

NOTAT



Frihedsgrader vedr. privatbaner

I de kommende år kan regionerne se frem til et stort investeringsbehov vedrørende de private jernbaner, som regionerne har ansvaret for. Derfor har regionerne brug for flere frihedsgrader, for at kunne tilrettelægge driften på den mest hensigtsmæssige måde.

I dag står kriteriet 'Antal km privatbaner' i vejen for at regionerne eksempelvis kan lukke baner og erstatte disse med busser, såfremt dette bedre kan betale sig og vil give den bedste service. Kriteriet er påvirkeligt af regionernes prioriteringer, hvilket man normalt ikke anbefaler, når man sammensætter sådanne kriterier. Der er eksempler på, at regionerne har været nødt til at opgive planer om at lukke baner og omlægge driften til busser, fordi tabet af bloktilskud vil opveje den økonomiske gevinst herved.

De øgede frihedsgrader kan fx opnås ved at fastfryse kriteriet om antal km. Privatbanespor på et historisk niveau, indtil de samlede kriterier revideres eller evalueres næste gang.

Det skal bemærkes, at der er en teoretisk problemstilling vedr. privatbaner der dækker kun én kommune, idet den pågældende kommune som udgangspunkt vil være forpligtiget til at servicere egne borgere med kollektiv trafik, såfremt en sådan bane nedlægges. Det vides p.t. ikke om der overhovedet findes sådanne privatbaner, som ville kunne overvejes omlagt, men i givet fald kan problemstillingen for eksempel løses ved bilateral aftale mellem region og kommune.

Det nuværende investeringstilskud, der fra 2016 udlægges i bloktilskuddet, er fastsat på baggrund af en rapport fra Jernbanetilsynet der skønnede over investeringsbehovet frem til og med 2009. Af bemærkningerne til "Lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne" fremgår det:

13-05-2014

Sag nr. 14/1037

Dokumentnr. 24955/14

Jepp Hedegaard Munck

Tel. 3529 8285

E-mail: jhm@regioner.dk

”Investeringsstilskuddet er fordelt mellem amtskommuner og Hovedstadens Udviklingsråd på baggrund af Jernbanetilsynets vurdering af de respektive amtskommuners investeringsbehov, hvis privatbanedriften videreføres på det nuværende niveau i perioden 2000-2009.”

Investeringsstilskuddet er således fastsat med udgangspunkt i behovet i perioden 2000-2009. Dette understreges i aftalen mellem Regeringen og Amtsrådsforeningen, hvor det fremgår:

”De statslige investeringsstilskud til de respektive amter i 2001 fremgår af tabel 3.1. Investeringsstilskuddet er fordelt mellem amterne på baggrund af Jernbanetilsynets vurdering af de respektive amters investeringsbehov, hvis privatbanedriften videreføres på det nuværende niveau i perioden 2000-2009. Amterne får en andel af det samlede, statslige investeringsstilskud, der svarer til amternes andel af privatbanernes samlede investeringsbehov.”

Derudover blev der forud for overdragelsen af ansvaret til amterne, udarbejdet en rapport af Transportministeriet i 2000 benævnt ”Regional bus og togbetjening – Afrapportering fra udvalget om den regionale bus- og togbetjening.”. Af Transportministeriets rapport fremgår det:

”Det må således vurderes, at privatbanerne i årene efter 2010 vil stå over for en større reinvesteringsspukkel, og at de (meget) langsigtede gennemsnitlige reinvesteringssomkostninger i infrastrukturen derfor væsentligt overstiger de gennemsnitlige omkostninger i den kommende 5-10 års periode.”

Dermed har man allerede i 2000 været klar over, at det investeringsstilskud der blev fastsat med udgangspunkt i behovene for 2000-2009, ikke ville være tilstrækkelige på den længere bane.

Regionerne har foretaget en opgørelse af det forventede investeringsbehov for lokalbanerne over en kommende 10-årig periode. Der er taget udgangspunkt i kendte normer og krav til infrastruktur og materiel. Der er således ikke taget højde for evt. ændrede sikkerhedskrav, udvidelse af EU-krav til også at dække privatbaner eller risikotillæg. Vedr. samdriftsprojekter (fx letbane i Aarhus) er kun medtaget de investeringer som det er besluttet eller forventet af den pågældende region skal finansiere.

På den baggrund vurderer regionerne, at investeringsbehovet fra 2016 til 2025 vil være minimum 65 mio. kr. højere end det investeringsstilskud der

gives i dag. Dette er et minimumsbeløb, der afspejler hvad der er nødvendigt for at opretholde driften på banerne i 10 år, men vil kræve nye investeringer herefter. Derimod vil et fornyelsesscenarium, der afspejler reinvesteringer, der har karakter af egentlige fornyelser og dermed længere levetid (op til 40 år) vil formentlig være mere samfundsøkonomisk set i et længere perspektiv end 10 år. Udgifterne ved gennemførelse af et sådant scenarium forventes ifølge opgørelsen at overstige det nuværende investeringstilskud med ca. 120 mio. kr. om året."