



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Nørrebrogade 39, 1. tv

2200 København N

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

27. april 2015

Økonomi- og Indenrigsministeren  
Transportministeren  
Folketingets Kommunaludvalg  
Folketingets Transportudvalg  
Økonomi- og Indenrigsministeriet  
Transportministeriet  
Danske Regioner

## **Input til supplerende undersøgelse af privatbanernes fremtid og organiseringen af jernbanen i Danmark mv.**

Rådet for Bæredygtig Trafik ser med tilfredshed på, at Regeringen har besluttet at investeringstilskuddet til privatbanerne ikke, som ellers planlagt, ændres til et egentligt bloktilskud, med de negative følger det ville have fået for videreførelsen af privatbanerne.

Vi er derfor også meget tilfredse med, at der skal laves en supplerende undersøgelse. (Jf. Appendiks 1), og vi ser frem til kommissoriet for det nye udvalgs arbejde.

Vi finder dog, at den supplerende undersøgelse bør være så omfattende som muligt for at afdække alle aspekter af privatbanernes situation, herunder det fremtidige højere investeringsbehov og den organisatoriske placering af ansvaret for privatbanernes infrastruktur og drift.

Det fremgår af rapporten fra arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer privatbanespor af 20. marts 2015, at begrænsninger i kommissoriet for denne arbejdsgruppe ikke tillod en grundig behandling og dermed en ordentlig analyse af mulighederne. (Jf. Appendiks 2).

Hertil kommer, at en lang række andre emner også vil have stor betydning for privatbanernes fremtid.

Herunder også forhold, der er tænkt undersøgt i forlængelse af aftalen mellem regeringen (S og RV) og SF og Enhedslisten om: Passagertogtrafik i Danmark 2015-2024 af 10. marts 2015. <http://www.trm.dk/da/politiske-aftaler/2015/aftale-om-passagertogtrafik-i-danmark-2015-2024>

Også forhold i forslaget til ændringerne i Lov om jernbane kan have betydning.

Og ikke mindst kan 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, gøre, at der er behov for en grundlæggende revision af privatbanebegrebet (herunder også at få 'omdøbt' banerne til f.eks. Regionale baner eller Lokalbaner).

Det er primært historiske 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".

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.

### **Emner der bør medtages i de supplerende undersøgelser**

Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår at følgende emner medtages i den supplerende undersøgelse:

#### **Infrastrukturen:**

Investeringer i fornyelse og vedligeholdelse af privatbanernes infrastruktur varierer i størrelse kraftigt over årene og er derfor ikke egnede til at gives som faste tilskud. De må i sagens natur gives ud fra de konkrete behov.

Hertil kommer, at regionerne med den nuværende styringsform og de vilkår, som er gældende for de statslige tilskud til regionerne til regional udvikling/kollektiv trafik, reelt er uegnede som økonomisk ansvarlige for drift og modernisering af privatbanernes infrastruktur.

Det synes derfor naturligt at størrelsen af investeringerne i privatbanernes infrastruktur fastsættes af staten, og at tilskud til/finansiering af også denne del af jernbaneinfrastrukturen overgår til staten.

#### **Overflytning af privatbanernes infrastruktur til Banedanmark**

Det kan vise sig hensigtsmæssigt, at al jernbaneinfrastruktur i Danmark holdes samlet under staten. Det enkleste vil derfor være at overflytte privatbanernes infrastruktur til Banedanmark.

Dette indebærer dog en risiko for, at der kommer fordyrelser i forhold til den mere enkle og fleksible måde som privatbanerne i dag vedligeholder sine baner på. Normerne og arbejdsmetoderne, som Banedanmark anvender, behøver næppe at have samme høje og dyre niveau på privatbanerne - og i øvrigt de statslige sidebaner - som på hovedstrækningerne.

### ***Etablering af et særskilt statsligt infrastrukturselskab for alle privatbanerne***

Et alternativ til at overflytte privatbanernes infrastruktur til Banedanmark kan derfor også være at etablere et nyt af staten ejet og finansieret infrastrukturforvalterselskab for de nuværende privatbaner og evt. enkelte af Banedanmarks nuværende sidebaner.

### ***Det fremtidige investeringsbehov for privatbanerne***

Med udgangspunkt i notat af 20. marts 2014 fra Danske Regioner, "Overblik over investeringsbehov for privatbanerne 2016-2025", bør undersøgelserne også afdække et reelt og tilstrækkeligt finansieringsgrundlag, der sikrer at privatbanerne får samme standard som de statslige regionale baner.

### **Organisering af operatørvirksomheden:**

Ved en overflytning af infrastrukturen vil de nuværende privatbaneselskaber fremover alene være operatørselskaber. Herunder have ansvaret for det rullende materiel. Enkelte af privatbaneselskaberne er meget små mens andre (bl.a. i kraft af sammenlægninger) er større. Det må anses for hensigtsmæssigt at operatørselskaberne har en størrelse der gør, at de kan drives effektivt.

Det må derfor overvejes, hvorvidt privatbaneselskaberne skal høre direkte under regionerne, under trafikselskaberne eller have en særskilt status, f. eks som statsejede aktieselskaber.

### **Den trafikale planlægning:**

Det er væsentligt for brugen af den kollektive trafik at den hænger sammen overalt i landet. Ikke mindst bør jernbanetrafikken være fuldt koordineret.

Der bør derfor være en samlet planlægning af jernbanetrafikken i hele landet. Dette kan ske i forbindelse med de planer som Trafikstyrelsen i dag laver for det statslige banenets trafikering. Denne planlægning skal dog gøres mere konkret og have et længere tidsmæssigt perspektiv. Planlægningen skal endvidere ske i tæt og forpligtende samarbejde med de regionale trafikselskaber.

### **Driftsformer:**

#### ***Samkørsel mellem DSB, Arriva m.fl. og privatbanerne***

Der vil mange steder være fordele ved at privatbanerne og operatørerne på det nuværende statslige banenet i fællesskab trafikere banestrækninger.

Det kan f.eks. være ved, at tog, der har udgangspunkt på en privatbane, fortsætter ad det statslige banenet, eksempelvis direkte tog fra Nakskov og Nykøbing Sjælland til København eller direkte tog fra Thyborøn til Holstebro. Således som det i dag kendes med tog fra Vestbanen via Varde til Esbjerg.

#### ***Privatbanernes overtagelse eller supplering af DSB's kørsel på dele af det statslige banenet***

Udover det kommende forsøg med regional overtagelse af ansvaret for regionaltogetsdriften på det statslige banenet i Nordjylland, kan der også være steder, hvor privatbanerne selvstændigt kører på det statslige banenet, f.eks. ved direkte tog mellem Nykøbing Sjælland og Slagelse via strækningen Holbæk – Tølløse.

### **Kontraktformer for trafikken på det statslige banenet hvor den er overtaget af privatbanerne**

I forbindelse med aftalen om fornyelsen af trafikkontrakten for DSB, skal der ses på hvorledes evt. fremtidige udbud kan ske. Ved at privatbanerne også kører på det statslige banenet, må der samtidig ses på hvad dette har af konsekvenser for hvorledes denne trafik besluttes udført.

### **Letbaner som en del af privatbanerne**

Nogle af de kommende letbaner vil reelt have karakter af egentlige jernbaner, blot med lettere materieltyper. Det gælder således for Aarhus Letbanes kørsel på Grenå-banen og Odderbanen. Det bør også indgå i undersøgelserne, om letbanerne bør sammenlignes med privatbanerne på det organisatoriske område. Herunder også for så vidt angår statslige tilskud til både infrastruktur og drift.

### **Henvisning til Rådets notater, der bør indgå i de supplerende undersøgelser**

Rådet for Bæredygtig Trafik skal til brug for de supplerende undersøgelser endvidere henvise til vores tidligere notater omkring forholdene for privatbanerne og organiseringen af jernbanerne i Danmark. Vi anbefaler at de medtages som en del af udgangspunktet for de supplerende undersøgelser:

*Rådet for Bæredygtig Trafiks notat om privatbanernes fremtid og organisering af jernbanerne i Danmark mv., januar 2015 med bilag:*

<http://www.ft.dk/samling/20141/almdel/KOU/bilag/30/index.htm>

*Rådet for Bæredygtig Trafiks bemærkninger til udkast til Lov om ændring af Lov om jernbane af 26. august 2014:*

<http://www.baeredygtigtrafik.dk/images/pdf/Hringsvar-fra-RBT-til-udkast-til-lov-om-Jernbaner-26-08-14.pdf>

*Rådet for Bæredygtig Trafiks input til ny trafikkontrakt med DSB af 19. maj 2014 med bilag:*

<http://www.ft.dk/samling/20131/almdel/TRU/bilag/281/index.htm>

### **Organisering af arbejdet med de supplerende undersøgelser**

Rådet for Bæredygtig Trafik anbefaler at der inddrages eksterne rådgivere og eksperter i undersøgelsesarbejdet for at sikre, at alle aspekter er vurderet og drøftet på det bredest tænkelige grundlag.

Rådet for Bæredygtig Trafik medvirker gerne til arbejdet.

### **På Rådets vegne**

*Kjeld A. Larsen*  
Formand

*Niels Wellendorf*  
bestyrelsesmedlem

## Appendiks 1

### Udgangspunktet for de supplerende undersøgelser:

- Ved økonomiforhandlingerne i foråret 2014 aftalte regeringen og regionerne at undersøge, om den nuværende bloktilskudsmodel er en barriere for, at regionerne kan drive privatbanerne effektivt. Regionerne mister bloktilskud, hvis de nedlægger privatbaner for f.eks. at indsætte busser i stedet.
- En arbejdsgruppe under Økonomi- og Indenrigsministeriet med deltagelse af Danske Regioner, KL, Finansministeriet og Transportministeriet har analyseret det kriterium i fordelingen af bloktilskuddet til regionerne, som omhandler antal kilometer privatbanespor.
- Arbejdsgruppen fremlægger nu sin analyse.
- Regeringen har på baggrund af analysen besluttet, at den ønsker flere aspekter af området undersøgt, inden den tager endeligt stilling til den fremtidige finansiering af privatbanerne.
- Der vil derfor blive iværksat en yderligere undersøgelse af de trafikbetjeningsmæssige konsekvenser af at fastfryse bloktilskudskriteriet med et samtidigt krav om erstatningsbusser ved nedlæggelse af baner, ligesom investeringstilskuddet undersøges nærmere.
- Regeringen vil søge tilslutning til, at den forudsatte omlægning af investeringstilskuddet til bloktilskuddet fra 2016 udskydes, til resultatet af den supplerende undersøgelse foreligger.

<http://oim.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2015/mar/finansieringen-af-privatbanerne-fastholdes-indtil-videre.aspx>

## Appendiks 2:

### Økonomi- og Indenrigsministeriets Rapport fra arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer privatbanespor af 20. marts 2015

#### Kapitel 2.1 Sammenfatning (afslutningen)

I kapital 7 har arbejdsgruppen opstillet og overvejet nogle mulige modeller for justering af kriteriet for antal kilometer privatbanespor.

Forudsætningerne i kommissoriet indebærer nogle betydelige begrænsninger på de mulige modeller for en ændring af privatbanekriteriet. Der vil således ikke kunne opstilles modeller, der f.eks. indebærer nye eller afskaffelse af eksisterende kriterier, ændringer i vægtingen af kriterierne eller ændring af investeringstilskuddet, da dette vil medføre byrdefordelingsmæssige konsekvenser.

Reelt står valget derfor mellem en videreførelse af den nuværende ordning (model 1) eller en fastfrysning af kriteriet for antal kilometer privatbanespor til et fast niveau, f.eks. antal kilometer privatbanespor pr. 1. januar 2015 (model 2). Modellen med fastfrysning kan eventuelt varieres, således at der skal indgås dialog mellem en region og de berørte kommuner om sikring af fortsat kollektiv trafikbetjening (model 3) og videreførelsen af den nuværende ordning kan eventuelt varieres, således at der suppleres med en klausul om at togbetjening kan substitueres med busbetjening (model 4).

De tre sidste af disse modeller medfører i varierende grad, at det bliver mere økonomisk fordelagtigt for regionerne at træffe beslutning om nedlæggelse af jernbaner. Det er derfor væsentligt at være opmærksom på, at arbejdsgruppen ikke har haft mulighed for at undersøge erfaringer med konsekvenserne for lokalsamfund mv. ved lukning af en bane.

Arbejdsgruppen har overvejet modellerne samt fordele og ulemper ved disse, men finder, at en endelig stillingtagen må afhænge af, hvordan de forskellige hensyn vægtes.

### **Appendiks 3:**

#### **Uddrag af Rådet for Bæredygtig Trafiks notat om privatbanernes fremtid og organisering af jernbanerne i Danmark mv., januar 2015:**

##### **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.

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.