



## **RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Nørrebrogade 39, 1. tv

2200 København N

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

23. januar 2015

Notat ved Niels Wellendorf

### **Privatbanernes fremtid og organiseringen af jernbanen i Danmark mv.**

Rådet for Bæredygtig Trafik ser med bekymring på fremtiden for privatbanerne, ikke mindst med udgangspunkt i truslerne mod Tølløsebanen og de uafklarede forhold for tilskuddene til privatbanerne.

Med de senere års store stigninger i passagertallet på alle landets privatbaner, hvoraf nogle har større passagertal end de mindste statslige banestrækninger, finder vi det vigtigt, at alle privatbanerne opretholdes og udbygges samt at deres økonomi styrkes.

Privatbanerne er mange steder, også i yderområderne, en væsentlig del af den kollektive trafik, hvor mulighederne for gode pendlingsforhold er af stor betydning.

I forbindelse med et kommende forslag til ændring af Lov om Jernbaner, samt ved den netop foretagne ændring af Lov om Trafikselskaber, er der sket en tydeliggørelse af banernes forhold, men også en fastholdelse af en række forskelligheder, som vi ikke finder fornuftige eller nødvendige.

Vi har derfor en række kommentarer til situationen og lægger op til en debat om den fremtidige organisering af jernbanerne i Danmark. (Uddrag af rådets kommentarer til udkast til ændring af Lov om jernbaner er vist i *appendiks 1*).

Ikke mindst de seneste muligheder for, at privatbanerne via statslige tilskud til regionerne kan køre på dele af det statslige banenet (forsøg i Nordjylland) og etableringen af helt nye baner, herunder letbaner, gør, at der er behov for en grundlæggende revision af privatbanebegrebet (herunder også at få 'omdøbt' banerne til f.eks. Regionale baner eller Lokalbaner).

#### **Aftalen om privatbanernes fremtid af 5. april 2000**

De nuværende forhold for privatbanerne er reguleret af Aftale mellem Regeringen og Amtsrådsforeningen om overdragelse af privatbanerne til amterne af 5. april 2000 (*vedlagt som bilag 1*). Jf. også pressemeddelelse fra Transportministeriet: <http://www.trm.dk/da/nyheder/2000/amterne-overtager-ansvaret-for-privatbanerne>

Aftalen blev udmøntet i Lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne af 20. december 2000:

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22011>

Denne er i 2005 ændret ved lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafiksselskaber, hvor regionerne overtog det økonomiske ansvar for privatbanerne, og trafiksselskaberne overtog amternes og HURs aktier i privatbaneselskaberne.

Det fremgår af aftalen, at der vil være en overgangsperiode på 15 år frem til udgangen af 2015, hvor først driftstilskuddet overføres til DUT-tilskud og til sidst også investeringstilskuddet ved udgangen af 2015.

Det er derfor vigtigt, at der nu sker en grundig overvejelse om det rigtige i at videreføre ordningen med, at tilskuddene gives til regionerne - baseret på de fremtidige udfordringer for privatbanerne og deres rolle i det samlede danske jernbanenet.

### **Problemerne med de nuværende statslige tilskud til privatbanerne**

Med først amternes og siden regionernes overtagelse af ansvaret for privatbanerne er de statslige tilskud i dag tildelt regionerne, men efter forskellige kriterier.

#### Driftstilskud

Driftstilskuddene til privatbanedriften indgår i dag som en del af de såkaldte DUT-tilskud til regional udvikling, som regionerne tildeles via Økonomi- og Indenrigsministeriet. Driftstilskuddene bortfalder hvis baner nedlægges. Et udvalg ser for tiden på, om der skal ske en ændring af den måde, tilskuddene beregnes på, da regionerne ikke finder tilskuddene dækkende.

En tidligere analyse af tilskudsberegningen, "Notat om Revision af strukturelle kriterier til fordeling af regionernes bloktilskud på udviklingsområdet" af december 2010, fandt dog den nuværende metode for den mest overskuelige, og der fandtes ikke anledning til at foreslå ændringer: <http://oim.dk/media/158732/revision-af-strukturelle-kriterier.pdf>.

Den andel af driftstilskuddene til regional udvikling i den enkelte region, som relateres til privatbanedriften, er pt. fastlagt efter antal km privatbanespor i regionen, hvilket umiddelbart ser rimeligt ud. Men behovet for tilskud svarer imidlertid ikke nødvendigvis til antal km spor inden for regionen. Trafikmængder og dermed billetindtægter kan variere meget fra bane til bane.

Den andel af de enkelte tilskud til regional udvikling, som er relateret til antal km privatbanespor er endvidere totalt set ikke brugt fuldt ud på privatbanedriften. Det fremgår således af notatet om Revision af strukturelle kriterier til fordeling af regionernes bloktilskud på udviklingsområdet af december 2010:

*For så vidt angår opgørelsen af fordelingen af bloktilskuddet medfører kriteriet en påvirkning af regionernes incitament til at ændre i antallet af kilometer privatbanespor med henblik på f.eks. omlægning til busruter, idet regionens andel af bloktilskuddet, der fordeles efter kriteriet, vil falde ved evt. nedlæggelse af en privatbane og dermed bortfald af udgiften. Incitamentet forstærkes af, at der ikke er direkte sammenhæng mellem det beløb, som regionerne anvender direkte i tilknytning til privatbanerne, og de midler, som bliver fordelt efter kriteriet. Det er således opgjort, at der fordeles en større del af bloktilskuddet efter kriteriet end svarende til regionernes udgifter til privatbanerne. I 2008 var det samlede bloktilskud til regionernes udviklingsopgaver på 1.689 mio. kr., hvoraf ca. 370 mio. kr. blev fordelt efter kriteriet om antal kilometer privatbanespor. Transportministeriet har opgjort, at regionernes samlede tilskud til privatbanerne i 2008 udgjorde 293 mio. kr.*

Driftstilskuddet til privatbanerne er meget ujævnt fordelt på regionerne. Tilskuddene foranlediget af driften af privatbanerne udgør, jf. ovenfor, en væsentlig del af de tilskud, regionerne modtager til regional udvikling, der bl.a. også omfatter anden kollektiv trafik i form af busdrift.

Nogle regioner ønsker imidlertid at have mulighed for selv at kunne beslutte at nedlægge privatbaner og omlægge trafikken til busdrift, og ønsker at dette kan ske uden bortfald af det statslige driftstilskud.

I Region Syddanmark forsøgte man således at nedlægge Vestbanen, hvilket dog ikke lykkedes, og i dag udføres driften på kontrakt med Arriva med nye tog. Der har i de seneste år været en passagerstigning på ca. 25 %, hvilket ikke ville have været muligt ved omlægning til en række regionale og lokale buslinjer. Varde Kommune har dog måttet deltage med tilskud til driften af banen.

Netop nu diskuterer Region Sjælland at nedlægge Tølløsebanen, medmindre man får forhøjet de statslige tilskud i forhold til det, der udløses ved overgang til det rene DUT-princip.

Det anføres ofte, at driftstilskuddet omregnet til tilskud pr. rejse for nogle privatbaner er højt, og højere end for en tilsvarende rejse med bus.

Det skal hertil for det første bemærkes, at jernbanen betaler for de fulde omkostninger ved kørslen, herunder for vedligehold af infrastrukturen. For det andet understreges, at de to trafikformer ikke uden videre kan sammenlignes. Attraktiviteten (rejsetid, komfort, præcision) ved moderne togtransport overstiger væsentligt den tilsvarende kvalitet ved bustransport - hvilket også manifesteres ved de stigende trafiktal for landets privatbaner og den klare tendens til at vælge skinnebåren trafik frem for busser, når den kollektive trafik skal moderniseres. Det gælder således bl.a. for de 4 letbaneprojekter i Aarhus, Odense, Aalborg og København.

#### Investeringsstilskud

Investeringsstilskuddene tildeles i dag af Transportministeriet efter en særlig nøgle, men det har været tanken, at disse tilskud fra og med 2016 også skal tildeles som en del af DUT-tilskuddene.

I dag er tilskuddene tildelt efter et tidligere opgjort investeringsbehov for de enkelte baner, og har derfor i vidt omfang dækket de reelle behov.

Såfremt tilskuddene fremover skal tildeles efter de almindelige DUT-beregninger, vil tilskuddene overhovedet ikke have nogen sammenhæng med de reelle behov for investeringer i de kommende år.

Der er samtidig - i god tråd med det tilsvarende og for længst erkendte behov for genopretning af den statslige jernbane - opgjort et betydeligt reinvesteringsbehov for baneinfrastrukturen, hvilket også har sammenhæng med, at der i dagens trafik på mange strækninger køres 20-25 % flere togkilometer end i 2001, og LINT, IC2 og Desiro togene har højere akseltryk og kører væsentlig hurtigere end de tidligere benyttede Y-tog.

Danske Regioner har sammen med lokalbaneselskaberne og trafikkselskaberne i foråret 2014 udarbejdet en analyse over de nødvendige reinvesteringer på de enkelte lokalbanestrækninger for perioden 2016-2025.

Analysen er beskrevet i notat af 20. marts 2014 fra Danske Regioner, "Overblik over investeringsbehov for privatbanerne 2016-2025". *Notatet er vedlagt som bilag 2.*

I analysen er der beskrevet 3 scenarier, fra en simpel opretholdelse til en egentlig opgradering og til et niveau på højde med det, der er tænkt for det statslige banenet med Togfonden DK.

Det er indlysende, at kun en egentlig opgradering vil kunne give privatbanerne en ordentlig fremtidssikring.

Analysen har været tænkt anvendt til drøftelser mellem Danske Regioner og Staten om mulighederne for at indgå en ny aftale om øremærket anlægstilskud i stedet for, at det nuværende investeringstilskud fra 2016 blot overgår til at være en del af det almindelige bloktilskud.

Det sidste ville f.eks. betyde at Region Sjælland forlods, efter regionens beregninger, ville miste 12-15 mio. kroner om året, trods det forhold, at det er den region, der har flest kilometer privatbanespor, ca. 40 % af de i alt ca. 500 km privatbanespor.

Yderligere investeringsbehov i privatbanerne vil komme, såfremt det besluttes, at privatbanerne skal udbygges med det nye signalsystem, som i de kommende år udrulles på *alle* statslige banestrækninger i Danmark.

Som *bilag 3* er vedlagt en oversigt, der viser forskellene ved forskellige fordelingsmåder for investeringstilskuddene samt viser det fremtidige behov for investeringer.

### **Privat- eller statsbane?**

Det er primært historiske (og økonomiske) tilfældigheder, der har afgjort hvilke baner, der i dag er privatbaner og hvilke der er statslige og hvem der har kørt som operatør på strækningerne. Nogle baner har tidligere været private og er i dag statslige, f.eks. Falsterbanen, Svendborgbanen og Hareskovbanen. Modsat er en tidligere statsbane i dag privatbane, strækningen Hillerød – Snekkersten, "Lille Nord".

Endvidere har nogle privatbaner kørt gennemgående tog på det statslige banenet med tog eller vogne f.eks. til/fra København (Lollandsbanen, Odsherredsbanen samt Frederiksværkbanen og Gribskovbanen). Samarbejdet med DSB har desuden betydet, at DSB kørte gennemgående tog mellem København og bl.a. Nakskov på Lollandsbanen og Nykøbing Sj. på Odsherredsbanen. Tølløsebanens tog har i mange år kørt på statens spor mellem Tølløse og Holbæk samt mellem Høng og Slagelse. I 1997 solgte Banedanmark infrastrukturen Høng-Slagelse til daværende Høng-Tølløse Jernbane, i dag Regionstog A/S.

Også i dag udfører privatbanerne trafik på det statslige banenet, f.eks. på strækningen Snekkersten-Helsingør hvor Lokalbanen kører.

Omvendt kan operatører, der kører på det statslige jernbanenet også trafikere lokalbanestrækninger. Det sker således på Vestbanen (ved Arriva) med gennemgående tog Nr. Nebel-Esbjerg, og indtil letbanen i Aarhus er færdig også på Odderbanen (ved DSB) med gennemgående tog Odder-Grenå.

Samkørsel med flere operatører på samme strækning kan også give et bedre trafikudbud og en mere effektiv udnyttelse af materiel.

Hvorvidt en banestrækning bør være statslig eller privat (regional) burde i stedet for af historiske årsager fastlægges ud fra en vurdering af banens betydning for betjeningen af det område, den ligger i og for sammenhængen i landsdelstrafikken.

Her kan vejnettets tilhørsforhold være et udgangspunkt for en vurdering.

#### Sammenligning mellem det statslige banenet og vejnet

Før amternes nedlæggelse og overflytningen af disses vejnet til staten og kommunerne var der en vis sammenhæng mellem hvilke strækninger, der på såvel banesiden som vejsiden varetoges af staten og hvilke der var regionale (amtslige).

Med dagens mange flere statsveje vil det derfor være naturligt at sammenligne ud fra det tidligere statsvejnet (*se også appendiks 2*):

#### *Strækninger med statsvej men med privatbane:*

- Odsherredsbanen,
- Lollandsbanen,
- Hirtshalsbanen, der endvidere indgår i det europæiske TEN-banenet.

#### *Strækninger med statslig bane men med amtsvej:*

- Bramming – Tønder,
- Tinglev – Sønderborg,
- Esbjerg – Struer,

#### *Og delvis:*

- Ringsted – Næstved,
- Langå – Struer,
- Struer – Thisted.

For de øvrige statslige baner var der også statsveje med i princippet samme linjeføringer.

Hvorvidt denne sammenligning kan danne udgangspunkt for en evt. ændring af banernes tilhørsforhold må naturligvis også skulle bero på en række andre forhold.

Herunder ikke mindst den konkrete togbetjening af strækningerne. Hvor den egentlige landsdelstrafik må forudsættes udført på et statsligt banenet, men hvor den mere regionale og lokale trafik kan udføres af regionalt funderede baneselskaber.

## Nye muligheder for privatbanerne

Med baggrund i lokale ønsker, er der i forbindelse med ændringen af Lov om Trafik-selskaber (som et forsøg) givet mulighed for, at man i Nordjylland med statsligt tilskud til Region Nordjylland overlader det til denne at indkøbe trafik, formentlig hos privatbanen Nordjyske Jernbaner, til dækning af det regionale og lokale trafikbehov.

Denne model for løsning af lokale/regionale kollektive trafikopgaver kan også benyttes andre steder. Ved elektrificeringen af banestrækningen Køge Nord - Køge - Næstved vil denne banes tog fremover fortsætte ad den nye bane fra Køge Nord til København. Statens banestrækning Køge-Roskilde vil med fordel så kunne trafikeres af Regionstog med direkte tog mellem Østbanen og Roskilde.

Tilsvarende kan andre dele af trafikken på det statslige banenet tænkes helt eller delvis at blive indkøbt af regionerne. Som eksempler kan nævnes banetrafikken på en kommende Esbjerg Nærbane og en udvidelse af Lemvigbanens trafik, så togene fortsætter mellem Vemb og Holstebro.

Region Sjælland har i "Vision for banetrafikken i Region Sjælland" af marts 2013 udarbejdet en vision for jernbanernes passagertrafik i regionen. Man går på tværs af organiseringen i statslig og regional jernbane med fokus på en sammenhængende banebetjening, f.eks. gennem et større samarbejde mellem DSB og Regionstog. Sammen vil de kunne skabe en effektiv trafikbetjening på hele det regionale net.

Regionens vision synes værd at indgå i overvejelserne om fremtiden for privatbanerne og organiseringen af jernbanen i Danmark:

<http://www.regionsjaelland.dk/dagsordener/Dagsordener2014/Documents/2035/2617586.PDF>

<http://www.regionsjaelland.dk/dagsordener/Dagsordener2015/Documents/2221/2522354.PDF>

Imidlertid har Transportministeriet ikke i første omgang haft samme visionære tilgang til ideerne:

<http://www.regionsjaelland.dk/dagsordener/Dagsordener2014/Documents/2035/2617585.PDF>

<http://www.regionsjaelland.dk/dagsordener/Dagsordener2015/Documents/2221/2522355.PDF>

Også Lokalbanen har i samarbejde med Movia lavet en Visionsplan for Lokalbanerne, der viser mange relevante udbygningsmuligheder for Lokalbanerne i Nordsjælland:

<http://www.lokalbanen.dk/media/7956/Visionsplan.pdf>

## Godstrafikken på privatbanerne

For flere af privatbanerne er godstrafik en naturlig del af trafikken. Men dette kræver også udbygninger og ikke mindst gode muligheder for godstransporternes videre kørsel på det statslige banenet.

Her kan nævnes det statslige tilskud til godsanlæg på Hirtshalsbanen, samt det jf. aftalen om Togfonden DK igangsatte analysearbejde om delvis udbygning til dobbeltspor på dele af strækningen mellem Aalborg og Hirtshals og muligheden for en senere elektrificering helt til Hirtshals.

Også på Lemvigbanen kan der påregnes en udvidet godstrafik fra Thyborøn. Her er der behov for udbygninger bl.a. i form af en godsbaneshunt uden om Lemvig og på det statslige banenet i tilslutning til banen.

## **Nye typer af "privatbaner"**

### Letbaner

Etablering af letbaner i og omkring de store byer medfører en helt ny type "privatbaner". Men disse forudsættes så finansieret på helt andre måder end de gamle privatbaner. Også selv om letbanetogene vil skulle benytte tidligere såvel statslige som regionale banestrækninger.

Dette er i første omgang tilfældet i Aarhus, hvor den statslige bane Grenåbanen ombygges med statstilskud til letbane og efterfølgende overgives fra staten til regionen og kommunerne uden efterfølgende tilskud. Og hvor Odderbanen vil overgå fra regional privatbane til letbane.

Fra andre lande kendes letbaner i form af "Tram-train", der på samme måde som letbanen i Aarhus benytter egentlige jernbanestrækninger, men også med blandet trafik. Det er en transportform, som også kan tænkes indført på sigt for nogle af de øvrige kommende letbaner ved tilkoblinger til det øvrige banenet og evt. som ny driftsform på andre banestrækninger, såvel statslige som på privatbanerne.

Det vil også være naturligt, jf. visionsplanen for Lokalbanen, at omdanne Nærumbanen til letbane og koble den til letbanen i Ring 3.

### Andre nye baner

Med vedtagelsen af at bygge/undersøge helt nye banestrækninger som banen til Billund, banen til Aalborg Lufthavn og en evt. bane fra Aarhus til Silkeborg, er der i første omgang tænkt på disse som en del af det statslige banenet. Dette kan synes fornuftigt, men bør også være noget, der skal indgå i en samlet overvejelse om hvilke baner der skal være statslige eller regionale.

## **Infrastrukturforhold på privat- og regionalbaner**

For de statslige regionale banestrækninger er der påregnet en opgradering til hastigheder på op til 160 km/t for fleres vedkommende, og selv for de mindst trafikerede statslige baner som Tinglev – Sønderborg og Struer - Thisted er der påregnet anvendt mange penge til opgraderinger. Hertil kommer helt nye signalanlæg på hele det statslige banenet.

Tilsvarende opgraderinger burde derfor være naturlige for sammenlignelige privatbaner med udgangspunkt i scenarie 3 i det tidligere nævnte notat fra Danske Regioner, "Overblik over investeringsbehov for privatbanerne 2016-2025",

Herunder findes det også naturligt at drøfte en elektrificering af Lollandsbanen, Odsherredsbanen, Hirtshalsbanen og Skagensbanen set i sammenhæng med de statslige planer om elektrificering – ikke mindst set i en mulig trafikeringsmæssig sammenhæng, nævnt tidligere i dette notat.

Også privatbanernes passagertal, der i nogle tilfælde klart overstiger benyttelsesvolumenet på nogle af de statslige regionale banestrækninger må tages i betragtning, når det skal vurderes hvor opgraderingerne har størst virkning.

En benchmark i 2012 har i øvrigt vist, at der på sammenlignelige strækninger er stor forskel på vedligeholdelsesomkostningerne pr. banekilometer mellem privatbanerne og Banedanmark.

Dette må formodes til dels at skyldes, at Banedanmark bygger og vedligeholder sidebanerne ud fra normer på samme høje niveau som hovedstrækningerne på trods af, at der ikke er tilnærmelsesvis samme tunge trafik. Men også at privatbanerne med deres begrænsede midler har forstået at effektivisere vedligeholdelsen af infrastrukturen.

Det kan derfor tænkes, at der også for de statslige sidebaner og nogle af de nye baner kan anvendes nogle enklere og dermed billigere banenormer.

### **Meget forskellig og uigennemskuelig finansiering af jernbanen i Danmark**

Ud fra privatbanernes aktuelle økonomiske situation og de øvrige ovenfor beskrevne forhold er det tydeligt, at finansieringen af jernbanen i Danmark som helhed fremtræder som et større kludetæppe – et forhold, der bør give anledning til en samlet revurdering af de fremtidige finansieringsmæssige forhold for jernbanesektoren i Danmark.

Selv for de nytilkomne letbaner må der konstateres forskellige finansieringsformer. For alle letbanerne gælder dog, at staten alene er med til at finansiere selve anlægget af infrastrukturen, men ikke materiel og værkssteds- og trafikstyringsanlæg samt den efterfølgende drift.

Transportministeriet har her som udgangspunkt haft den meget firkantede holdning, at dette skal være et gældende princip for finansiering af letbaner. Det må imidlertid være den enkelte banes betydning for stat, region, kommuner og kunder, der afgør fordelingen af parternes andele i finansiering og drift.

Letbaner der ikke udelukkende kører i et storbyområde, kan siges at svare til en statslig regionalbane eller en regional lokalbane (privatbane). Grenåbanens yderste strækning er således mere en statslig regionalbane og ikke en lokal bane. Odderbanen vil også skulle overgå fra regional privatbane til letbane. Her ser det samtidig ud til, at det nuværende driftstilskud via regionen til privatbanen fortsætter.

Ring 3 letbanen er reelt en regional bane. Den erstatter en række regionale buslinjer, men ingen kommunale. Alligevel skal kommunerne være medfinansierende her.

Det er jo så også her 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 tilskuddet til regionen.



Metroen i Kbh. (der rent teknisk og normmæssigt er en letbane, og trafikeres efter reglerne for letbaner) er finansieret af staten og kommunerne, men her er der ingen region med. Til gengæld har staten medfinansieret voldsomt, således også bl.a. indskudt salgsprovenu for havnearealer.

(Som *appendiks 3* er vist en (ufuldstændig) oversigt over nuværende finansieringer).

### **Fremtidig ordning for tilskud til privatbaner mv.**

Som det fremgår ovenfor, er der behov for en samlet reorganisering og restrukturering af jernbanesektoren i Danmark med en tilhørende ajourføring af det økonomiske ansvar for respektive dele af infrastrukturen. Dette behov er i særdeleshed tydeliggjort ved tilkomsten af Togfonden DK, de mange nye (og gode) letbaneprojekter og det nytilkomne problem med de helt åbenbart diskriminerende tilskudsordninger for privatbanerne.

I dette notat indskrænker vi os dog til konkret fremsættelse af forslag vedrørende de nuværende privatbaner.

Alle de mange muligheder for nye former for kørsel gør, at vi foreslår at tilskuddene til privatbanerne fremover ikke gives som en del af DUT-tilskuddene fra Økonomi- og Indenrigsministeriet, men i stedet – som i "gamle dage" – gives fra Transportministeriet. Det vil så for både drifts- og investeringstilskuddene sige, at de gives på baggrund af de konkrete behov for kørselsomfang og infrastrukturudbygninger.

Ved at driftstilskuddene gives fra Transportministeriet, kan det også give bedre muligheder for at flytte tilskud fra indkøb af trafikken fra staten til regionerne og omvendt, således som i forbindelse med forsøget i Nordjylland.

Endvidere sikres det herved, at privatbanerne i højere grad driftes, vedligeholdes og moderniseres på niveau med det statslige banenet og de nye banetyper, og herunder også sikkerhedsmæssigt være på højde med det statslige banenet og de nye baner.

Mere radikalt kan der overvejes en løsning, hvor privatbanernes infrastruktur overgår til staten, hvilket bør give yderligere sikkerhed for, at banerne opretholdes og indgår på lige fod med det øvrige banenet, når der sker opgraderinger, herunder af signalanlæg.

Herudover er det vigtigt, at selve driften på banerne koordineres tæt med trafikeringsplanerne for det statslige banenet, således at der sikres ensartede betjeningsfrekvenser og effektive korrespondancer.

Vi opfordrer endvidere til, at planerne for den regionale og lokale togkørsel i højere grad udvikles og gennemføres i et snævert samarbejde mellem staten og regionerne, således at regionale/lokale forhold tilgodeses. Som eksempel på utilstrækkelig koordinering kan nævnes, at man i Region Sjælland allerede har et "R-net" med ½ times drift på såvel privatbanerne som på en række regionale buslinjer, mens der på det statslige banenet på Sjælland flere steder kun er timedrift.

Endelig nævnes, at letbanerne kan defineres som 'privatbaner' og dermed gives mulighed for tilførsel af en fortsat statslig medfinansiering, også af driften.

## **Appendiks 1**

Kommentarer (uddrag om privatbanerne) i høringsnotat af 26. august 2014 fra Rådet for Bæredygtig Trafik udkast til Forslag til ændring af Lov om Jernbane:

*Privatbanerne er kun tilfældigt nævnt i lovudkastet. Der henvises i stedet til Lov om trafikselskaber.*

*Det vil være hensigtsmæssigt om også de forhold på privatbanerne som er sammenlignelige med det øvrige jernbanenet er indeholdt i Lov om jernbane.*

*Ikke mindst i sammenhæng med det i kommentarerne til § 2, stk. 5 nævnte om kørsel på det statslige jernbanenet.*

*Ud over omkring Aalborg som omhandlet i lov 136a om Trafikselskaber, vil dette fremover skulle ske på strækningen mellem Roskilde og Køge, med mindre infrastrukturen her overgår til Regionstog.*

*Og ligesom det allerede sker på strækningen mellem Snekkersten og Helsingør hvor Lokalbanen udfører trafik.*

*Omvendt kan operatører der kører på det statslige jernbanet også trafikere privatbanestrækninger.*

*Det sker således på Vestbanen (Arriva) og indtil letbanen i Aarhus er færdig også på Odderbanen (DSB).*

*Helt generelt burde privatbanernes infrastruktur være en del af det statslige jernbanenet, ligesom trafikeringen af dem burde være en del af den statslige jernbanetrafik.*

*Dette vil lette arbejdet med at modernisere og opgradere privatbanerne som i dag ofte støder ind i økonomiske problemer i regionerne trods et målrettet bloktilskud til privatbanedriften. Eksempelvis som det er sket ved Vestbanen og som det nu sker for Tølløsebanen.*

## **Appendiks 2**

Kort over statsveje og jernbaner:

Statsvejene 2003:

<http://www.statensnet.dk/pligtarkiv/fremvis.pl?vaerkid=39782&repriv=0&filid=16&arkiv=1>

Statsvejene 2014:

<http://www.vejdirektoratet.dk/SiteCollectionImages/Andre/Danmarkskort%20med%20Statsveje2014.pdf>

Banenettet 2014:

[http://www.bane.dk/db/filarkiv/17852/Bilag\\_3\\_1A.pdf](http://www.bane.dk/db/filarkiv/17852/Bilag_3_1A.pdf)

### **Appendiks 3**

#### **(Ufuldstændig) Oversigt over finansieringer og ejerandele for jernbanen i Danmark:**

##### Statens baner

Investeringer i infrastruktur: Staten betaler via Banedanmark for nyanlæg og vedligeholdelse. Endvidere opkræver Banedanmark afgifter for benyttelse af banerne hos operatørerne. Staten: 100 %, regioner/kommuner: 0 %.

Drift og materielanskaffelser: Staten betaler via kontrakter, dels udbudte, dels forhandlede (DSB) for driften og materielanskaffelser. Herudover indgår billetindtægter som en væsentlig del af finansieringen. Staten: 100 %, regioner/kommuner: 0 %.

For driften af de regionale tog i Nordjylland betaler staten fra 2017 et tilskud til regionen, der indkøber trafikken (forhandlet) af Nordjyske Jernbaner. Herudover indgår billetindtægter som en væsentlig del af finansieringen.

##### Lokalbaner (Privatbaner)

Investeringer i infrastruktur samt større toganskaffelser: Staten giver indtil 2016 et tilskud til regionerne (tidligere til amterne)svarende til tidligere tilskud til amter og kommuner. Altså: Staten/regionerne: 100 %, kommunerne: 0 %.

Fra 2016 er tilskuddet tænkt at indgå i de almindelige bloktilskud (DUT).

Finansiering af drift: Statens bidrag til driften er allerede overgået til de almindelige bloktilskud (DUT). Staten betaler således tilskud til regionerne, der herefter betaler 100 %, kommunerne 0 %. Herudover indgår billetindtægter som en væsentlig del af finansieringen.

Hvis regionerne nedlægger banebetjeningen bortfalder tilskuddene.

##### Letbaner

##### Letbane i Ring 3

Finansiering af anlæg af letbane i Ring 3 jf. Samarbejdsaftalen af 29. juni 2011, Principaftalen af 20. juni 2013 og Lov 165 af 26. februar 2014: Staten 40 %, regionen 26 %, kommunerne 34 %.

Finansiering af drift samt anlægsomkostninger til tog og teknik jf. aftaler og Lov 165: Staten 0 %, regionen 43 %, kommunerne 57 %.

### Letbane i Aarhus

Finansiering af anlæg af Aarhus letbane jf. lov af 16. maj 2012: Staten 47 %, Region Midtjylland 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 %.

### Metroen i København

Hidtidig finansiering af anlæg af metrolinjer i København: Staten 41,7 %, regionen 0 %, Københavns og Frederiksberg kommuner 58,3 %.

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

Med seneste politiske aftale overtager kommunerne fremover ansvaret for nye metro-anlæg.