



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

Bagsværd, den 19. juni 2014

Kim Christiansen MF, medlem af Transportudvalget
Benny Engelbrecht MF, medlem af Transportudvalget
Henning Hyllested MF, medlem af Transportudvalget
Kristian Pihl Lorentzen MF, medlem af Transportudvalget

Vedr. jernbaneafsnittet i Aftalen om regionernes økonomi for 2015

Kære transportudvalgsmedlemmer,
Som I sikkert er orienteret om, er det vedtaget, som en del af aftalen, at der etableres en arbejdsgruppe, som skal se nærmere på bloktilskudskriteriet "antal km. Privatbanespor". Arbejdsgruppen nedsættes i Økonomi- og Indenrigsministeriets regi, og Danske Regioner er repræsenteret i Arbejdsgruppen.

I Rådet for Bæredygtig Trafik ser vi med megen bekymring på, at en sag med så vidtrækkende transportpolitiske perspektiver og konsekvenser overlades til bearbejdelse i en arbejdsgruppe bestående af embedsmænd fra Indenrigsministeriet på den ene side og repræsentanter fra regionerne på den anden side. Hvor er det jernbanefaglige islæt, og hvem repræsenterer indsigten i privatbanernes/lokalbanernes særlige forhold i denne arbejdsgruppe? Og bekymringen og betænkelighederne bliver ikke mindre ved udsigten til, at regionerne (måske) vil markere ønske om at få trafikalskabsrepræsentanter med i arbejdet. For de regionale trafikalskaber er ikke nødvendigvis en garanti for viden om og ekspertise i privatbaneforhold. Vi har set flere eksempler på, at det omvendte faktisk er tilfældet. Det kommer nok ikke bag på jer, når vi tillader os at anføre, at trafikalskaber kan være endog meget busivrige. Og lad og da bare nævne Movia her. Vi frygter, fra Rådets side, at de økonomispecialiserede arbejdsgruppemedlemmer fra regionerne med stor sandsynlighed vil insistere på og genfremsætte forslaget om en fastfrysning af kilometer-spor-kriteriet.

Advarselsslapperne bør simpelt hen blinke ved udsigten til, at en mere "teknokratisk og regnedrenge-orienteret" arbejdsgruppe får mulighed for i sin analysevirksomhed at fremkomme med forslag, anbefalinger og overvejelser, der kan betyde liv eller død for de 13 privatbaner, som uden den helt store bevågenhed udefra udfører vitale transportopgaver lokalt og regionalt, og som tilmed år efter år præsterer stigende passagertal i skarp kontrast til busserne, der for mange ruters vedkommende er inde i en dødsspiral med stadig faldende passagertal. Og uden den store tiltrækningskraft på fx bilister (i modsætning til togene, der hjælpes af den såkaldte skinnfaktor).

Må vi ikke minde om, at privatbanerne i de senere år haft en passagerfremgang på 5 – 10 %, sammenlignet med DSBs beskedne vækst på dette felt på 1 – 1,5 %.

Vi er bange for, at en ændring af bestemmelserne omkring privatbane-kilometerkriteriet, f.eks. i retning af fastfrysning i et bestemt årstal, vil få den konsekvens, at regionerne tilskyndes til at afvikle og ikke udvikle privatbanerne. Brandærgeligt, når der nu i forskellige sammenhænge er fremkommet flere visionære forslag og idéer om at give privatbanerne (lokalbanerne) mulighed for at løfte nye opgaver – med mulighed for at få yderligere tilgang af passagerer – via kørsel på statsbanestrækninger. Tølløsebanen – den bane, der aktuelt er i farezonen – kunne eksempelvis få mulighed for at køre videre til Roskilde og evt. til Høje Tåstrup og København. Og et jysk eksempel: Lemvigbanens materiel kunne køre helt til Holstebro.

Det giver også anledning til undren, at man endnu engang skal til at endevende det meget omtalte kilometer-spor-kriterium, idet folkene bag Finansieringsudvalgets notat fra 2010 (27 sider) allerede har kulegravet sagen meget grundigt og heri skildret de forskellige muligheder og alternativer plus deres konsekvenser.

Det forekommer skræmmende, at der vil blive etableret arbejdsgruppe helt uden folk med jernbanefaglig ekspertise, transportpolitisk overblik og indsigt i privatbanernes særlige forhold og opgaver, og hvor den ene part, regionerne, sandsynligvis vil nærme sig arbejdet med en klar dagsorden og hensigt. En dagsorden, der ikke ligefrem matcher den generelle politik på jernbanernes område, der søges fremmet i disse år.

Vi appellerer derfor til jer om at gøre jeres indflydelse gældende for at påvirke sammensætningen af arbejdsgruppen og søge at forhindre, at der sker en fastfrysning af kilometer-spor-kriteriet på "et historisk niveau". Der må for alt i verden ikke ske det, at det resultat eller den model, der kommer ud af analysegruppens virksomhed, kommer til at tjene som en murbrækker for en banenedlæggelsesoffensiv i regionerne igangsat af virkelystne regionsrådsformænd, som ser store og givtige perspektiver i "effektiviseringer af banedriften" og omlægninger til "højklasset bustrafik", hvad det så end er.

Vi vil selvfølgelig ikke forsøge at skabe unødigt dramatik, men vi ser det som vores vitale ærinde at henlede jeres opmærksomhed på denne arbejdsgruppes virksomhed i regi af Økonomi- og indenrigsministeriet.

Vi vedhæfter følgende dokumenter:

Notat om frihedsgrader vedr. privatbanerne (Danske Regioner)

Notat om kriteriet "antal km. privatbanespor" (Økonomi- og indenrigsministeriet)

Pas godt på privatbanerne!

Med venlig hilsen

Kjeld Larsen, formand Rådet for Bæredygtig Trafik

Leif Kajberg, næstformand Rådet for Bæredygtig Trafik