3 |
| <hr/> | |
| I alt statslig finansiering | 8,7 |

BEDRE OG MERE S-TOG

S-togsnettet er rygraden i hovedstadens kollektive trafik, og det fungerer på mange måder rigtig godt - også i international målestok. Der er dog plads til forbedringer. SF foreslår:

- > **S-tog til Helsingør:** Ved at erstatte kystbanen med S-tog opnås en væsentlig højere punktlighed og en rejsetidsgevinst på op til 4 minutter fra Helsingør til København. Der vil være mulighed for ti minutters drift både for en hurtig linje fra Helsingør og en med flere stop fra fx Nivå. Der vil endvidere kunne standses på flere stationer som Charlottenlund, Svanemøllen og Nordhavn. Forslaget indebærer, at regionaltog ikke kører længere end til Østerport, hvor de kan vendes.
- > **Ægte 10-minutters drift til/fra Frederikssund:** I dag afgår S-tog fra Frederikssund med 18 hhv. 2 minutters afstand. Det kan betyde lange ventetider. SF foreslår, at der etableres et vendespor ved Ny Carlsberg station, der vil muliggøre ægte 10 minutters drift. Samtidig vil det muliggøre fortsat S-togsdrift til/fra Frederikssund og Høje Taastrup i tilfælde af personpåkørsel eller andet driftstop imellem København H og Svanemøllen.
- > **Flytning af Herlev S-togs station:** Stationen foreslås flyttet hen ved/under den kommende letbane i Ring 3, så det bliver let og hurtigt at skifte. Det vil også være en bedre placering i forhold til beboelse og erhverv.

Det er allerede besluttet at gennemføre en række mindre hastighedsopgraderinger. Det bør løbende vurderes, om der er mulighed for yderligere forbedringer her.

På et senere tidspunkt kan det blive relevant også at lave S-tog til Roskilde. Dette forudsætter dog, at den nye bane København-Køge-Ringsted er oppe i fuld kapacitet. Endvidere bør omkostningerne ved dobbeltspor mellem Fiskebæk og Farum station undersøges, så der også kan etableres ægte 10-minutters drift til Farum.

Kapacitet i S-togene skal øges ved at forlænge togene og øge antallet af afgang. Ekstra togmateriel forudsættes - med en stigning i passagertallet - at finansiere sig selv.

S-togsnettet er i dag meget følsomt over for driftsafbrydelser på strækningen Svanemøllen-Dybbølsbro, som alle S-tog undtagen på Ring-



På et senere tidspunkt kan det blive relevant også at lave S-tog til Roskilde.

banen (linje F) skal passere på kun to spor (et i hver retning). SF ønsker en analyse af forskellige muligheder for at øge robustheden og ikke mindst kapaciteten, så der kan køres flere tog til bl.a. Holte og Høje Tåstrup. En mulig – men uden tvivl dyr – løsning vil være en ny linje imellem København H og Ryparken St. i tunnel under København. En sådan vil også kunne betjene nye stationer ved fx Rigshospitalet.

SF er forsigtig i forhold til planerne om førerløse S-tog. Som det ser ud nu er gevinsterne begrænsede og der er en risiko for at det går meget galt, jf. IC4-skandalen og det stærkt forsinkede signalsystem. SF afviser på ingen måde førerløse S-tog engang i fremtiden, men det vil være klogt at vente på erfaringer fra udlandet.



SF afviser på ingen måde førerløse S-tog engang i fremtiden, men det vil være klogt at vente på erfaringer fra udlandet.

S-TOGNETTET

| | |
|--|-----|
| S-tog til Helsingør | 1,5 |
| Herlev Station flyttes til Ring 3 letbanen | 0,2 |
| Vendespor Carlsberg | 0,1 |

I alt

1,8

FLERE LETBANER

Der kommer flere og flere letbaner rundt omkring i Europa. Det er en hurtig og behagelig transportform med stor kapacitet. I dag er der en letbane i Aarhus og det er besluttet at bygge letbane i Odense og i Ring 3 ved København.

SF ønsker en yderligere udbygning af letbanen – i første omgang omfattende:

- > **København:** En forbindelse fra Ring 3 til Nørrebro station, hvilket vil give bedre kollektiv transport i stort område der i dag er dårligt forsynet (Gladsaxe, Brønshøj, København NV) og samtidig øge værdien af letbanen i Ring 3. Forbindelsen bør forberedes bedst muligt på en eventuel videreførelse ad eller under Nørrebrogade til Nørreport station.
- > **Odense:** En fase 2 med videreførelse af letbanen til Vollsmose mod nord og Odense Zoo mod syd.

- > **Aarhus:** En fase 2 bestående af letbaner til Brabrand og Hinnerup samt dobbeltspor på Grenåbanen fra Lystrup til Hornstrup, så det bliver muligt at køre gennemkørende letbanetog til Grenå.

Der har været store problemer med letbaneprojektet i Aarhus. Det vil ikke være smart at gentage de fejl der er begået. Derfor ønsker SF, at der opbygges en organisation, der kan løse en lang række af opgaverne forbundet med at bygge letbaner – det kan f.eks. være Metroselskabet, som står for letbanen i Ring 3. Herved kan også sikres overførsel af erfaringer og teknologier fra den ene bane til den næste.

Letbanerne forudsættes finansieret 50/50% af staten og kommuner/regioner. Letbanebyggeri skal ikke omfattes af det kommunale anlægsloft (svarende til princippet for metroen).

| LETBANER | MIA. KR. |
|---|----------|
| Aarhus letbane, fase 2 til Brabrand og Hinnerup | 1,5 |
| Dobbeltspor dele af Grenåbanen | 0,2 |
| Fra Ring 3, Gladsaxe til Nørrebro station | 3,0 |
| Odense fase 2 til Vollsmose mv. | 1,9 |
| Heraf lokal finansiering | -3,3 |
| I alt statslig finansiering | 3,3 |

GODSTOG GENNEM JYLLAND

Dele af den østjyske motorvej er overbelastet. De borgerlige partiers løsning er en midtjysk motorvej. Det er en dårlig og overflødig løsning.

SF's løsning er som den ene del bedre togsystemer i Østjylland. Togfondens investeringer i nye baner i Østjylland (jernbanebro over Vejle Fjord samt ny bane Hovedgaard-Hasselager mv.) giver mulighed for at køre flere og hurtigere tog Kolding-Fredericia-Vejle-Horsens-Skanderborg-Aarhus og mellemliggende stationer, herunder med faste afgangstider fx hvert tyvende minut i en slags S-togs drift. Sammen med letbanerne i Aarhus vil det gøre toget til en attraktiv løsning for flere.

Den anden del af SF's løsning er at flytte gods fra lastbil til tog. Det er generelt en udfordring i Danmark fordi afstandene er så små. Men netop i Jylland kører mange lastbiler fra nord – herunder fra færgerne mellem Norge og Danmark - ned i Europa og omvendt. Der er potentiale for at flytte en stor del af den trafik over på tog. Det vil aflaste den Østjyske motorvej, Limfjordstunnelen mv. SF foreslår derfor:

- > **Elektrificering:** Gods transporteres bedst af el-tog. Det indgår i Togfonden, at hele

strækningen fra Fredericia til Frederikshavn skal elektrificeres. Også strækningen Hjørring- Hirtshals skal elektrificeres. Fredericia-Hamborg og videre ned i Europa er i dag elektrificeret.

- > **Dobbeltspor Tinglev-Padborg:** Den sidste lille banestrækning fra Tinglev til grænsen er der kun enkeltspor, hvilket ofte giver store forsinkelser, også for persontog.
- > **Shunt ved Aarhus vest:** I dag skal alle tog ind på og ud fra sækbanegården Aarhus H. Ved at etablere en forbindelse fra det nordlige til det sydlige spor over Aarhus Å ved Eskelund kan godstog ledes uden om Aarhus H, hvilket sparer tid, reducerer støj og øger kapaciteten på Aarhus H.
- > **En kort shunt** på det eksisterende baneterræn i Hjørring mv.

For at få fuldt udbytte af projektet er det ønskeligt, at der også sker forbedringer på banen fra grænsen og ned til Hamborg. Der bør optages forhandlinger med Tyskland herom. Der vil være mulighed for at projektet kan få EU-støtte.

GODSTOG NED GENNEM JYLLAND

| | MIA. KR. |
|--|----------|
| Shunt ved Aarhus | 0,5 |
| Elektrificering Aalborg-Frederikshavn | 0,9 |
| Elektrificering Hjørring-Hirtshals mv., shunt i Hjørring | 0,3 |
| Dobbeltspor Tinglev-Padborg | 0,8 |

BEDRE FORHOLD FOR BUSSER

Rejsetid er en afgørende faktor for, hvor mange der vælger bussen. Der er brug for at busrejsen bliver hurtigere, især i tætbyen i myldretiden. Det skal ske ved tiltag som busbaner, prioritering af bus ved lyssignaler, stoppesteder som det er nemt for bussen at komme ud fra etc. På landet

kan læskure med siddepladser, overdækket cykel-parkering og god trafikinformation være med at fremme brugen af busser, ligesom fleksible løsninger som flextrafik kan give en bedre dækning.

SF foreslår, at der afsættes i alt 1,5 mia. kr. med 50 pct. lokal medfinansiering.

BEDRE FORHOLD FOR BUSSER

Buspulje
heraf lokal finansiering

MIA. KR.

1,50
-0,75

Statslig finansiering

0,75

FREM MED CYKLERNE!

Cyklisme er sundt, cykler kan i høj grad afhjælpe trængsel i de store byer og for mange, herunder børn og unge, er cykel det hurtigste alternativ. Med el-cykler er der nu blevet lagt bedre muligheder for at bruge cykling på landet til pendling over afstande på 5-10 km eller længere. Det skal understøttes af flere cykelstier. Der har været afsat cykelpuljer i nogle år, men ikke i andre. SF foreslår, at der afsættes årligt 440 mio. kr. til cykelprojekter, heraf ca. 140 mio. kr. som lokal finansiering. Pengene skal gå til:

- > Cykelstier langs de rutenummererede veje (de gamle stats- og amtsveje), blandt andet for at skabe sikker cykling til skoler i landdistrikter og fremme (el-)cykelpendling og cykelturisme (fuld statslig finansiering).
- > Cykelpuljer med henblik på flere cykelbyer og enkeltprojekter – med kommunal medfinansiering på mindst 50 pct.
- > Supercykelstier med delt finansiering mellem stat og kommune
- > Bedre muligheder for at kombinere cykel og tog/bus

CYKLER

Cykelbyer, -puljer, statsveje og supercykelstier
heraf lokal finansiering

MIA. KR.

4,4
-1,4

Statslig finansiering

3,0

GODE SKIFTEFORHOLD MV.

Mange rejser kombinerer flere transportmidler. Det er derfor vigtigt, at der er gode skifte- og parkeringsforhold ved stationerne. Det skal være nemt og kort fra bus til tog; muligheder for at parkere sin (el)cykel, helst overdækket; mulighed for at sætte passagerer af fra biler og taxier etc. Endvidere skal der ved en række stationer uden for byerne være såkaldte parker-og-rejs anlæg, hvor man kan stille sin bil og køre videre med toget.

Information om afgangstider, forsinkelser etc. er meget vigtige. Og som noget nyt bør bilister, hvor motorvej og tog mødes kunne se skiltning om kø på motorvejen og om hvornår det næste tog går. Det vil fx være relevant ved den nye Køge Nord station.

I Togfonden er der afsat 400 mio. kr. til disse formål. SF ønsker beløbet hævet til 1,2 mia. kr. inkl. medfinansiering fra DSB, kommuner og regioner.

SKIFTEFORHOLD

| | MIA. KR. |
|------------------------------------|-----------------|
| Park og ride i Togfonden | 0,4 |
| Yderligere penge til skifteforhold | 0,8 |
| heraf lokal finansiering, DSB mv. | -0,4 |
| <hr/> | |
| I alt statslig finansiering | 0,8 |

FINANSIERING

Tabellen på næste side viser finansieringen af den grønne transportplan.

Resterende projekter fra togfondens fase 1 koster 13,2 mia. kr., som er finansieret.

SF ønsker at bruge 3,5 mia. kr. fra Infrastruktur-fonden, hvilket omfatter 0,5 mia. kr., der er afsat til hastighedsopgradering Ringsted-Odense samt 3,0 mia. kr. af ubrugte midler.

En række projekter giver betydelige driftsbesparelser og øgede billetindtægter – det gælder fx elektrificering og S-tog til Helsingør – og disse skønnes med usikkerhed at have en nutidsværdi¹ på 5,0 mia. kr. Disse driftsbesparelser er en dynamisk effekt, som bør indgå i finansieringen.

Femernprojektet – dvs. Sund og Bælt – bør dække mindst halvdelen af udgiften til de niveaufri skæringer ved Ringsted, da denne især nødvendig-gøres af godstog, der skal under Femern.

Der er frem til og med 2030 over 4 mia. kr. i ubrugte midler i investeringsdelen af Bedre-Billigere puljen, hvortil kommer 158 mio. kr. der allerede er sat af til delvis finansiering af projekter, der indgår i SF's grønne transportplan. SF foreslår at bruge i alt 4 mia. kr. heraf til den grønne transportplan.

Endelig indgår 17,4 mia. kr. fra et løft af de offentlige investeringer. Regeringen har afsat knap 13 mia. kr. frem til og med 2025, som den formentlig ønsker at bruge på motorveje. Fastholdes løftet efter 2025 vil der være omkring 24 mia. kr. til rådighed (SF ønsker at disponere de resterende midler til kommunerne, grøn omstilling mv., idet SF samtidig ønsker at skabe råderum til et yderligere løft).

Udgiftsskønnene er hovedsagligt baseret på skøn fra BaneDanmark, konsulentrapporter eller lignende. Enkelte skøn er SF's egne baseret på typiske kilometerpriser for nye baner og lignende. De fleste skøn tager udgangspunkt i "Ny anlægsbudgettering", hvilket betyder at de omfatter betydelige reserver på over 10 mia. kr. Såfremt udgiftsskønnene holder, frigøres disse reserver, som SF ønsker bruges til flere grønne trafikinvesteringer fx flere letbaner og cykeltiltag. SF har herudover indregnet en ekstra reserve på ca. ½ mia. kr. i det en del af udgiftsskønnene er usikre.

En række af finansieringselementerne er forligsbelagte, og anvendelse af midlerne forudsætter selvsagt enighed i forligskredsene.

1. Det er summen af driftsbesparelser mv. i anlæggenes levetid, der er tale om – under hensyn til at driftsbesparelser om fx 20 år har mindre værdi af driftsbesparelser næste år (tilbagediskontering).

FINANSIERING 2020-29

| | MIA. KR. |
|--|-----------------|
| Togfonden fase 1 | 13,2 |
| Infrastrukturfonden incl. Ringsted-Odense | 3,5 |
| Driftbesparelser | 5,0 |
| Femernprojekt | 1,0 |
| Bedre billigere | 4,0 |
| Fra løft af offentlige investeringer 2020-30 | 17,4 |
| <hr/> | |
| I alt statslig finansiering | 44,1 |
| Lokal medfinansiering | 5,9 |
| I alt | 50,0 |

| | |
|--|----------|
| <u>Baggrund for prioritering af løft af offentlige investeringer til transport</u> | Mia. kr. |
| Investeringsløft, regeringen 2020-25 | 12,8 |
| Videreførsel af løft 2026-29 | 11,2 |
| <hr/> | |
| I alt | 24,0 |