

NOTAT

Dato 12. september 2016  
J. nr. 2016-1955

## Kommissorium for en analyse af privatbanernes infrastruktur

### **Baggrund**

Med baggrund i Transport- og Bygningsudvalgets Beretning af 26. maj 2016 over Forslag til folketingsbeslutning om overdragelse af den regionale jernbaneinfrastruktur og ansvaret for den regionale jernbanedrift til staten (B 90) er det besluttet, at der skal gennemføres en analyse af privatbanernes drift og vedligehold af infrastrukturen.

Af beretningen fremgår:

*”S, DF, V, EL, LA, SF og KF opfordrer ministeren til at gennemføre en analyse, som kan bidrage med at skabe klarhed over konsekvenserne for staten ved en overdragelse af ansvaret for drift og vedligeholdelse af privatbaneinfrastrukturen.*

*Analysen skal som noget centralt indeholde en nærmere kortlægning af privatbanernes tilstand og en kvalificeret sammenligning mellem privatbanernes og Banedanmarks investeringsniveau.*

*S, DF, V, EL, LA, SF og KF konstaterer, at hovedparten af finansieringen af regionernes nettoudgifter til privatbaneopgaven i dag ligger i bloktilskuddet. De officielle opgørelser viser, at regionerne har gode økonomiske rammer for at løse privatbaneopgaven. S, DF, V, EL, LA, SF og KF finder i lyset heraf, at det bør være en forudsætning for analysen, at en eventuel overdragelse af infrastrukturen i udgangspunktet skal kunne gennemføres udgiftsneutralt for staten.”*

### **Indhold**

Analysen skal omfatte en kortlægning af dels privatbanernes vedligeholdelsesmæssige tilstand og økonomi, dels tilrettelæggelsen af vedligehold på privatbanerne. Analysen skal endvidere identificere forskelle og ligheder i forvaltningen af hhv. privatbanernes og statens jernbaneinfrastruktur. Analysen skal udgøre grundlaget for en politisk drøftelse vedr. varetagelsen af privatbanernes infrastruktur.



## 1. Privatbanernes tilstand og strategier for vedligeholdelse

Det skal kortlægges, hvordan privatbanernes fysiske vedligeholdelsesmæssige tilstand er. Den overordnede målestok er hvilken tilstand, der skal til for at opretholde de nuværende køreplaner baseret på hhv. privatbanernes og Banedanmarks normer.

For at opnå et overblik over udgiften til at håndtere et evt. efterslæb baseret på de to sæt normer sættes resultatet af kortlægningen i forhold til hhv. Banedanmarks og privatbanernes realiserede priser for tilsvarende vedligehold samt overhead. Tilgangen for Banedanmark baseres på Banedanmarks nuværende regionalbaner.

Hertil skal opnås et overblik over yderligere tilgående efterslæb de næste 10 år baseret på de to sæt normer.

Spørgsmål, som skal besvares, er eksempelvis:

- a. Med udgangspunkt i privatbanernes aktuelle tilstand samt privatbanernes normer og priser, hvilken indsats skal der så til for at indhente evt. efterslæb på privatbanernes infrastruktur?
- b. Hvad ville være tilfældet, hvis det var den statslige infrastrukturforvalters (Banedanmarks) normer og priser, som blev anvendt?
- c. Hvilke vedligeholdelsesopgaver står de forskellige privatbaneselskaber overfor i de kommende 10 år baseret på de to sæt normer?

For at kortlægge ovenstående skal det indledningsvist afklares hvilke data, privatbanerne har om tilstanden af privatbanernes infrastruktur, og hvilke, der skal indsamles forud for analysen. Herudover kan der i fornødent omfang blive tale om fysiske inspektioner af infrastrukturen. Det er forventningen, at den tekniske gennemgang af privatbanernes infrastruktur i sig selv vil udgøre et omfattende analysearbejde.

Mens ovenstående tager udgangspunkt i den nuværende opgavevaretagelse, skal det herefter belyses, hvordan vedligeholdelsesarbejdet vil kunne tilrettelægges mest optimalt:

Spørgsmål, som skal besvares, er eksempelvis:

- a. Hvilke strategier har privatbanerne lagt for vedligeholdelsesopgaven i de kommende år?
- b. Med udgangspunkt i de givne økonomiske rammer i de enkelte regioner, hvad vil den økonomisk mest optimale vedligeholdelsesstrategi være for de næste 10 år baseret på privatbanernes normer/retningslinjer samt priser?



- c. Hvad vil ekstraomkostningen være, hvis man skulle bringe privatbanerne på samme niveau som Banedanmarks tilsvarende regionale baner over de næste 10 år baseret på Banedanmarks normer og priser?

## 2. Organisatoriske spørgsmål

Udover gennemgangen af privatbanernes infrastruktur og vedligeholdelsesøkonomi skal analysen også svare på en række spørgsmål af organisatorisk karakter.

I dag er privatbanerne organiseret således, at infrastruktur og drift er samlet i samme selskab. På Sjælland er privatbanerne samlet under et privatbaneselskab (Lokaltog A/S), mens der i Vestdanmark findes separate privatbaneselskaber for hver region.

I staten er infrastruktur og drift adskilt i hhv. Banedanmark, som står for infrastrukturen, og DSB/Arriva, som står for togdriften. Undtagelsen er Metroen i København, som staten er medejer af, hvor vedligeholdelse og drift ligger i ét selskab.

Analysen skal belyse fordele og ulemper ved de konkrete organiseringer i relation til privatbanernes infrastruktur, som yderligere kan indebære en selvstændig økonomisk konsekvens.

Spørgsmål, som skal besvares, er eksempelvis:

- a. Hvad er fordele og ulemper ved, at man overfører privatbanernes nuværende vedligeholdelsesnormer til Banedanmarks regionale baner eller som en "ny" banekategori?
- b. Er der fordele og/eller ulemper forbundet med at adskille privatbanernes drift og vedligeholdelse?
- c. Vil der være synergieffekter og stordriftsfordele ved at samle infrastrukturansvaret ét sted – hos Banedanmark? Har Banedanmark herunder de nødvendige kompetencer ift. privatbanernes sikringsanlæg efter Banedanmarks udrulning af ERTMS?
- d. Kan infrastrukturhåndteringen organiseres mere hensigtsmæssigt af privatbanerne selv, end det sker i dag?
- e. På baggrund af analysens resultater, hvilken økonomisk kompensati-on mellem region og stat vil der være baggrund for at overføre, jf. de økonomiske principper vedr. DUT?

Det er, jf. udvalgets betænkning, en forudsætning, at en eventuel omorganisering af privatbanernes infrastruktur skal være udgiftsneutral for staten.



### 3. Samlet konklusion

Side 4/4

Der skal med inddragelse af ovenstående aspekter svares på spørgsmålet om konsekvenserne for staten ved en overdragelse af ansvaret for drift og vedligeholdelse af privatbaneinfrastrukturen.

#### **Organisering**

Analysen vil være forankret i Transport- og Bygningsministeriet. Der vil blive nedsat en statslig styregruppe, en følgegruppe og en sektorgruppe.

Den statslige styregruppe vil bestå af Transport- og Bygningsministeriet (formand), Finansministeriet og Social- og Indenrigsministeriet. Styregruppen vil sætte retning for projektet og forberede følgegruppemøder.

Følgegruppen vil bestå af Transport- og Bygningsministeriet (formand), Finansministeriet og Social- og Indenrigsministeriet, Danske Regioner, Trafik- og Byggestyrelsen samt Banedanmark. I denne gruppe vil analysens resultater blive drøftet med nærmere fastsatte intervaller.

Der engageres et konsulenthold med jernbaneteknisk og organisatoriske/økonomiske kompetence til at bistå med at udføre analysen.

Til hjælp for konsulenterne vil der blive nedsat en sektorgruppe, som står til rådighed med relevante oplysninger og data. Sektorgruppen vil have formandskab af Transport- og Bygningsministeriet og yderligere have Trafik- og Byggestyrelsen, Banedanmark og privatbaneselskaberne som medlemmer.

Det er en præmis for gennemførelse af analysen, at de regionale privatbaneselskaber indgår og deltager aktivt i analysearbejdet.

#### **Tid**

Opgaven udbydes efter oversendelse af kommissorium til Transport- og Bygningsudvalget.

Analysen skal senest være færdig d. 1. juni 2017.

#### **Økonomi**

Transport- Bygningsministeriet vil finde den nødvendige finansiering.