

Wellendorf Transportplanlægning

Niels Wellendorf
Fuglsangvej 18, 2830 Virum
niels.wellendorf@gmail.com
18. april 2014

Letbanefinansieringer

Der er flere muligheder for fordelingen af finansiering af letbaner end de modeller der pt. er valgt for Aarhus, Odense og Ring 3. Disse er i øvrigt heller ikke ens.

For selve anlægget af letbanerne (infrastrukturen) medvirker i de besluttede finansieringer i varierende omfang staten, regioner og kommuner.

For alle gælder dog at staten alene er med til at finansiere selve infrastrukturen men ikke materiel og værksteds- og trafikstyringsanlæg samt den efterfølgende drift.

Transportministeriet har som udgangspunkt haft den holdning at dette er et fast princip for finansiering af letbaner.

Det må imidlertid være den enkelte banes betydning for stat, region og kommuner, der afgør fordelingen af parternes andele i finansiering og drift.

Da der endvidere er forskel på hvor store de enkelte kommuner er, vil det være naturligt at der er forskelle.

En letbane til Billund er slet ikke det samme som en letbane i et storbyområde. Det svarer mere til en statslig regionalbane der betjener et nationalt knudepunkt (lufthavnen) eller en regional lokalbane (privatbane).

Grenåbanens yderste strækning er tilsvarende mere en statslig regionalbane og ikke en lokal bane. Men her er der jo også en region med, det er der ikke talt om omkring letbanen til Billund.

Metroen i Kbh. er reelt også en letbane, og trafikeres efter reglerne for letbaner. Men her er der ingen region med.

Staten har for metroen bl.a. indskudt salgsprovenuet for havnearealer.

Ring 3 letbanen er reelt en regional bane som lokalbanere (der før også var delvist kommunale). Den erstatter en række regionale buslinjer, men ingen kommunale.

Med så mange slags delte finansieringer, både for anlæg og drift, må der kunne argumenteres for forskellige finansieringer af letbanerne. Med mere region og mindre kommune.

Det er jo så også påfaldende at Nærumbanen, der ligesom Ring 3 letbanen betjener området mellem Kgs. Lyngby og Lundtofte, har en helt anden finansiering, både hvad angår investeringer og drift. Helt uden kommunalt tilskud. Men med reelt statsligt tilskud via tilskud til regionen.

(Ufuldstændig) Oversigt over finansieringer og ejerandele for letbaner mv:

Letbane i Ring 3

Finansiering af anlæg af letbane i Ring 3 jf. Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, Principaftalen af 20. juni 2013 og forslag til lov 65: %, Staten 40 %, regionen 26 %, kommunerne 34 %.

Finansiering af drift samt anlægsomkostninger til tog og teknik jf. aftaler og forslag til lov 65: Staten 0 %, regionen 43 %, kommunerne 57 %.

Letbane i Aarhus

Finansiering af anlæg af Aarhus letbane jf. lov af 16. maj 2012: Staten 47 %, regionen 5,8 %, Aarhus Kommune 47,2 %. (Der er et særskilt statsligt tilskud til eldrift helt til Grenå.)

Finansiering af drift samt anlægsomkostninger til tog og teknik: Staten 0 %, regionen 50 %, Aarhus Kommune 50 %.

Letbane i Odense

Finansiering af anlæg af letbane i Odense jf. Finanslovaftale december 2013: Staten 45,8 %, regionen 0 %, Odense Kommune 54,2 %.

Finansiering af drift samt anlægsomkostninger til tog og teknik: Staten 0 %, regionen 0 %, Odense Kommune 100 %.

Letbane Vejle - Billund

Oplæg til finansiering af anlæg af letbane til Billund: Staten 40 %, regionen 0 %, kommunerne 60 %.

Metroen i København

Finansiering af anlæg af metroliner i København: Staten 41,7 %, regionen 0 %, Københavns og Frederiksberg kommuner 58,3 %.

Finansiering af drift samt anlægsomkostninger til tog og teknik: Staten 41,7 %, regionen 0 %, Københavns og Frederiksberg kommuner 58,3 %.

Lokalbaner (Privatbaner)

Anlæg (fornyelser mv) samt større toganskaffelser: Staten giver indtil 2015 et tilskud til regionerne (tidligere til amterne)svarene til tidligere tilskud til amter og kommuner. Altså: Staten/regionerne 100 %, kommunerne: 0 %.

Fra 2015 indgår tilskuddet i de almindelige bloktilskud (DUT).

Finansiering af drift: Statens bidrag som til anlæg og anskaffelser er for driften allerede overgået til de almindelige bloktilskud (DUT). Så her: Staten 0 %, region 100 %, kommunerne 0 %.

Hvis regionerne nedlægger banebetjeningen bortfalder tilskuddene.