

25. august 2022  
2020-4297

## **Udmøntnings- og administrationsgrundlag for pulje til ladeinfrastruktur til batteritog på privatbaner**

### ***Baggrund og formål***

Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er der afsat en pulje på 275 mio. kr. til tilskud til ladeinfrastruktur til batteritog på privatbanerne.

Om puljen fremgår følgende af aftalen:

*Parterne er endvidere enige om at afsætte 275 mio. kr. til et statsligt tilskud til ladeinfrastruktur på privatbanerne med henblik på at fremme en grøn omstilling og en CO<sub>2</sub>-neutral jernbanedrift.*

Der arbejdes i øjeblikket med at indføre batteritog på flere strækninger. Således har Midtjyske Jernbaner indkøbt batteritog til Lemvigbanen, staten har indkøbt batteritog til strækningen Holstebro-Skjern og Lokaltog forventer ultimo oktober 2022 at modtage endelige tilbud på 14 batteritog til togdriften i Region Sjælland.

### ***Etableringsomkostning af ladeinfrastruktur til batteritog på privatbaner***

Indførelsen af batteritog forudsætter etablering af ladeinfrastruktur, som omfatter tilslutning til den nødvendige strømforsyning samt opsætning af en ledning eller strømskinne, som togene kan lade under.

I flere tilfælde benytter privatbanerne perronspor på en statslig station, hvor der allerede er hængt – eller er planer om i fremtiden at hænge – køreledninger op. Det gælder f.eks. i Holbæk, Slagelse og Nykøbing Falster. I andre tilfælde benytter tog på privatbanerne et særskilt spor på statslige stationer, som ikke har køreledninger,



men hvor de øvrige perronspor har køreledninger, hvilket alt andet lige gør det lettere at etablere kørestrøm til batteritog sammenlignet med stationer helt uden kørestrøm. Det gælder f.eks. i Tølløse og Helsingør. Hvorvidt og i hvilket omfang, at der også skal etableres kørestrøm på disse stationer vil være op til de pågældende regioner, som også vil skulle finansiere dette som led i indførelsen af batteritog.

### **Udmøntning og administration af pulje**

Der er afsat 275 mio. kr. i puljen til ladeinfrastruktur til batteritog på privatbaner med årlig udmøntning på 25 mio. kr. i perioden 2025-2035. Udmøntningen af puljen til regionerne sker efter et ansøgningsprincip, hvor en region kan få dækket 65 pct. af omkostningerne til etablering af ladeinfrastruktur per bane. Den resterende del af omkostningerne skal regionerne selv finansiere, ligesom regionerne skal stå for eventuel mellemfinansiering i perioden mellem igangsættelse af projektet og at midlerne er til rådighed på finansloven.

En procentvis medfinansiering på 65 pct. per bane er baseret på forholdet mellem puljestørrelsen fratrukket administrationsomkostninger og sat relativt til regionernes eget skøn for omkostningerne til etablering af ladeinfrastruktur for privatbaner, jf. rapporten "Privatbanerne. Tilstand og fornyelsesbehov" fra Rambøll (2021).

**Tabel 1: Beregning af statslig medfinansiering**

<b>Pulje til etablering af ladeinfrastruktur</b>	<b>275,0 mio. kr.</b>
Omkostninger til administration af pulje*	- 1,4 mio. kr.
<b>Pulje efter omkostninger til administration</b>	<b>= 273,6 mio. kr.</b>
<b>Skøn for etableringsomkostninger</b>	<b>364,1 mio. kr.</b>
Forhold mellem pulje og skøn for omkostninger	75 pct.
<b>Statslig medfinansiering (afrundet forhold)</b>	<b>65 pct.</b>

\* Der afsættes 1/2 pct. af puljestørrelsen, svarende til godt 100.000 kr. årligt, til administration af puljen over hele perioden.

Anm.: Opregnet til 2022-priser.

Der er i beregningen af medfinansieringsprocenten set bort fra omkostningsoverslaget til etablering af ladeinfrastruktur på Lemvigbanen og Hirtshalsbanen, baseret på rapporten "Privatbanerne. Tilstand og fornyelsesbehov". For Hirtshalsbanen forventes der ikke behov for særskilt ladeinfrastruktur, som følge af den forventede etablering af ladeinfrastruktur på den nærtliggende statslige



strækning. Det er dog stadig muligt for Region Nordjylland at ansøge herom, såfremt det viser sig hensigtsmæssigt i den samlede kontekst for togtrafikken i Nordjylland. For Lemvigbanen gælder det, at denne allerede er besluttet omstillet til batteritog, hvorfor denne privatbane ikke kan ansøge om tilskud fra puljen.

Afslutningsvis er der til brug for beregningen af medfinansieringsprocenten sket en afrunding, svarende til knap 40 mio. kr., med henblik på at en give en vis sikkerhed for, at der også er midler tilbage i puljen til de sidste privatbaner som bliver omstillet til batteritog. Hermed søges der også taget hensyn til den seneste inflationsudvikling.

Det valgte udmøntningsprincip giver regionerne incitament til at tænke i omkostningseffektive løsninger, da regionerne selv skal finansiere 35 pct. af etableringsomkostningerne, og det er samtidigt en relativ enkel administrationsmodel.

Den konkrete udmøntning af puljen kendes ikke på forhånd, da den afhænger af dels størrelsen på ansøgningerne og dels tidspunktet for ansøgningerne. Den første ansøgning forventes at komme fra Region Sjælland, og såfremt etableringsomkostningerne væsentligt overstiger forudsætningerne lagt til grund for medfinansieringsprocenten, vil forligskredsen blive forelagt et revideret oplæg til en medfinansieringsprocent gældende for hele puljen, herunder også tilskuddet til Region Sjælland.

Det er regionerne, som bærer risikoen for eventuelle fordyrelser, således at tilskuddets absolutte størrelse ikke bliver påvirket, hvis et projekt blive dyrere end budgetteret. Hvis der opnås besparelser i forhold til det oprindelige budget, bliver tilskuddet reduceret således, at den statslige medfinansiering svarer til 65 pct. af den faktiske omkostning.

Trafikstyrelsen administrerer puljen med henblik på at sikre, at ansøgningen falder inden for rammen af formålet med puljen. Ansøgningen skal indeholde en plan for etablering af ladeinfrastruktur, herunder en beskrivelse af løsningen og et budget for projektet. Det er regionerne, der er ansvarlig for undersøgelserne forud herfor, og udmøntningen fortsætter, indtil puljen er fuldt udmøntet, eller samtlige privatbanerne er omstillet til batteritogsdrift.

Såfremt en region ønsker en teknologisk løsning, som af Trafikstyrelsen vurderes at afvige markant fra den forventede typiske ladeinfrastruktur, vil projektet blive forelagt forligskredsen.