

Region Midtjylland

**Investeringsplan for privatbanerne**

## **Bilag**

**til Regionsrådets møde  
den 14. november 2007**

**Punkt nr. 29**



Midttrafik  
Søren Nymarksvej 3  
8270 Højbjerg

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S  
7620 Lemvig  
Telefon 97 82 32 22 . Fax 97 81 08 10 . CVR 36899115  
www.lemvigbanen.dk . E-mail: vltj@lemvigbanen.dk

Deres ref.:

Deres brev af:

Vor ref.01.15

Dato: 17.08.2007

## **Investeringsplan for Lemvigbanen 2008 – 2010**

Lemvigbanens bestyrelse har godkendt den fremsendte investeringsplan. Man udtrykker dog betænkelighed ved udskydelsen af materielanskaffelsen til 2016, bl. a. på baggrund af usikkerheden om mulighederne for at kunne fremskaffe reservedele, da de øvrige tog af denne type i øjeblikket bliver udfaset og erstattet af nye togtyper.

De økonomiske og komfortmæssige konsekvenser ved at holde togene i drift frem til 2013 hhv 2016 vil blive nærmere vurderet og resultatet vil efterfølgende blive fremsendt til Midttrafik.

Med venlig hilsen

Knud Vigsø  
Direktør



# Odderbanen - A/S Hads-Ning Herreders Jernbane

Afsender  
MTL/mtl

Selvvalg tlf. nr.  
8781 6661

Ref  
J. nr. 01.02.01

Dato  
22.08.2007

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

- Kopi til Region Midtjylland -

## Vedrørende Investeringsplan for privatbanerne 2007 - 2010

Odderbanens bestyrelse har på et møde d. 16. august behandlet forslaget til investeringsplan.

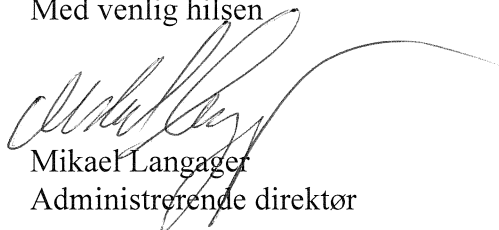
Bestyrelsen er enig for så vidt angår fase 1, der for Odderbanens vedkommende handler om sporfornyelse Odder – Tranbjerg.

Med hensyn til fase 2 og 3 ønsker bestyrelsen en aftale, der kan sikre nye tog til Odderbanen hurtigst muligt. Derfor har bestyrelsen bedt direktionen om - i samråd med Midttrafik – at udarbejde et notat om toganskaffelse til drøftelse på et kommende bestyrelsesmøde d. 30. oktober 2007.

I notatet om finansiering af investeringerne er forskellige modeller beskrevet. Fra direktionen skal vi bemærke to ting:

- Ved valg af model skal det sikres, at investeringsmidlerne figurerer i Odderbanens regnskab. Såfremt Odderbanen ikke opretholder et offentligt tilskud på mere end 50 % af de samlede indtægter, bliver banen pligtig til at betale ca. 370.000 kr. årligt i lønsumsafgift efter nugældende lovgivning.
- Da der p.t. er forlydender om ændring af reglerne for Cross-boarder leasing vil den sikreste model, som de fleste privatbaner også har valgt, være, at Odderbanen opretter et datterselskab, der optager lån til toginvesteringer, naturligvis med garanti fra Regionen. Efter 5 år fusionerer de 2 selskaber, og derved spares en del moms.

Med venlig hilsen



Mikael Langager  
Administrerende direktør

Region Midtjylland  
Skottenborg 26  
8800 Viborg

Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon 87 40 82 00  
Telefax 87 40 82 01

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

**Dato**  
26. september 2007

**Journalnummer**  
1-30-75-2-1-07

**Kontaktperson**  
Ole Sørensen

**Mail**  
[os@midttrafik.dk](mailto:os@midttrafik.dk)

**Direkte telefon**  
87 40 82 55

## Udtalelse fra Midttrafik om investeringsplan for privatbanerne

Regionsrådet har med brev af 29. juni 2007 anmodet Midttrafik om en udtalelse vedr. oplæg til investeringsplan for privatbanerne i perioden 2007 - 2020.

Midttrafiks bestyrelse har behandlet oplægget til investeringsplan den 17. september 2007.

./.. Udskrift af forhandlingsprotokollen vedlægges.

Midttrafik anbefaler, at Regionsrådet snarest træffer beslutning om iværksættelse af fase 1, så der ikke sker yderligere udsættelse af den nødvendige spormodernisering på Odderbanen.

Bestyrelsen besluttede endvidere, at Midttrafik i samarbejde med Region Midtjylland udarbejder et revideret oplæg til fase 2 og 3 (anskaffelse af tog). Herunder et alternativ, hvor der hurtigst muligt anskaffes nye tog til Odderbanen med mulighed for at flytte disse tog til Lemvigbanen, når etape 1 af letbanedriften i Århusområdet gennemføres.

Når bestyrelsen har drøftet et revideret oplæg og alternativer foreslås det, at formanden for Midttrafik, formanden for Regionsrådet og formanden for Odderbanen anmoder trafikministeren om en drøftelse af de foreliggende muligheder.

Venlig hilsen

Poul Vesterbæk  
bestyrelsesformand

Jens Erik Sørensen  
direktør

## Finansieringsplan for Privatbanerne

### *Sagens baggrund*

En arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Region Midtjylland, Midttrafik, Lemvigbanen og Odderbanen har udarbejdet forslag til investeringsplan for de to privatbaner. Baggrunden for nedsættelsen af arbejdsgruppen var ønsket om at få udarbejdet en samlet investeringsplan for perioden 2008-2020 for de to baner.

Udgangspunktet for arbejdsgruppens arbejde var forskelligt:

### *Odderbanen*

Fra det tidligere Århus Amt forelå en vedtaget moderniseringsplan for Odderbanen. Planen var gentagende gange blevet forsinket og fordyret siden første fremlæggelse i 2004. I det tidligere Århus Amts moderniseringsplan indgik også samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen med leasede tog fra DSB i 2008 og køb af nye tog i 2012. Efter beslutning i Århus amtsråd 7. november 2006 skulle strækningen Beder-Odder renoveres (fornyelse af fundering og nye skinner) i 2007. Det fremgik af sagen, at strækningen Beder-Tranbjerg burde sporfornys inden samdrift med nyt tungere materiel. Arbejdsgruppen overtog investeringsplanen og præmisserne bag den.

En tilstandsvurdering udført af COWI i december 2006 rejste imidlertid usikkerhed om arbejdets omfang på Beder-Tranbjerg strækningen, idet der blev konstateret behov for en fornyelse af dele af funderingen på denne strækning. Odderbanen anbefalede derfor at inkludere Beder-Tranbjerg strækningen i detalje projekteringen og udbyde arbejderne som én etape i 2008 af hensyn til økonomien i det samlede projekt.

### *Lemvigbanen*

Fra det tidligere Ringkøbing Amt forelå en investeringsplan for Lemvigbanen. Planen indeholdt ikke større investeringer ud over en fornyelse af sikringsanlæggene. Fornyelsen af sikringsanlæggene var fordelt over flere år. Ringkøbing Amt havde ikke taget stilling til banens opretholdelse efter 2010, og der forelå derfor ikke en plan for fornyelsen af driftsmateriellet. Arbejdsgruppen har indarbejdet investeringerne indeholdt i den tidligere investeringsplan og ligeledes indarbejdet en nedlæggelse af ubevogtede overkørsler og en fornyelse af driftsmateriellet.

### *Arbejdsgruppens anbefalinger*

Arbejdsgruppen fremkom med følgende anbefalinger til investeringer, som ud fra en teknisk/driftemæssig synsvinkel kan sikre en fornuftig drift af trafikken på de to baner fremover.

**Tabel 1:** Arbejdsgruppens samlede anbefalinger

#### **Odderbanen:**

<b>Tidspunkt</b>	<b>Investering</b>	<b>Beløb (mio.kr.) pl.07</b>
2008	Sporfornyelse Odder-Beder	119,0
2009-12	Leasing af driftsmateriel til samdrift mellem Odderbanen og Grenaa-banen	27,0
2012	Nyt driftsmateriel	112,5
2012	Etablering af ATC togstop	7,5
	<b>I alt</b>	<b>226,0</b>

**Lemvigbanen:**

Tidspunkt	Investering	Beløb (mio.kr.) pl.07
2008	Etablering af fjernstyring	3,6
2007-10	Nedlæggelse af overkørsler	5,0
2013	Nyt driftsmateriel	100,0
	<b>I alt</b>	<b>108,6</b>

**Fællespulje for de to banen:**

Tidspunkt	Investering	Beløb (mio.kr.) pl.07
2008-20	Pulje til mindre investeringer 3 mio.kr. årligt.	39,0
	<b>I alt</b>	<b>39,0</b>

Fællespuljen dækker over forskellige mindre anlægsarbejder, så som brorenovationer, renovation af materiel, køb af diverse materiel, renovering af banernes bygninger og ventefaciliteter samt mindre anlægsarbejder, som ikke kan forudses i detaljer.

Administrationen besluttede ved fremlæggelsen for Forretningsudvalget den 27. juni 2007 ikke at fremlægge den samlede investeringsplan, men at opdele investeringsplanen i tre faser.

Beslutningen var begrundet i betydelige usikkerheder i faserne 2 og 3:

- Den samlede plan var urealistisk, idet det ikke var muligt at finansiere anbefalingerne indenfor de midler, der rådes over til formålet. De årlige udgifter til renter og afdrag på de lånefinansierede anskaffelser og bevillinger til de "mindre investeringer" ville overstige de beløb, der er til rådighed i perioden, selv når driftsbesparelser indregnes. En gennemførelse af planen vil betyde et ufinansieret forbrug på ca. 50 mio.kr. frem til 2020.
- Der var opstået betydelig usikkerhed om "fase 2", dvs. løsningen på Odderbanen fra ombygningen i 2008 frem til anskaffelsen af nye tog i 2012. Det var i stigende grad usikkert om en aftale om samdrift mellem Grenaabanen og Odderbanen kunne komme på plads fra 2009.
- Samtidigt var det usikkert, om anbefalingen i "fase 3", om at anskaffe konventionelle togsæt til Odderbanen i 2012, var en fornuftig løsning, set i lyset af planerne om start af letbanen i 2015, da konventionelle togsæt ikke kan anvendes på en letbane. Det var ligeledes usikkert, om der ville komme følgeudgifter i 2015 vedr. letbanen.

Omvendt hastede en beslutning om Odderbanens renovering, hvis banestækningen Tranbjerg-Odder skal holdes i drift, og færdiggørelsen af Lemvigbanens sikringsanlæg var ligeledes en hastesag, da banen fik en påtale fra Trafikstyrelsen.

**Tablet 2:** Den faseinddelte plan som forelagt for Forretningsudvalget den 27. juni 2007.

**Fase 1:**

Tidspunkt	Investering	Pris (mio.kr.)
2008	Sporfornyelse Odder-Tranbjerg	119,0
2008	Etablering af fjernstyring på Lemvigbanen	3,6
2008-09	Nedlæggelse af overkørsler på Lemvigbanen	5,0
2008-20	Fællespulje til mindre investeringer	39,0
	<b>I alt</b>	<b>166,6</b>

**Fase 2:**

2009-12	Leasing af driftsmateriel til Odderbanen	27,0
2009	Etablering af ATC togstop på Odderbanen	7,5
	<b>Ialt</b>	<b>34,5</b>

**Fase 3:**

2012	Nyt driftsmateriel til Odderbanen	112,5
2016	Nyt driftsmateriel til Lemvigbanen	100,0
	<b>Ialt</b>	<b>212,5</b>

På mødet den 27. juni 2007 vedtog Forretningsudvalget at genbehandle investeringsplanen, når de to privatbaners bestyrelser og Midttrafik havde afgivet deres tilkendegivelser til investeringsplanen, herunder Midttrafiks vurdering af investeringsplanen i forhold til et eventuelt letbaneprojekt i Århusområdet. Endvidere blev administrationen bedt om at udarbejde en redegørelse om mulighederne for at finansiere de foreslåede investeringer.

Da Odderbanen ikke som planlagt kunne påbegynde spormoderniseringen i 2007, var det muligt at fremskynde færdiggørelsen af Lemvigbanens sikringsanlæg uden at overskride årets bevilling. Regionsrådet vedtog fremskyndelsen den 22. august 2007.

**Administrationens anbefalinger**

Administrationens anbefalinger er udarbejdet på baggrund af Midttrafiks og banernes høringssvar, og en vurdering af de økonomiske muligheder.

*1. Fase 1 iværksættes som planlagt*

Administrationen anbefaler, at fase 1 samt fællespuljen for mindre investeringer sættes i værk som planlagt. Fase 1 og fællespuljen til mindre investeringer kan isoleret set holdes indenfor anlægsbudgettet, men overskrides den forventede udgift til spormodernisering væsentligt, kan det blive vanskeligt at finansiere fase 1 uden tilførsel af yderligere midler. Anlæggbudgettet dækker også etablering af erstatningsbusdrift i anlægsperioden.

Det bemærkes, at det anbefales at puljen til nedlæggelse af overkørsler på Lemvigbanen gives over 3 år, ikke 2 år som hidtil foreslået for at mindske udgiftspresset de første år.

*2. Det anbefales at igangsætte en revideret fase 2 hvor Y-togene holdes i drift midlertidigt*

Begge baner bruger i dag de såkaldte Y-tog, som privatbanerne anskaffede som fællestype af flere omgange mellem 1965 og 1983. Tre af Odderbanens 5 tog er fra første levering, mens tre af Lemvigbanens 4 tog er fra sidste levering. Uanset om der senere kan træffes en økonomisk interessant aftale om leasing af nyere tog til samdrift, vil det være nødvendigt at holde Y-togene i drift i en årrække på Odderbanen. Det må forudses, at det kan blive nødvendigt at holde Lemvigbanens Y-tog i drift væsentligt længere.

Administrationen anbefaler en løsning for sikker drift på Odderbanen, som indebærer at Odderbanen anskaffer et brugt Y-togsæt. Dette er tilstrækkeligt til at afvikle driften ved det nuværende passagertal. Stiger passagertallet gør Odderbanen opmærksom på, at det kan være nødvendigt at anskaffe yderligere et brugt togsæt. Der afsættes investeringsmidler til at dække ekstraomkostningerne ved at holde Y-tog i drift evt. frem til 2015, hvor letbanen forventes sat i drift.

Så længe der fortsat køres med Y-tog er samdrift udelukket, idet Y-togene ikke kan køre hurtigt nok til at overholde køreplanen på Grenaa-banen.

Y-togsløsningen sættes i værk som en midlertidig foranstaltning og udelukker ikke en senere aftale om samdrift med DSB, forudsat der kan skaffes nyere materiel på økonomisk fordelagtige betingelser. Anvendelige Y-tog og reservedele vil kunne frasælges eller overføres til Lemvigbanen. Det er nødvendigt at handle hurtigt, idet de danske baner, der har anskaffet nyt materiel, er ved at afhænde udfasede Y-tog og reservedele.

### 3. Beslutningen om fase 3 udskydes

Administrationen anbefaler at udskyde stillingtagen til fase 3, indtil der er mere klarhed over tidspunkt for og konsekvenser af etablering af et letbanesystem i Århusområdet.

Samlet indebærer anbefalingerne, at følgende sættes i værk:

**Tabel 4:** Anbefalet fase 1 og revideret fase 2, Y-togsløsning  
**Fase 1:**

Tidspunkt	Investering	Pris (mio.kr.)
2008	Sporfornyelse Odder-Tranbjerg	119,0
2008	Etablering af fjernstyring på Lemvigbanen *)	3,6
2008-09	Nedlæggelse af overkørsler på Lemvigbanen	5,0
2008-20	Fællespulje til mindre investeringer	39,0
	<b>Ialt</b>	<b>166,6</b>

#### Fase 2:

2009-12	Y-togsløsning anskaffelse af ekstra togsæt	2,0
2009	Y-togsløsning ekstraordinær vedligeholdelse	19,4
	<b>Ialt</b>	<b>21,4</b>

#### Fase 3:

2014	Ombygning af perroner	11,0
2015	Nyt driftsmateriel til Odderbanen	112,5
2015	Etablering af ATC	7,5
2016	Nyt driftsmateriel til Lemvigbanen	100,0
	<b>Ialt</b>	<b>231,0</b>

\*) Etablering af fjernstyring er efter tidl. beslutning i Regionsrådet fremskyndet til 2007.

### Finansiering af anbefalingerne

Spormoderniseringen finansieres af lån og opsparede midler, som efter delingsaftalen er overført fra Århus Amt.<sup>1</sup>

Y-togsløsningen og investeringerne på Lemvigbanen finansieres med årlige bevillinger.

<sup>1</sup> Århus Amt opsparede dele af det statslige tilskud, til brug for en spormodernisering. Disse midler indgår i delingsaftalen, og kan kun anvendes til spormoderniseringen.



Fase 1 og 2, Y-togsløsningen foreslås således finansieret af:

- Et 25 årigt lån på 109 mio.kr. til sporfornyelse.
- Opsparede midler fra Århus amt overført ved delingsaftalen i alt 10,6 mio.kr.
- Overførsel af ubrugte midler fra 2007 i alt 6,7 mio.kr.<sup>2</sup> Efter tidligere beslutning fremskyndes Lemvigbanens investeringer i fjernstyring, og både udgifter og opsparing forventes således reduceret med 3,6 mio.kr.
- Den årlige ramme på 9,8 mio.kr. i statslige tilskud, 2,2 mio.kr. i regionale tilskud (som med budgetforliget er bortfaldet i 2008, men forudsættes til rådighed igen fra 2009) og et frivilligt kommunalt tilskud til Lemvigbanen på 1,4 mio.kr.

---

<sup>2</sup> Det er meddelt af Midttrafik den 19. september 2007, at pålæg efter Trafikstyrelsens inspektion af de to baner vil medføre merudgifter i 2007. Det overførte beløb bliver derfor mindre, men merforbruget er pt. ikke oplyst officielt.

**Tabel 4: Finansiering af anbefalingerne:**

Forbrug i mio.kr.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Fase 1</b>													
Udgifter til fase 1 (blandet bevillinger/ydelser på lån i 2008-10, herefter alene renter og afdrag på lån)	15,1	9,6	9,9	7,7	7,5	7,3	7,1	6,9	6,7	6,5	6,3	6,1	5,9
Mindre investeringer	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
<b>Samlet forbrug</b>	<b>18,1</b>	<b>12,6</b>	<b>12,9</b>	<b>10,7</b>	<b>10,5</b>	<b>10,3</b>	<b>10,1</b>	<b>9,9</b>	<b>9,7</b>	<b>9,5</b>	<b>9,3</b>	<b>9,1</b>	<b>8,9</b>
Årets samlede investeringstilskud	11,2	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2
<b>Samlet til rådighed</b>	<b>11,2</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>
Difference til årets forbrug	-6,9	0,8	0,5	2,7	2,9	3,1	3,3	3,5	9,5	9,7	9,9	10,1	10,3
Opsparing ved årets indgang	17,3	10,4	11,2	11,7	14,3	17,2	20,3	23,6	27,1	36,5	46,2	56,1	66,1
Opsparing ved årets udgang	10,4	11,2	11,7	14,3	17,2	20,3	23,6	27,1	36,5	46,2	56,1	66,1	76,4
<b>Fase 2</b>													
Udgifter til fase 1 (blandet bevillinger/ydelser på lån i 2008-10, herefter alene renter og afdrag på lån)	15,1	9,6	9,9	7,7	7,5	7,3	7,1	6,9	6,7	6,5	6,3	6,1	5,9
Mindre investeringer	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Fase 2 - Y-togsløsningen (bevillinger)	3,9	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Samlet forbrug</b>	<b>22,0</b>	<b>15,1</b>	<b>15,4</b>	<b>13,2</b>	<b>13,0</b>	<b>12,8</b>	<b>12,6</b>	<b>12,4</b>	<b>9,7</b>	<b>9,5</b>	<b>9,3</b>	<b>9,1</b>	<b>8,9</b>
Årets samlede investeringstilskud	11,2	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2
<b>Samlet til rådighed</b>	<b>11,2</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>
Difference til årets forbrug	-10,8	-1,7	-2,0	0,2	0,4	0,6	0,8	1,0	9,5	9,7	9,9	10,1	10,3
Opsparing ved årets indgang	17,3	6,5	4,8	2,8	2,9	3,3	3,9	4,7	5,7	15,1	24,8	34,7	44,7
Opsparing ved årets udgang	6,5	4,8	2,8	2,9	3,3	3,9	4,7	5,7	15,1	24,8	34,7	44,7	55,0
<b>Fase 3</b>													
Udgifter til fase 1 (blandet bevillinger/ydelser på lån i 2008-10, herefter alene renter og afdrag på lån)	15,1	9,6	9,9	7,7	7,5	7,3	7,1	6,9	6,7	6,5	6,3	6,1	5,9
Fase 2 - Y-togsløsningen (bevillinger)	3,9	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Årets forbrug fase 3 (renter og afdrag på lån)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,0	9,0	16,2	15,8	15,4	15,0	14,6
Mindre investeringer (bevillinger)	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
<b>Samlet forbrug</b>	<b>22,0</b>	<b>15,1</b>	<b>15,4</b>	<b>13,2</b>	<b>13,0</b>	<b>12,8</b>	<b>23,6</b>	<b>21,4</b>	<b>25,9</b>	<b>25,3</b>	<b>24,7</b>	<b>24,1</b>	<b>23,5</b>
Årets samlede investeringstilskud	11,2	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2
Driftsbesparelse ved samdrift Grenaabanen-Odderbanen, som konverteres til investeringstilskud	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
<b>Samlet til rådighed</b>	<b>11,2</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>14,4</b>	<b>20,2</b>	<b>20,2</b>	<b>20,2</b>	<b>20,2</b>	<b>20,2</b>
Difference til årets forbrug	-10,8	-1,7	-2,0	0,2	0,4	0,6	-10,2	-7,0	-5,8	-5,2	-4,6	-3,9	-3,3
Opsparing ved årets indgang	17,3	6,5	4,8	2,8	2,9	3,3	3,9	-6,3	-13,3	-19,1	-24,3	-28,8	-32,8
Opsparing ved årets udgang	6,5	4,8	2,8	2,9	3,3	3,9	-6,3	-13,3	-19,1	-24,3	-28,8	-32,8	-36,1

**Tabel 4** viser, at fase 1, fase 2 Y-togsløsningen og puljen for mindre investeringer, kan afholdes indenfor rammen.

Det bemærkes, at det er ikke muligt at adskille faserne 2 og 3. Fase 2 er blot en midlertidig løsning for Odderbanen i årene 2009-11. Herefter skal banen have løst sit materielproblem.

Forbruget efter 2015 er sandsynligvis væsentligt undervurderet – forudsat der ikke bliver tale om statslig medfinansiering. Letbanetog er prissat som konventionelle tog selvom der er god grund til at forvente en højere pris. Ikke alle følgeudgifter ved ombygning til letbanestandard er medregnet i tabel 4, idet en del udgifter ikke er prissat pt.

Midttrafik foreslår tre alternativer til arbejdsgruppens anbefalinger i høringsvaret:

Alternativer til fase 2:

- Leasing af Desirotog fra Svendborgbanen i samarbejde med DSB, svarende til fase 2 som fremlagt af arbejdsgruppen.
- Leasing af alternativt materiel i samarbejde med DSB fra 2009.

Det er ikke noget grundlag for at beregne omkostningerne for de to alternativer til fase 2:

- Det vides ikke hvornår Desirotogene på Svendborgbanen kan blive frigjort..
- Leasing af nye tog er ikke prissat, men vil formodentlig ikke blive billigere end et regulært køb.
- I begge tilfælde forudsættes en samdriftsaftale med DSB. Midttrafik udtrykker i høringsvaret tvivl om, hvorvidt der kan opnås en økonomisk interessant samdriftsaftale.

Alternativer til fase 3:

- Odderbanen anskaffer 4 togsæt i 2009 af en type, som vil kunne indgå i samdrift med DSB's tog. Togsættene overføres siden til Lemvigbanen efter anskaffelsen af letbanetog til Odderbanen. Fremskyndelsen af købet af driftsmateriel til Odderbanen vil sikre, at Odderbanen får nyt driftsmateriel i 2009-10 uanset drøftelserne med DSB. Samtidigt vil løsningen betyde, at fornyelsen af Lemvigbanens materiel holdes på et økonomisk overkommeligt niveau, svarende til banens trafikale betydning.

Her er der tilstrækkelige oplysninger vedr. alternativet, til at der kan udføres beregninger på økonomien. Køb af tog til Odderbanen vil i begge udgaver af **tabel 5** kræve tilførsel af ca. 30-33 mio.kr. udover bevillingen frem til 2015.

**Tabel 5: Fase 3 fremskyndes - køb af 4 togsæt til HHJ i 2009:**

Forbrug i mio.kr.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Fase 1</b>													
Udgifter til fase 1 (blandet bevillinger/ydelse på lån i 2008-10, herefter alene renter og afdrag på lån)	15,1	9,6	9,9	7,7	7,5	7,3	7,1	6,9	6,7	6,5	6,3	6,1	5,9
Mindre investeringer	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
<b>Samlet forbrug</b>	<b>18,1</b>	<b>12,6</b>	<b>12,9</b>	<b>10,7</b>	<b>10,5</b>	<b>10,3</b>	<b>10,1</b>	<b>9,9</b>	<b>9,7</b>	<b>9,5</b>	<b>9,3</b>	<b>9,1</b>	<b>8,9</b>
Årets samlede investeringstilskud	11,2	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2
<b>Samlet til rådighed</b>	<b>11,2</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>
Difference til årets forbrug	-6,9	0,8	0,5	2,7	2,9	3,1	3,3	3,5	9,5	9,7	9,9	10,1	10,3
Opsparing ved årets indgang	17,3	10,4	11,2	11,7	14,3	17,2	20,3	23,6	27,1	36,5	46,2	56,1	66,1
Opsparing ved årets udgang	10,4	11,2	11,7	14,3	17,2	20,3	23,6	27,1	36,5	46,2	56,1	66,1	76,4
<b>Fase 2</b>													
Udgifter til fase 1 (blandet bevillinger/ydelse på lån i 2008-10, herefter alene renter og afdrag på lån)	15,1	9,6	9,9	7,7	7,5	7,3	7,1	6,9	6,7	6,5	6,3	6,1	5,9
Udgifter til fase 2 - (renter og afdrag på lån)	0,0	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Mindre investeringer (bevillinger)	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
<b>Samlet forbrug</b>	<b>18,1</b>	<b>13,3</b>	<b>13,5</b>	<b>11,3</b>	<b>11,1</b>	<b>10,9</b>	<b>10,7</b>	<b>10,4</b>	<b>10,2</b>	<b>10,0</b>	<b>9,8</b>	<b>9,6</b>	<b>9,3</b>
Årets samlede investeringstilskud	11,2	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2
<b>Samlet til rådighed</b>	<b>11,2</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>	<b>19,2</b>
Difference til årets forbrug	-6,9	0,1	-0,1	2,1	2,3	2,5	2,7	3,0	8,9	9,2	9,4	9,6	9,8
Opsparing ved årets indgang	17,3	10,4	10,5	10,4	12,5	14,8	17,3	20,1	23,0	32,0	41,1	50,5	60,1
Opsparing ved årets udgang	10,4	10,5	10,4	12,5	14,8	17,3	20,1	23,0	32,0	41,1	50,5	60,1	69,9
<b>Fase 3</b>													
Udgifter til fase 1 (blandet bevillinger/ydelse på lån i 2008-10, herefter alene renter og afdrag på lån)	15,1	9,6	9,9	7,7	7,5	7,3	7,1	6,9	6,7	6,5	6,3	6,1	5,9
Udgifter til fase 2 - (renter og afdrag på lån)	0,0	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Årets forbrug fase 3 (renter og afdrag på lån + bevilling til perronombygning i 2014)	0,0	7,5	7,3	7,1	6,9	6,7	17,5	14,7	14,3	13,9	13,5	13,1	12,7
Mindre investeringer (bevillinger)	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
<b>Samlet forbrug</b>	<b>18,1</b>	<b>20,7</b>	<b>20,8</b>	<b>18,4</b>	<b>18,0</b>	<b>17,6</b>	<b>28,2</b>	<b>25,2</b>	<b>24,5</b>	<b>23,9</b>	<b>23,3</b>	<b>22,7</b>	<b>22,1</b>
Årets samlede investeringstilskud	11,2	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2
Driftsbesparelse ved samdrift Grenaabanen-Odderbanen, som konverteres til investeringstilskud	-	-	-	-	-	-	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
<b>Samlet til rådighed</b>	<b>11,2</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>13,4</b>	<b>14,4</b>	<b>20,2</b>	<b>20,2</b>	<b>20,2</b>	<b>20,2</b>	<b>20,2</b>
Difference til årets forbrug	-6,9	-7,3	-7,4	-5,0	-4,6	-4,2	-14,8	-10,8	-4,4	-3,8	-3,2	-2,5	-1,9
Opsparing ved årets indgang	17,3	10,4	3,1	-4,3	-9,3	-13,9	-18,1	-32,9	-43,6	-48,0	-51,8	-54,9	-57,5
Opsparing ved årets udgang	10,4	3,1	-4,3	-9,3	-13,9	-18,1	-32,9	-43,6	-48,0	-51,8	-54,9	-57,5	-59,4

Der anskaffes 4 togsæt som forudsættes klar til drift fra 2009. Den egentlige Y-togsløsningen bortfalder dermed, omend de nye tog i spidsbelastningsperioder suppleres med Y-togsmateriel.

Som det fremgår, vil køb af tog til Odderbanen i 2009 kræve tilførsel af ca. 33 mio.kr. frem til 2015, hvor det forudsættes, at togene overføres til Lemvigbanen efter køb af nye letbanetog. Der er her ikke regnet med driftsbesparelser ved samdrift i perioden 2009-15, da Grenaabanens materiel ikke forudsættes udskiftet. De MR-tog som i dag anvendes på Grenaabanen, kan ikke overholde køreplanen på Odderbanen pga. dårlig acceleration.

Forbruget efter 2015 er sandsynligvis væsentligt undervurderet – forudsat der ikke bliver tale om statslig medfinansiering. Letbanetog er prissat som konventionelle tog selvom der er god grund til at forvente en højere pris. Ikke alle følgeudgifter ved ombygning til letbanestandard er medregnet i tabel 5, idet en del udgifter ikke er prissat pt.

## Teknisk gennemgang af forudsætningerne for finansieringen

I det følgende gennemgås:

1. Overførsel af opsparede midler
2. De årlige anlægsbevillinger til rådighed
3. Forudsætninger for optagelse af lån
4. Andre finansieringskonstruktioner

### Ad 1. Overførsel af opsparede midler

Århus Amt har i en årrække opsparet midler til en sporfornyelse på Odderbanen af det årlige investeringstilskud fra staten. Midlerne på i alt 10,6 mio. kr. indgår særskilt i delingsaftalen og er overført til Region Midtjylland. Beløbet er dermed noget mindre end de 15 mio.kr., der tidligere er oplyst. Dette skyldes, at der i 2006 er gennemført projektering på spormoderniseringsprojektet, og der er foretaget investeringer på Odder Station.

Derudover overføres et forventet mindreforbrug fra 2007. Mindreforbrugets størrelse kan ændres før årets udgang, da begge baner ved Trafikstyrelsens inspektioner er blevet pålagt at udføre arbejder, som dækkes af investeringspuljen for 2007.

### Ad 2. De årlige anlægsbevillinger til rådighed

De midler der er til rådighed for investeringerne på privatbanerne fremgår af **tabel 6**.

**Tabel 6: Investeringsmidler i perioden 2007-16**

Mio.kr.	Som udbetalt til Midttrafik i 2007 jvn. fremlagt for underudvalgte 26.06.06	Forudsat B2008 (pl.07)	Forudsat 2016 (pl.07)
Et regionalt investeringstilskud indeholdt i driftsrammen	2,1 *)	-	2,2
Et øremærket statsligt investeringstilskud	9,6 **)	9,8	15,6
Et frivilligt kommunalt investeringstilskud (tilskuddet tilfalder Midttrafik direkte)	1,4 ***)	1,4	1,4
<b>I alt</b>	<b>13,1</b>	<b>11,7</b>	<b>19,2</b>

\*) Det regionale investeringstilskud er indeholdt i budgettet for kollektiv trafik på 171,2 mio.kr.

\*\*) Reelt udbetales 9,8 mio.kr. fra staten til Region Midtjylland.

\*\*\*) Det frivillige kommunale investeringstilskud var fejlagtigt opgivet som et driftstilskud i materialet fremlagt den 26.06.06. Tilskuddet udbetales gennem Midttrafik ikke regionen.

Det regional investeringstilskud er sparet væk ved budgetforliget for 2008, men forudsættes herefter at være til rådighed igen i årene fremover.

Det statslige investeringstilskud overgår fra 2016 til bloktilskud. Under forudsætning af den nuværende pulje tillægges det statslige tilskud til regional udvikling, vil regionen efter DUT modellen modtage et netto mertilskud på 5,8 mio.kr.

Men selv med forøgelsen af rammen vil der være behov for yderligere midler for at dække årets udgifter i perioden 2008 til 2020. I arbejdet har der været regnet med:

- En fastholdelse af det frivillige kommunale tilskud til Lemvigbanen på 1,4 mio.kr årligt.
- Etableres samdrift kan en driftsbesparelse på jernbanedriften konverteres til investeringsmidler. Besparelsen er anslået til 1 mio.kr. årligt.
- En midlertidig tilbageholdelse af fundne besparelser i Midttrafik på op til 2-3 mio. kr. årligt.

Som udgangspunkt vil tilførslen af disse midler ikke have direkte effekt på den øvrige aktivitet i Regional Udvikling. På de opstillede forudsætningerne vil de tilførte ekstramidler, enten stamme fra en udvidelse af Regional Udviklings ramme, eller fra besparelser på driftstilskuddet til kollektiv trafik.

Det vil ikke være muligt at afvikle mertilførslen af regionale midler, så længe banerne har store udgifter på lånene. Reelt må det forventes, at behovet for tilførsel af ekstramidler vil være permanent, da der igen kan forudses større investeringer på banerne fra 2030'erne.

#### *Yderligere midler fra Regional Udvikling*

Efter aftalen mellem Staten og amterne fra 2000 overgår det øremærkede investeringstilskud på 79,4 mio.kr. til investeringer på privatbanerne til fordeling via bloktilskuddet fra 2016. Ud fra to forudsætninger vil omlægningen betyde et forøget tilskud til Regional Udvikling ift. det øremærkede tilskud, der gives i dag.:

- Den statslige investeringspulje tillægges fremover puljen for Regional Udvikling
- DUT-modellen ikke ændres i perioden

Ud fra disse forudsætninger vil 15,6 mio. kr. af de tildelte statslige midler til Regional Udvikling, være begrundet i investeringspuljen for privatbanepuljens overgang til bloktilskud. Dette er en stigning på 5,8 mio. kr. ift. de 9,8 mio. kr., som Region Midtjylland i dag modtager som øremærkede tilskud. Det øgede bloktilskud forudsættes anvendt på privatbanerne.

Beregningen af tilskud fra 2016 er naturligvis baseret på et betydeligt element af skøn. Efter de oplysninger administrationen råder over er der ikke fra Statens side konkret taget stilling til, hvordan investeringspuljen overføres til bloktilskud. Ligeledes er det muligt at fordelingsmodellen for bloktilskud ændres inden da.

Selv hvis forudsætningerne opfyldes, og bloktilskudsmodellen er uændret i hele perioden frem til 2020, er det ikke givet at Regional Udviklings ramme under ét udvides i 2016. Det er ikke nogen garanti for at midlerne kan hentes fra en udvidet ramme. Derimod er der med sikkerhed udgifter til renter og afdrag i en 25 årig periode, når investeringerne først er foretaget. En beslutning om investering i privatbanerne ud fra en forudsætning om tilførsel af øgede midler fra 2016 indebærer altid en risiko for, at der alligevel ikke er øgede midlerne til rådighed i 2016.

Det bør nævnes at, en meget betydelig del af det statslige bloktilskud til regional udvikling indirekte stammer fra privatbanerne. Alt andet lige er DUT modellen således indrettet at hver privatbane km. giver ca. ½ mio. i statsligt tilskud til regional udvikling årligt. Dvs. at hvis samtlige 86 km. privatbane i regionen blev nedlagt, ville det betyde en reduktion på ca. 52 mio.kr. i statstilskuddet til regional udvikling i Region Midtjylland årligt.

### *Fastholdelse af tilskud fra kommunerne*

Efter aftale mellem Ringkjøbing Amt og kommunerne i VLTJ området yder Lemvig og Holstebro kommuner et frivilligt investeringsstilskud på 1,4 mio. kr. årligt til Lemvigbanen. Aftalen løber frem til 2010. Det forudsættes, at kommunerne opretholder tilskuddet. Midlerne er øremærket til Lemvigbanen.

Tilskuddet ydes til Midttrafik, og har således ikke direkte effekt på regionens budget. Men hvis kommunerne fremover beslutter ikke at yde tilskuddet, må der tilføres midler fra Regional Udvikling, eller alternativt foretages besparelse i den øvrige kollektive trafik.

### *Konvertering af besparelser på jernbanedrift*

Odderbanen skal efter planen indgå i samdrift med DSB's strækning Grenaabanen og senere letbanen. Samdriften vil medføre indsættelsen af nye tog og en forbedret køreplan. Der forventes derfor en passagerfremgang, svarende til en merindtægt på 1 mio. kr. årligt, og banens behov for driftstilskud reduceres tilsvarende. Det forudsættes, at Regional Udvikling ikke hjemtager besparelsen, men at besparelsen konverteres til investeringsmidler.

Tidspunktet for etablering af samdrift er efterhånden behæftet med megen usikkerhed. Det er derfor meget usikkert, om og hvornår der kan hentes midler fra denne kilde.

### *Midlertidigt tilførte midler fra besparelser i Midttrafik*

Det har i det meste af forløbet været arbejdet med en konstruktion, hvor Midttrafik medfinansierer investeringerne med 2-3 mio.kr. årligt ved at tilbageholde en del af de fundne besparelser på den samlede kollektive trafik i Midttrafik. Forudsætningen er naturligvis, at der er årlige besparelser i Midttrafik. Er dette ikke tilfældet, ændres forudsætningerne.

Skal alle tre faser gennemføres i den takt, som var arbejdsgruppens oprindelige anbefaling, vil der i perioden 2008-20 og længere frem være behov for tilførsel meget betydelige ekstramidler langt over de nævnte 2-3 mio.kr. årligt. Kan Midttrafik ikke producere en årlig besparelse i alle år de næste 15-20 år, vil det resultere i, at der enten skal tilføres midler fra Regional Udvikling, eller Midttrafik må pålægges aktivitetsindskrænkninger.

Med ændringen af dieselafgiften fra 2008, er der allerede opstået en situation, hvor Midttrafik er udsat for et uventet udgiftspres. Skal Midttrafik medfinansierer privatbanernes investeringer, skal der gennemføres yderligere besparelser med det formål at frigøre midler til privatbanerne. Administrationen har derfor ikke her indregnet et tilskud fra denne side.

### *Ad 3. Forudsætninger for optagelse af lån*

Det er forudsat, at der optages et lån i fase 1 til sporfornyelsen på Odderbanen på 109 mio.kr.

Når fase 3 skal gennemføres, skal der optages yderligere lån til køb af 4½ letbanetogsæt på Odderbanen på et ukendt beløb samt 7,5 mio.kr. til ATC. Derudover skal der lånes ca. 100 mio.kr. til 4 togsæt på Lemvigbanen. Der er ikke taget stilling til om perronombygning og etablering af krydsningsspor også lånefinansieres.

Lånene til materielanskaffelse og sporfornyelse forudsættes optaget som 25 årige annuitetslån til en rente på 5,5 % og ved en forudsat pl. -udvikling på 2,5 % årligt. Lånene til etablering af ATC forudsættes optaget som 20 årige annuitetslån, ligeledes til en rente på 5,5 % og ved en forudsat pl. -udvikling på 2,5 % årligt.

Optagelsen af 25 årige lån vil binde banernes investeringsmidler langt ud over perioden 2008-2020. Lånene vil først være endeligt tilbagebetalt omkring 2040 alt efter den valgte model for anskaffelse af materiel til Lemvigbanen.

#### *Låneoptagelse*

Lånet kan optages af regionen eller regionen kan garantere for at Midttrafik, eller banerne optager lånet.

Fra Odderbanen er der gjort opmærksom på, at det er en betingelse for at banens hidtidige fritagelse for lønsumsafgift opretholdes, at banen selv optager lånet. Lønsumsudgiften udgør ca. 0,4 mio.kr. årligt.

Det foreslås at Odderbanen hjemtager lån garanteret af Region Midtjylland.

#### *Løbetid*

Jvn. "Bekendtgørelse om regionernes låntagning og meddelelse af garantier mv." (BEK 1345 – 2006, § 9) må regionen ikke optage eller garantere for lån med en løbetid over 25 år.

#### *Renteforudsætninger*

Renteniveauet har været stigende det meste af 2007, men der har den seneste tid været turbulens. Det er her forudsat, at der kan optages 5,5 % lån i 2008. Dette niveau forudsættes gældende i hele perioden.

Denne forudsætning er naturligvis usikker. Optages lånene blot til en ¼ % højere eller lavere rente end forudsat, vil de samlede påløbne renter stige/falde med ca. 4,6 mio. kr. pr. 100 mio.kr., der lånes.

#### *Pris- og lønniveau*

I finansieringsplanen er afdrag og renter beregnet som en annuitet, dvs. at lånet har en fast ydelse i kr. Da udgifter og bevillinger fremover vil følge pl.-udviklingen, nedskrives værdien af den faste ydelse med den forventede pl.-sats. En fast ydelse får altså en stadigt ringere nutidsværdi. Udvikler pl.-satserne sig anderledes i perioden end forudsat, har det stor betydning for den ansatte årlige ydelse. En gennemsnitlig pl.-sats på 3,0 % ift. de forudsatte 2,5 % vil betyde et mindre finansieringsbehov på ca. 11,2 mio. kr. pr. 100 mio.kr., der lånes.

#### *Første afdrag*

Lånet til fase 1 forudsættes optaget i 2. halvår af 2008, og første afdrag forudsættes at falde i 2009.

#### *Ad 4. Andre finansieringskonstruktioner*

Flere baner har i de senere år anskaffet nyt materiel. Finansieringen af disse nyanskaffelser omfatter i flere tilfælde konstruktioner med oprettelse af særlige finansieringsselskaber evt. hjemmehørende i udlandet og tilbagekøbsaftaler, parallelt til praksis på busmarkedet. Fordelen ved en sådan konstruktion er, at momsbetalingen på dansk niveau helt eller delvist kan undgås.



Moms er særdeles interessant for privatbanerne og andre virksomheder, der udfører kollektiv trafik. Det skyldes paradoksalt, at den kollektive trafik er moms fritaget. Hovedproduktet "kollektiv trafik" er ikke momsbelagt, og virksomhederne har dermed ikke en nævneværdig salgsmoms, at trække købsmoms fra i. Da privatbanerne er selvstændige aktieselskaber, er de ikke omfattet af de offentlige ejeres moms fritagelse.

SKAT har tidligere stillet spørgsmålstejn ved disse leasing/tilbagekøbsmodeller, og det er varslet fra Danske Regioner, at der kommer et statsligt indgreb mod "cross border" leasing på busmarkedet i 2009, som dog nok vil trække ud til 2010. Det er uklart, hvor omfattende indgrebet bliver. Arbejdsgruppen har derfor ikke foreslået en sådan konstruktion, men har beregnet anskaffelserne, som køb med fuld dansk moms.

Viser det sig, at der intet er til hinder for den type konstruktioner, bør det genovervejes, om et regulært køb er den mest rationelle løsning. Den mest interessante konstruktion bygger på etablering af et leasingselskab, som køber togene og leaser dem ud til privatbanerne. Efter en 5 års periode fusionerer leasingselskabet og privatbanen, og derved spares 80% af momsbetalingen. Odderbanen nævner direkte denne model i sit hørings svar. Administrationen vil undersøge denne model nærmere.

Modellen har været gennemført bla. i Nordjyllands Amt ved køb af nye tog til de nordjyske jernbaner i 2003-05, og anvendes af Region Sjælland i år til køb af nye tog til de sjællandske privatbaner.