

MINISTEREN

Dato april 2006
J nr. 600-3

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Orientering om aftale mellem Banedanmark og Sund & Bælt i henhold til lov om Sund og Bælt Holding A/S

For god ordens skyld vil jeg orientere udvalget i en sag vedrørende lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S.

Loven blev fremsat i Folketinget i april 2005. Loven indebærer bl.a., at ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer vedrørende jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og jernbanetilslutningsanlæggende til den faste forbindelse over Øresund overdrages fra Banedanmark til Sund og Bælt-koncernen. Sund og Bælt-koncernen vil herefter skulle afholde udgifterne hertil.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at ændringerne vedrørende udgiften til vedligeholdelse er økonomisk neutral for staten og for Sund og Bælt-koncernen, idet Banedanmarks vederlag til Sund og Bælt –koncernen øges med det samme beløb, som Banedanmark sparer i udgifter til vedligeholdelse.

I forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget blev det fra anslået, at overdragelsen af vedligeholdelse af jernbaneforbindelsen fra Banedanmark til A/S Storebælt ville medføre en besparelse for Banedanmark på ca. 70 mio. kr. årligt. Vederlaget fra Banedanmark til Sund og Bælt var derfor forudsat reguleret med dette beløb.

Ved en revisorgennemgang af det af Banedanmark anslåede beløb har det efterfølgende vist sig, at Banedanmarks besparelse udgør ca. 59 mio. kr. pr år i 2006- tal. Dette beløb er fastlagt i forbindelse med, at Banedanmark og A/S Storebælt har indgået en aftale om overdragelse af vedligeholdelse og reinvesteringer og i den forbindelse foranstaltede Banedanmark en revisorgennemgang af Banedanmarks regnskabstal for 2004.

Banedanmark har oplyst, at forskellen mellem det i lovforslaget anslåede beløb og det reviderede beløb bl.a. skyldes følgende forhold:

I forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget blev der arbejdet på forskellige modeller vedrørende varetagelsen af infrastrukturforvalteropgaven på jernbaneforbindelsen over Storebælt. Her drøftedes muligheden for, at det var Sund & Bælt, der skulle varetage opgaven som infrastrukturforvalter på



Storebælt, herunder inklusive ansvar over for sikkerhedsmyndigheden og trafikstyring m.v. i stedet for Banedanmark, som hidtil havde varetaget opgaven. Denne model gik man bort fra sent i processen, og lovforslaget indeholder derfor bestemmelser om, at det er Banedanmark, der fortsat skal varetage opgaven. De 70 mio. kr. blev anslået ud fra den forudsætning, at Banedanmark fortsat skulle varetage infrastrukturforvalterrollen inklusive trafikstyring m.v. Tallet 70 mio. kr. indeholder derfor Banedanmarks "besparelse", såfremt den samlede infrastrukturforvaltning fremover skulle have været varetaget af Sund & Bælt. Omkostningerne til de opgaver, der i sidste ende forbliver i Banedanmark, er nu opgjort til ca. 6,8 mio. kr. årligt og skal således trækkes fra de 70 mio. kr.

Endvidere var omkostningerne for de første måneder af Banedanmarks vedligeholdelseskontrakt med A/S Storebælt fejlagtigt bogført som 2004-udgifter i stedet for 2003-udgifter. Banedanmark angiver, at dette beløb medfører en reduktion af Banedanmarks besparelse på knap 3,2 mio. kr. årligt.

Endelig er omkostninger inden for vedligeholdelseskontrakten mellem Banedanmark og A/S Storebælt, der vedrører en del af strækningen mellem Ringsted og Odense, og som ikke ejes af A/S Storebælt fejlagtigt medregnet. Dette beløb udgør 1,4 mio. kr. årligt.

Når ovennævnte betragtninger lægges sammen, vil der være et ændret skøn fra Banedanmarks side på ca. 11,4 mio. kr.

Overførslen af vedligeholdelsesforpligtelsen for jernbaneforbindelsen over Storebælt fra Banedanmark til Sund & Bælt giver derved anledning til en besparelse i Banedanmark på 59 mio. kr. årligt. Banedanmarks vederlag til Sund & Bælt vil derfor blive reguleret med dette beløb.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen