



Introduktion til dagens seminar

v/ transportminister Carina Christensen og
departementschef Jacob Heinsen

Organisationsdiagram





Program – formiddag

- 👑 Introduktion til dagens seminar
- 👑 EU-arbejdet i Transportministeriet
- 👑 Genopretning af jernbanenettet, trafikaftale 2007-14
- 👑 Beslutningsgrundlag vedr. udskiftning af Banedanmarks signalanlæg

- 👑 Infrastrukturkommissionen – generel orientering
- 👑 Nye principper for budgettering af anlægsprojekter



Program – eftermiddag

👑 Transportsektoren, CO₂-udledning og miljø

👑 Fast forbindelse over Femern Bælt

👑 Trafiksikkerhed

👑 Forsøg med modulvogntog

👑 Metrocityringen

👑 Beslutningsgrundlag vedr. åbning af markedet for post

👑 Perspektiver for de kommende år og afrunding af seminaret



Transportministeriets EU-politik

v/ kontorchef Susanne Isaksen



EU får stadig større betydning for dansk transportpolitik

- 👑 Transportsagerne udgør knap 20 procent af de sager, som afgøres mellem EU's ministerråd og Europa-Parlamentet
- 👑 EU-kontor i Transportministeriet
- 👑 Ansvar for EU-sager i organisationen (kontorer, styrelser, EU-netværk)
- 👑 EU-specialudvalget for transport
- 👑 2 attachéer til EU-arbejdet i Bruxelles



Rapport om Transport- og Energiministeriets EU-politik



Transport- og
Energiministeriet

Transport- og Energiministeriets EU-politik

August 2007





Målsætninger for EU-arbejdet på transportområdet

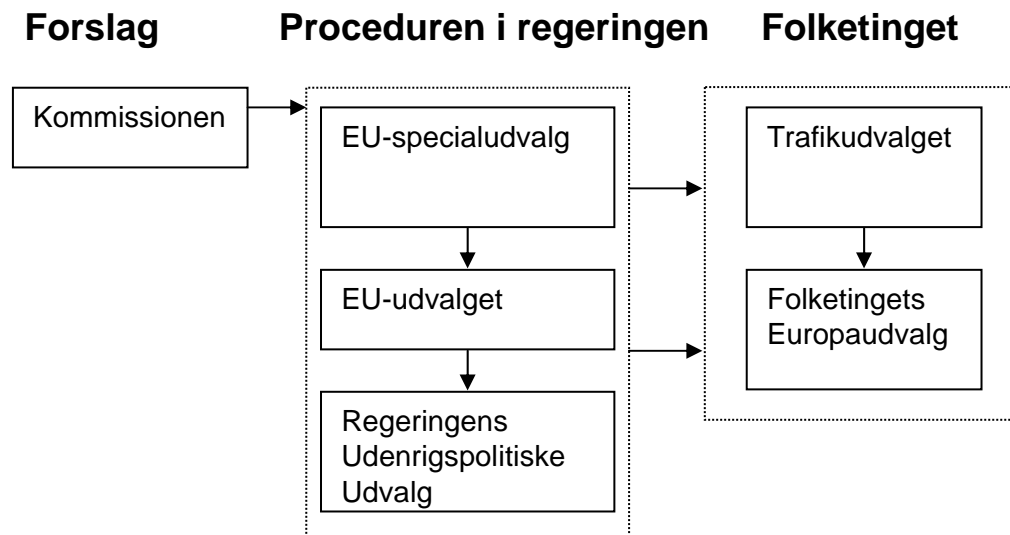
- 👑 Dansk transportpolitik i EU skal være til gavn for erhvervsliv, medarbejdere og borgere i Danmark og EU i relation til konkurrenceevne, forsyningssikkerhed, mobilitet, miljø og sundhed.
- 👑 Transportministeriet skal være med til at sætte dagsordenen i forhold til, hvilke transportpolitiske temaer EU tager op.
- 👑 Dansk deltagelse i transportforhandlinger i EU skal være proaktiv og målrettet.



Strategiske interesser

- 👑 **Øget liberalisering** af transportmarkederne og fair internationale konkurrencevilkår.
- 👑 **Fælles tekniske standarder** på europæisk plan, hvis globale standarder mangler.
- 👑 **Reduktion i flaskehalse og forsinkelser** i transportsystemet.
- 👑 Sikring af **effektivt samspil** mellem transportformerne
- 👑 **Fælles og relevante EU sikkerheds- og security-regler**, som er i rimelig balance med de dertil knyttede omkostninger.
- 👑 **Håndtering af miljøudfordringen**
- 👑 Fokus på **brugernes og forbrugernes rettigheder**.

Oversigt over den danske beslutningsprocedure





Hvordan møder TRU EU-sagerne?

- 👑 Hver gang Kommissionen kommer med et større forslag til en EU-retsakt, så sender vi et nærhedsnotat og et grundnotat over til TRU og FEU.
- 👑 Notaterne gennemgår forslaget indhold og konsekvenser i forhold til økonomi, miljø, forbrugerbeskyttelse etc., en vurdering af om nærhedsprincippet er overholdt, høringssvar fra organisationer samt et første bud på dansk holdning.
- 👑 Før hvert rådsmøde i EU sender vi et samlenotat og ministeren kaldes typisk i samråd i TRU, før forelæggelse i FEU.
- 👑 Når EU-direktiver skal gennemføres i dansk lov kræver det ofte politiske forhandlinger – fx postliberaliseringen.



Igangværende EU-sager på Transportområdet

Nyere initiativer:

👑 Grøn bog om bytransport

👑 Galileo

👑 3 vej-transport-forslag

- international godskørsel.
- buskørsel.
- udøvelse af vejtransporterhvervet.

👑 Godslogistik-pakke

- handlingsplan for godstransportlogistik.
- jernbanenet med fortrinsret for godstrafik.
- europæisk havnepolitik.

👑 Meddelelse om ændring af slotsreglerne

- (slots = ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavne).



Kommende EU-sager på Transportområdet

Bebudede initiativer fra Kommissionen:

👑 Lufttransport

- udvikling af "Det Fælles Europæiske Luftrum" (Single Sky).
- udvidelse af EASA's kompetencer.
- rapport om udviklingen af SESAR.
- Computer-reservations-systemet.

👑 Grøn transportpakke

- nye initiativer (bl.a. internalisering af eksterne omkostninger og grøn brændsel).
- model til evaluering af eksterne omkostninger for forskellige transportmidler.



Genopretning af jernbanenettet 2007-14

v/ afdelingschef Dorthe Nøhr Pedersen



Baggrund for trafiktaften fra 2006

👑 Trafiktaften fra 2006 består af to elementer vedrørende Banedanmark:

👑 En beslutning om at afvikle det samlede efterslæb på sporområdet mv.

👑 En principbeslutning om at udskifte signalsystemet efter 2014 (dette behandles under næste pkt.)

👑 Udgangspunktet for aftalen var et beslutningsoplæg fra Banedanmark, der:

👑 anslår det samlede økonomiske behov for perioden 2007-2014 til spor mv.

👑 anslår udviklingen i kanalregulariteten som følge af sporenes forbedrede kvalitet

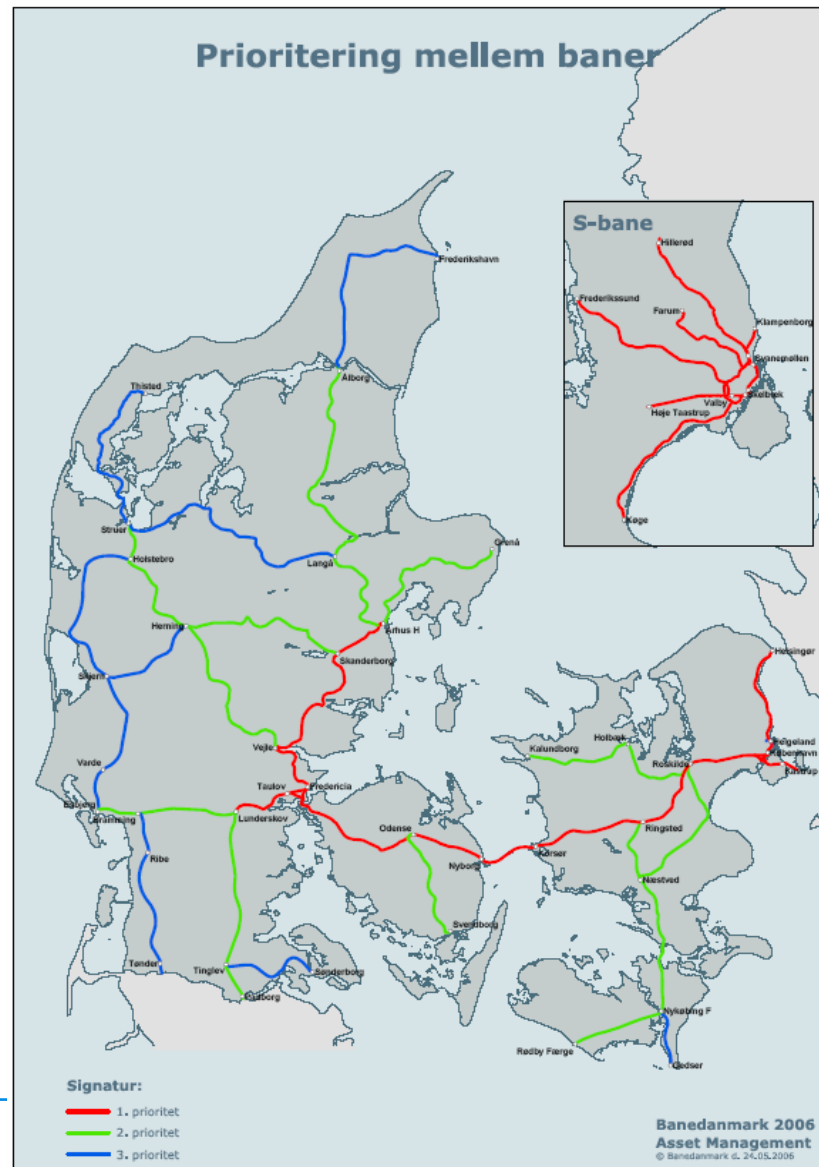
👑 baserer sig på en økonomisk gennemsnitsbetragtning for perioden, hvorfor der vil komme udsving mellem årene

👑 identificerer en række områder, hvor Banedanmarks viden skal styrkes



Prioritering af indsatsen

 Som grundlag for Banedanmarks beslutningsoplæg blev der fastlagt en politisk prioritering af de forskellige baner:



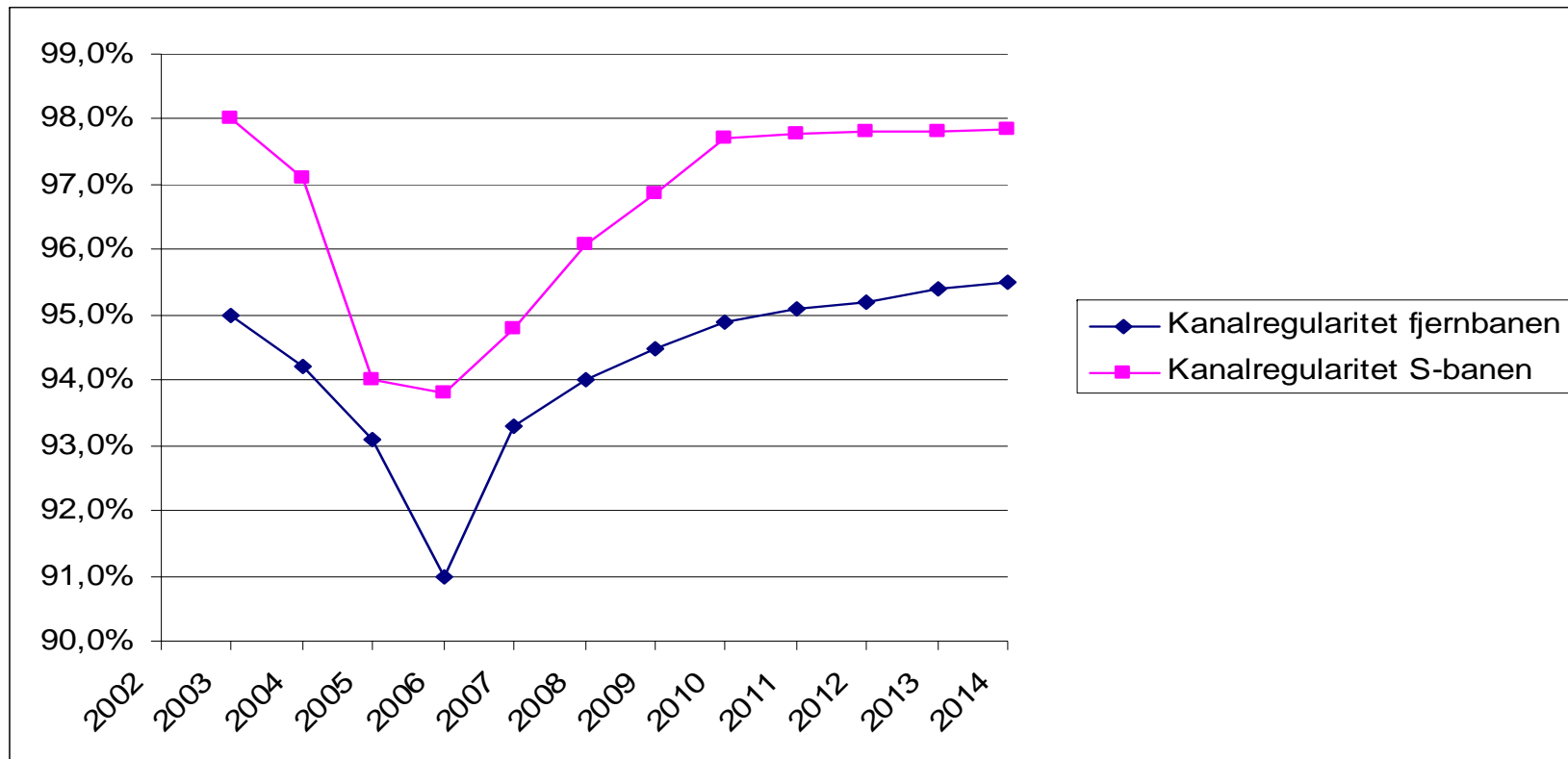


Hovedpunkter for Banedanmark 2007-2014

- 👑 Der bevilliges ca. 4 mia. kr. ekstra til genopretning af jernbanenettet mv. (ekskl. signaler) i perioden 2007-2014. I alt anvendes ca. 2,4 mia. kr. til fornyelse og vedligeholdelse pr. år.
- 👑 Kanalregulariteten på fjernbanen forventes at stige fra 91,0 pct. til i 2006 til 95,5 pct. i 2014
- 👑 Kanalregulariteten på S-banen forventes at stige fra 93,8 pct. i 2006 til 97,8 pct. i 2014
- 👑 Der er en risiko for markante driftsforstyrrelser frem til og med 2010
- 👑 Der etableres et nyt radiosystem på fjernbanen, der vil kunne understøtte det nye signalsystem. Der er bevilget 428 mio. kr. hertil
- 👑 Trafikinformationsudstyret fornyes på hovedstrækninger, hvorved antallet af passagerer, der oplever fejl på informationsudstyret, næsten halveres. Der er bevilget 47 mio. kr. hertil.
- 👑 Der afsættes en pulje på ca. 27 mio. kr. til forbedring af adgangsforhold for handicappede på stationer
- 👑 Banedanmark skal opnå en effektivisering på 2 pct. pr. år.



Den forudsatte regularitetsudvikling



Ovenstående regularitetsudvikling baserer sig på køreplanen fra 2006 fsva. fjernbanen. Efterfølgende er rejsetiden mellem København og Aalborg blevet hævet. Det giver i sig selv en bedre regularitet på fjernbanen. Derfor er kravet til Banedanmark blevet hævet tilsvarende. Efterhånden som sporets kvalitet mellem København og Aalborg forbedres, vil rejsetiden som minimum blive bragt tilbage på niveauet fra 2006 – senest med køreplanen 2011



Resultater i 2007 & planer for 2008

Resultater 2007

- 👑 Kanalregulariteten på S-banen blev 95,1 pct. , hvilket er 0,3 pct. point mere end målet for 2007
- 👑 Kanalregulariteten på fjernbanen blev 94,3 pct., hvilket er 0,3 pct. point mere end målet for 2007, efter justering for ekstra køretid KBH - Aalborg
- 👑 I 2007 blev der gennemført større sporfornyelse af Køge Bugt banen og Kystbanen (udestår restarbejder i sommeren 2008)

Planer 2008

- 👑 Kanalregulariteten på S-banen skal være 96,1 pct.
- 👑 Kanalregulariteten på fjernbanen skal være 94,8 pct.
- 👑 Sporfornyelse af dele af strækningen Fredericia – Århus i foråret. Det betyder 50 minutters længere rejsetid mellem København og Århus (fra 1. april til 1. juni 2008)
- 👑 Sporfornyelse af Farumbanen. Enkelte arbejder i foråret. Hele banen lukkes i sommerferien. Den yderste del lukkes endvidere i efteråret.



Beslutningsgrundlag vedr. udskiftning af Banedanmarks signalanlæg

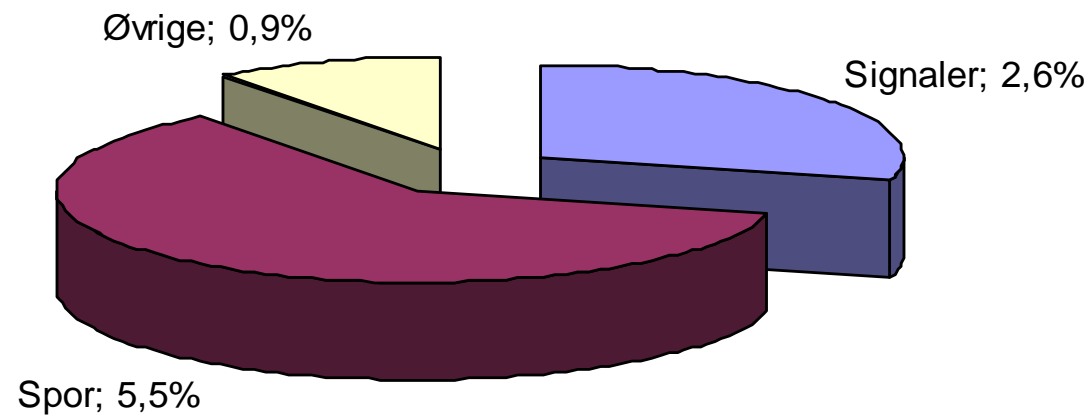
v/ kontorchef Hakon Iversen

Baggrund - en uafhængig strategianalyse



- 👑 Der blev gennemført en strategianalyse af Banedanmarks signalanlæg som grundlag for trafikaftalen fra 2006
- 👑 Analysen blev gennemført af det internationalt anerkendte konsulentbureau Booz|Allan|Hamilton
- 👑 Analysen viste:
 - 👑 at Banedanmarks signalanlæg er gamle (ca. 5 pct. fra før 1950 og mere end 30 pct. fra før 1960)
 - 👑 at antallet af fejl fra signalanlæg med den nuværende bevilling kan holdes stabilt frem til og med 2014, hvorefter antallet af fejl forventes at stige, hvis der ikke foretages yderligere investeringer (isoleret set ca. 3 pct. forringelse af regulariteten i 2020 i forhold til 2007)
 - 👑 at signalsystemet kun kan levetidsforlænges frem til 2020
 - 👑 at det vil være samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssigt at udnytte signalsystemets levetid i størst muligt omfang
 - 👑 at det vil være samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssigt at udskifte hele det nuværende signalanlæg på fjernbanen
 - 👑 At det vil være mest hensigtsmæssigt at anvende ERTMS niveau 2 (europæisk standard) på fjernbanen bl.a. pga. bedre regularitet og bedre mulighed for fejlretning

Signalers betydning for irregulariteten i 2006



Ovenfor ses en opdeling af den irregularitet på fjernbanen, som Banedanmark var ansvarlig for i 2006 på årsager. Kanalregulariteten på fjernbanen blev 91,0 pct., hvilket svarer til en irregularitet på i alt 9,0 pct.



Opsummering af trafiktalet fra 2006

- 👑 Der træffes en principbeslutning om at udskifte Banedanmarks signalanlæg efter 2014
- 👑 Det besluttes, at der skal udarbejdes et egentligt beslutningsoplæg herfor til fremlæggelse i 2008
- 👑 Beslutningsoplægget tager udgangspunkt i, at signalsystemet på fjernbanen udskiftes med et system baseret på den europæiske standard ERTMS niveau 2 – dog foretages en sammenligning med niveau 1
- 👑 ERTMS niveau 2 betyder, at alle ydre signaler fjernes. I stedet for modtager lokoføreren signalerne på en skærm i førerrummet. I niveau 1 fastholdes ydre signaler
- 👑 Udskiftningen af signalerne på fjernbanen skal senest være afsluttet i 2020 – muligheden for at afslutte udskiftningen allerede i 2018 undersøges
- 👑 På S-banen sigtes mod at indføre et standard bybanesystem
- 👑 Den samlede reinvesteringssomkostning (ekskl. risici) anslås til ca. 10 - 20 mia. kr.
- 👑 En central del af den igangværende signalprojekt er at etablere et mere præcist anlægsskøn og konkrete udrulningsplaner samt nedbringe identificerede risici