



Beslutningsforslag nr. **B 90**

Folketinget 2015-16

---

Fremsat den 15. marts 2016 af Kim Christiansen (DF), Bent Bøgsted (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF),  
Mette Hjermind Dencker (DF), Søren Espersen (DF), Morten Marinus (DF), Jan Erik Messmann (DF),  
Peter Kofod Poulsen (DF) og Peter Skaarup (DF)

## **Forslag til folketingsbeslutning**

### **om overdragelse af den regionale jernbaneinfrastruktur og ansvaret for den regionale jernbanedrift til staten**

Folketinget opfordrer regeringen til snarest muligt og senest ved udgangen af 2016 at fremsætte de nødvendige lovforslag m.v. med henblik på at overdrage den regionale jernbaneinfrastruktur og ansvaret for den regionale jernbanedrift til staten.

## Bemærkninger til forslaget

Dansk Folkeparti ønsker med dette forslag at skabe en bedre og mere sammenhængende jernbanedrift til gavn for den kollektive trafik og passagerne, så der kan skabes en mere effektiv togdrift og grundlag for større passagervækst. Det kan bedst ske ved at få integreret den regionale jernbaneinfrastruktur – også kaldet privatbanerne – i den statslige jernbaneinfrastruktur (under Banedanmark) og ved at få integreret ansvaret for den regionale jernbanedrift i den statslige kontraktstyring med operatørerne. Det vil især gavne mindre bysamfunds og landdistrikters udvikling.

I dag har regionerne ansvaret for infrastrukturen og driften af en række regionale jernbaner. I praksis er det trafiksselskabernes togselskaber, som i de fleste tilfælde både står for driften og for vedligeholdelse og fornyelse af infrastrukturen. På regionalt niveau er der således ikke sket en organisatorisk adskillelse af infrastruktur og operatør, som det er sket i staten med henholdsvis Banedanmark som infrastrukturforvalter og DSB og Arriva som operatører.

Integrationen af de regionale baner i det statslige jernbanelenet vil ikke medføre øgede omkostninger. Tværtimod kan det frigøre midler fra regionerne, da de seneste regnskabsstal tyder på, at regionerne modtager et større statsligt tilskud til vedligehold og fornyelse af infrastrukturen og til jernbanedriften end de udgifter, som regionerne faktisk har på disse områder.

Dertil kommer økonomiske gevinster på den samlede drift fra netværksfordele i form af bedre udnyttelse af togmateriel, bedre investeringsplanlægning og udbud. Der må også forventes flere passagerindtægter som følge af nye togsystemer med mere sammenhængende trafik, kortere rejsetider og færre skift for passagererne, der vil skabe grundlag for større passagerfremgang.

### *Privatbanerne er vigtige for den regionale jernbanetrafik*

Ifølge de seneste regnskabsoplysninger fra Trafikstyrelsen for 2014 blev der kørt 9,8 mio. togkilometer på privatbanerne. Det svarer til knap 15 pct. af de statslige togkilometer (dvs. DSB's fjern- og regionaltogstrafik, S-togene og Arrivas regionaltrafik), men hvis det alene ses i forhold til de statslige regionale togkilometer (dvs. i regi af DSB, DSB Øresund og Arrivas togdrift i Midt- og Vestjylland), udgør andelen 34 pct.

Når der ses på antallet af passagerer i form af personkilometer, er andelen noget lavere, hvilket skyldes, at den statslige trafik er koncentreret om de største passagerstrømme i og omkring hovedstaden, de øvrige store byer og fjerntrafikken. Privatbanerne stod i 2014 for 221,7 mio. personkilometer, hvilket svarer til 3,5 pct. af de personkilometer, der køres på de statslige baner. Privatbanernes personkilometer udgør knap 8 pct. af de personkilometer, der køres på statslige regionale baner.

Med til billedet hører også, at privatbanerne har oplevet en større fremgang i antal personkilometer og påstigere end den statslige jernbane. Således har privatbanerne i perioden 2007-2013 haft en fremgang på 20 pct. i personkilometer,

mens der på statens jernbaner har været en stigning på ca. 10 pct. Med bedre sammenhæng med det øvrige statslige skinnenet, nye togsystemer, der reducerer rejsetiden, og færre antal skift, vil fremgangen kunne forstærkes yderligere.

### *Regionale jernbaner er vitale for landdistrikter og yderområder*

De regionale baner hos trafiksselskaberne og den statslige regionaltrafik, der drives af DSB og Arriva, er vigtige for landdistrikters og yderområders udvikling. Betingelser for bosætning og udvikling af mindre bysamfund og landdistrikter er ofte koblet op på mulighederne for kollektiv trafik, der kan forbinde områderne til større byer og vækstcentre, hvor der er arbejdspladser, skoler og uddannelsesmuligheder. Samtidig er erhverv og skoler i mindre bysamfund og landdistrikter afhængige af kollektiv transport af hensyn til børns, studerendes og arbejdstageres pendling. Jernbanen er med andre ord en livsnerve i disse områder.

Gevinsterne ved at få en sammenlægning af den regionale og statslige jernbanedrift samt vedligeholdelse og fornyelse af infrastrukturen kommer som følge af en samlet overordnet planlægning til gavn for passagererne, så passagererne i ikke mindst mindre bysamfund og landdistrikter vil opleve bedre sammenhængende togsystemer, færre skift og køreplaner, der tilgodeser passagerernes rejsemønstre. Samtidig vil det være muligt at høste netværksfordele ved at få en bedre benyttelse af togmateriellet. Ved at slå den statslige og den regionale vedligeholdelse og fornyelse af jernbaneinfrastrukturen sammen, vil der kunne opnås besparelse ved bedre koordinering og planlægning.

Der er allerede i dag samdrift og planlagt samdrift mellem den regionale og den statslige trafik flere steder (i Nordjylland, på Vestbanen med Esbjerg Nærbane og på Østbanen med den nordlige del af Lille Syd), og forslaget vil kun fremme disse positive tiltag. Der er imidlertid også en række eksempler, der viser, at udviklingen går den forkerte vej, og at der er et stort potentiale i at få integreret den regionale og den statslige jernbanedrift.

Efter en integration af den regionale og den statslige jernbanedrift vil det være oplagt at udbyde driften, hvor både regionale togselskaber og DSB og andre jernbaneselskaber kan byde på driften.

### *Brug for bedre koordinering og sammenhæng i togdriften*

Mange statslige regionale banestrækninger minder meget om de regionale jernbaner. Der er imidlertid ikke nogen overordnet sammenhæng i vedligeholdelsen eller driften af jernbanerne i statsligt og i regionalt regi, hvilket kan være et stort problem. Det hindrer, at der skabes sammenhæng i den kollektive trafik – til ugunst for passagerne. Med en integration af de regionale og de statslige jernbaner vil der kunne skabes en langt større passagerfremgang.

Aktuelt har Region Sjælland f.eks. besluttet at lukke en del af Tølløsebanen mellem Skellebjerg og Slagelse på grund af nedslidte skinner og erstatte driften med busser.

Det skader sammenhængen i hele Vestsjælland, da mange af passagererne på Tølløsebanen i Tølløse skifter til Nordvestbanen, typisk mod Holbæk eller Roskilde/København, ligesom Tølløsebanen i Slagelse har sammenhæng med regional- og fjerntrafikken mod Ringsted/København og Korsør/Nyborg/Odense. Med andre ord har lukningen af en del af Tølløsebanen negative effekter for den statslige del af jernbanen. I stedet for lukning af en del af Tølløsebanen burde der sættes på en langt bedre sammenhæng med Nordvestbanen, Odsherredbanen og den øvrige regionale trafik på Midsjælland både driftsmæssigt, vedligeholdelsesmæssigt og med hensyn til togmateriel. Dette vil bedst kunne opnås ved en sammenlægning med den statslige infrastruktur under Banedanmark og med den statslige togdrift.

De øvrige regionale baner på Sjælland, der drives og vedligeholdes af Region Hovedstaden og Region Sjælland via Lokaltog A/S (en fusion af de tidligere togselskaber Regionstog og Lokalbanen), vil også være oplagte at få integreret i det statslige jernbanenet. I Nordsjælland vil de regionale baner (tidligere Lokalbanen) kunne integreres drifts- og planmæssigt langt bedre med S-tog og kystbanetrafikken, så passagererne vil opleve bedre sammenhæng og færre skift. Det samme er gældende for de øvrige regionale baner på Sjælland (tidligere Regionstog), hvor Odsherredbanen kan integreres med Nordvestbanen og Tølløsebanen.

Østbanen vil helt naturligt kunne integreres med den statslige regionale bane Roskilde-Køge (øvre del af Lille Syd). Her er der planer om at overdrage driften til Lokaltog A/S, jf. den seneste DSB-aftale, men denne integration sikrer ikke den optimale sammenhæng og skyldes i højere grad problemer med gammelt materiel og mangel på velfungerende materiel på Lille Syd, hvor der i dag bruges 30-35 år gamle dieseltog. Den nye elektrificerede Ringstedbane over Køge og elektrificeringen af Køge-Næstved vil gøre det naturligt at se på, hvordan Østbanen, den øvre del af Lille Syd (som ikke vil være elektrificeret), kan integreres med den øvrige statslige regionale dieseldrift på Sjælland og med Lollandsbanen, som også drives af Lokaltog A/S.

Tidligere har Region Syddanmark arbejdet for at lukke Vestbanen mellem Nørre Nebel og Varde, men det blev forhindret. I dag er der kommet samdrift med den øvrige statslige regionale trafik mod Esbjerg og videre mod Ribe, så der er langt mere sammenhæng i den samlede jernbanetrafik i Vestjylland til gavn for passagererne. Der arbejdes endda på at skabe endnu mere sammenhæng i trafikken med konceptet Esbjerg Nærbane. Det vil i den forbindelse være helt naturligt, at Vestbanen overgår til staten. Det er også den samme operatør (Arriva), som i dag driver både Vestbanen og de statslige regionale baner Esbjerg-Skjern og Esbjerg-Ribe-Tønder-Niebull.

Det samme vil være tilfældet med Lemvigbanen mellem Vemb og Thyborøn, der drives af Region Midtjylland, og som har forbindelse til den statslige jernbane ved Vemb mellem Skjern og Struer. Her vil det være oplagt at integrere denne strækning i de øvrige vestjyske strækninger for at få mere sammenhæng i jernbanetrafikken og i vedligeholdelsen af skinnerne. Når det gælder Odderbanen, der også dri-

ves af Region Midtjylland, vil denne strækning indgå i den kommende Aarhus Letbane sammen med den statslige regionale strækning mellem Aarhus og Grenaa.

I Nordjylland vil der ske overdragelse af den statslige Aalborg Nærbane til Region Nordjylland, hvor det er planen, at banen sammen med den statslige regionaldrift mellem Aalborg og Frederikshavn integreres i driften af Skagensbanen og Hirtshalsbanen. Det vil kunne skabe en større sammenhæng og bedre togbetjening i hele regionen.

### *Økonomi*

Omlægningen skal være provenuneutral, så nettovirkningen på regionernes (og kommunernes) økonomi neutraliseres.

Regionerne (og i meget lille omfang kommunerne) har udgifter til trafikskabernes jernbanedrift og til vedligehold og fornyelse af infrastrukturen.

Til gengæld modtager regionerne bloktilskud til regionale udviklingsopgaver, som bl.a. omfatter trafikskabernes jernbanedrift. Derudover modtager regionerne et investeringstilskud til vedligehold og fornyelse af infrastrukturen og til køb/leasing af togmateriel. Dette investeringstilskud er tidligere foreslået ændret, så det fra 2016 skulle blive en del af bloktilskuddet til regionale udviklingsopgaver. Denne ændring er imidlertid ikke blevet til noget.

I det seneste regnskabsår, 2014, fremgår det af Trafikstyrelsens (nu Trafik- og Byggestyrelsen) nøgletal for privatbanerne (»Nøgletal for privatbanerne, Regnskab 2014«, Trafik- og Byggestyrelsen, 2015), at privatbanerne samlet set modtog et driftstilskud på 379,3 mio. kr. og et investeringstilskud på 49,4 mio. kr. fra regioner og kommuner. Altså samlet 428,7 mio. kr. (regionerne finansierer 425,9 mio. kr., mens kommunerne finansierer 2,8 mio. kr.).

Fra det daværende Økonomi- og Indenrigsministeriums rapport fra arbejdsgruppen om kriterier for antal kilometer privatbanespor (»Rapport fra arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer privatbanespor«, Økonomi- og Indenrigsministeriet, 2015) fremgår det, at regionerne modtog 492,4 mio. kr. i bloktilskud ud fra kriteriet om privatbanespor og 103,9 mio. kr. i investeringstilskud., dvs. i alt 596,3 mio. kr.

Det er 170,4 mio. kr. mere, end hvad regionerne brugte på drift og vedligehold af privatbanerne. For årene 2010-2013 er der, jf. oplysninger i Økonomi- og Indenrigsministeriets føromtalt rapport, tale om lignende beløb i regionernes favør. Således har regionerne i 2010-2014 samlet modtaget over 730 mio. kr. mere i statslige tilskud, end de har brugt på drift og vedligehold af regionalbanerne. For budgetåret 2015 er der tale om, at regionerne modtager 200 mio. kr. mere, end de bruger på privatbanerne.

Det skal her tilføjes, at der ikke er en direkte sammenhæng mellem bloktilskuddet til regionale udviklingsopgaver, målt ud fra det strukturelle kriterie om privatbanespor, og udgifterne til driften af privatbanerne, men at der er tale om en sammenhæng, der skal afspejle udgiftsniveauet. Alligevel giver oplysningerne en indikation af, at regionerne

formentlig ikke alle steder giver de regionale jernbaner den nødvendige prioritering.

Vedrørende aktiver og passiver, der skal overdrages til staten (infrastruktur m.m.), skal der foretages en opgørelse for de regionale togselskaber.

#### *Udbud af driften giver gevinster for både passagerer og økonomien*

I forbindelse med overdragelsen af privatbanerne til de daværende amter i april 2000 (jf. »Aftale mellem regeringen og Amtsrådsforeningen om overdragelse af privatbanerne til amterne«, Trafikministeriet, 2000) blev det aftalt, at udbud af driften kunne ske fra 2005 (en lignende aftale blev indgået med det daværende HUR – Hovedstadens Udviklingsråd). Det hang sammen med, at enhver jernbaneoperatør skulle have mulighed for at udøve jernbanevirksomhed på privatbanernes infrastruktur. Det er ikke sket, og det vil være oplagt at udbyde den integrerede drift.

Erfaringerne fra de to udbud i Midt- og Vestjylland af den statslige regionale jernbanedrift har ifølge Rigsrevisionen givet besparelser på 18 pct. i første udbudsperiode (2003-2010), højere rettidighed og større passagertilfredshed. Trafik- og Byggestyrelsen forventer en yderligere besparelse på 10 pct. i anden udbudsperiode (2010-2020). Samtidig er der kommet nyt togmateriel.

Produktivitetskommissionens baggrundrapport »Productivity gains in Danish network industries« fra 2013 (»Productivity gains in Danish network industries: background report prepared for Danish Productivity Commission«, Copenhagen Economics, 2013) konkluderer desuden, at der ved udbud kan opnås omkostningsreduktioner på 15-20 pct. I forbindelse med Europa-Kommissionens 4. jernbanepakke blev der ved udbud estimeret besparelser på 20-30 pct. ud fra indsamlede eksempler fra en række lande (jf. »Europæiske jernbaner: Kommende udfordringer«, Europa-Kommissionen, den 30. januar 2013).

Det kan også nævnes, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen i 2004 har kortlagt erfaringerne fra de tyske delstater med udbud af den regionale togdrift (»Tyske erfaringer med udbud af regionale passagertog«, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, 2014). Her var konklusionen, at konkurrence har betydet, at prisen er faldet med over 25 pct. Det har også betydet højere passagervækst og -tilfredshed på de udbudte strækninger i forhold til de ikkeudbudte strækninger. Det er endda lykkedes at redde dusinvis af lukningstruede ruter.

Derfor er det oplagt at udbyde driften af privatbanerne integreret med statsbanerne og i sammenhæng med planer for udbud af den statslige jernbanedrift i naturligt afgrænsede udbudspakker.

*Skriftlig fremsættelse*

**Kim Christiansen (DF):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om overdragelse af den regionale jernbaneinfrastruktur og ansvaret for den regionale jernbanedrift til staten.*

(Beslutningsforslag nr. B 90)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.