

Økonomi- og indenrigsminister Morten Østergaards talepapir

Det talte ord gælder

**Anledning: Besvarelse af TRU alm. del samrådsspørgsmål
AU-AZ om privatbaner.**

**Tid og sted: 29. april 2015 kl. 13.00-14.30 på Christiansborg,
Lokale 2-080**

Samrådsspørgsmål AU

Hvad er baggrunden for, at ministeren har meddelt, at der ikke foreløbigt vil ske en omlægning af investeringstilskuddet til den regionale lokalbanedrift, så det fra 1. januar 2016 alligevel ikke vil indgå i det almindelige bloktilskud til regionerne?

Samrådsspørgsmål AV

Kan ministeren oplyse, om f.eks. Region Sjælland fuldt ud har anvendt den del af bloktilskuddet, som stammer fra "antal kilometer privatbanespor", samt investeringstilskuddet til drift, vedligehold og investeringer i regionens lokalbaner?

Samrådsspørgsmål AW

Som et led i økonomiaftalen for 2015 mellem Danske Regioner og regeringen blev det besluttet at gennemføre en analyse af bloktilskudskriteriet "antal kilometer privatbanespor". Mener ministeren, at det pågældende bloktilskudskriterium har en gavnlig virkning på regionernes investeringer i lokalbanerne?

Samrådsspørgsmål AX

Af økonomiaftalen for 2015 mellem Danske Regioner og regeringen fremgik det, at der skulle igangsættes en analyse af tilbringetrafikken til togene for at sikre bedre sammenhæng i den kollektive trafik. Arbejdet med denne analyse igangsattes i efteråret 2014 og skal afsluttes ultimo marts 2015. Hvad er status på dette analysearbejde?



Samrådsspørgsmål AY

Ministeren har meddelt, at omlægningen af investeringstilskuddet til bloktilskud ikke vil ske foreløbigt, og samtidig meddelt, at han vil igangsætte en ny supplerende undersøgelse af statens tilskud til lokalbanerne. Hvad er det, der skal undersøges, som ikke er undersøgt i de to allerede nævnte analyser?

Samrådsspørgsmål AZ

Er ministeren indstillet på at sikre, at de eksisterende lokalbaner – herunder Tølløsebanen som aktuelt er i fare for at blive nedlagt – kan opretholdes og udvikles. Vil ministeren sikre, at en fornøden del af de tilskud, der i øjeblikket bevilges i bloktilskud til regionerne, vil blive målrettet drift, vedligehold og investeringer i lokalbanerne, hvilket vel var forventeligt henset til bloktilskudskriteriet ”kilometer privatbanespor” og et investeringstilskud tildelt efter en behovsvurdering?

[Indledning]

Tak for spørgsmålene om privatbanernes finansiering, herunder vedr. Tølløsebanen. Da alle seks spørgsmål vedrører samme emne og lapper ind over hinanden, vil jeg besvare spørgsmålene samlet.

Jeg ved, at det er et emne, der optager mange – lige fra borgere, der benytter privatbanerne til den daglige transport, til politikere i regionerne og her på Christiansborg. Og lad mig også indledningsvist slå fast, at regeringen først og fremmest ønsker, at der er en ordentlig kollektiv trafik i hele landet.

[Finansieringen af privatbaneopgaven overordnet]

Der findes i dag 14 privatbaner rundt om i landet. Historikken er, at de daværende amter i år 2000 overtog det fulde ansvar for privatbaneopgaven. Og med kommunalreformen overgik opgaven så til regionerne som en del af regionernes opgaver på det regionale udviklingsområde.



Opgaverne på det regionale udviklingsområde er finansieret af et bloktilskud (2,3 mia. kr. i 2015) og et udviklingsbidrag fra kommunerne i de enkelte regioner (717 mio. kr.). Derudover ydes der et særligt investeringstilskud vedr. investeringer i privatbanerne (106 mio. kr.).

Ved fordelingen af bloktilskuddet tages der højde for forskelle i regionernes udgiftsbehov, og her indgår der bl.a. et kriterium for antal kilometer privatbanespor. Det kriterium afhænger helt konkret af, hvor mange kilometer privatjernbanespor regionen har, og er altså påvirkeligt for ændringer i dette antal kilometer.

Generelt er der ikke en direkte sammenhæng mellem, hvordan en region vælger at prioritere eller løse en opgave og de enkelte bloktilskudskriterier. Bloktilskudskriterierne er med andre ord normalt neutrale i forhold til valg af opgaveløsning. Det opnås ved at bloktilskudskriterierne i udgangspunktet er upåvirkelige i forhold til regionernes konkrete dispositioner. Og det er regionernes ansvar at prioritere opgaverne inden for den samlede økonomiske ramme.

Investeringstilskuddet er med den model, som har fungeret hidtil, fordelt til regionerne efter en historisk vurdering af investeringsbehovet i hver region. Der har samtidig været tilknyttet det vilkår, at hvis en region nedlagde en privatbane, skulle tilskuddet tilbagebetales til staten, hvis der ikke kunne dokumenteres et tilsvarende gennemført investeringsniveau. Men det er altså kun i det tilfælde, at en bane nedlægges og med et investeringsniveau samlet set over en årrække.

Heraf følger det også, at staten ikke forudsætter - eller systematisk følger op på - at der årligt i de enkelte regioner,



herunder konkret i Region Sjælland, anvendes et bestemt beløb til drift, vedligehold og investeringer i regionernes baner. [Spm. AV]

[Opgaven for arbejdsgruppe om privatbanernes finansiering]

Som opfølgning på økonomiaftalen mellem regeringen og Danske Regioner fra i sommer, blev der nedsat en arbejdsgruppe til at lave en analyse af netop den del af bloktilskuddet til regionerne, der bliver fordelt efter kriteriet for antal kilometer privatbanespor. Arbejdsgruppen har været forankret i Økonomi- og Indenrigsministeriet og haft deltagelse af Danske Regioner, Finansministeriet, Transportministeriet og KL. Arbejdsgruppens rapport blev offentliggjort her i marts, hvor den samtidig blev oversendt til udvalgets orientering.

Arbejdet har som nævnt særligt haft fokus på det omtalte bloktilskudskriterium for antal kilometer privatbanespor. Baggrunden er, at regioner, der måtte nedlægge et antal kilometer privatbanestrækning - fx som led i effektiviseringer - med den årlige opdatering af kriteriet vil få en lavere kriterieværdi og som konsekvens heraf en lavere andel af bloktilskuddet.

Men det betyder også, at en ændring af kriteriet kan påvirke regionernes incitament til at have privatbaner.

Derfor var det også en del af arbejdsgruppens opgave at inddrage både hensynet til en effektiv drift i regionerne og hensynet til en sammenhængende kollektiv trafik i hele landet.

[Rapportens konklusioner]

Rapporten fra arbejdsgruppen bekræfter, at privatbanekriteriet har



en konserverende effekt ift. opretholdelse af privatbaner, som ikke findes ved f.eks. busløsninger. En region vil ved lukning af en bane normalt miste mere i bloktilskud, end den vil opnå i besparelse på at lukke banen. Dermed kan det altså – isoleret set - betale sig for regionerne at fortsætte driften af banerne og dermed også investere i baner og materiel.

Bloktilskudskriteriet giver dermed i sin nuværende udformning sammen med den hidtidige betingelse knyttet til investeringstilskuddet et incitament til at opretholde og dermed også at investere i privatbanerne. [Spm. AW]

Bloktilskudskriteriet er dermed heller ikke neutralt i forhold til valg af opgaveløsning, og det må forventes at regionen skeler – naturligvis kan man sige – til de bloktilskudsmæssige konsekvenser i valget mellem bane- eller busløsning.

På den baggrund er der i rapporten fra arbejdsgruppen oplistet flere mulige modeller for en eventuel tilpasning i forhold til bloktilskudskriteriet.

Den ene er status quo, som vi kender det i dag. De tre andre indebærer alle en fastfrysning af bloktilskudskriteriet (dvs. så det ikke nedskrives med antallet af nedlagte kilometer privatbanespor i en årlig opdatering) men på forskellige vilkår.

I den fjerde og sidste af arbejdsgruppens modeller foreslås det, at fastfryse kriterieriet, mens der samtidig stilles krav til regionen om, at der sikres en regional busdrift som en relevant erstatning for den pågældende banestrækning, hvis regionen måtte prioritere at lukke den.



Denne model forudsætter - hvis den skulle gennemføres i praksis - en konkretisering af de nærmere krav ud fra en trafikfaglig anskuelse.

[Trafikale overvejelser]

De fire modeller skal ses i sammenhæng med en række overordnede overvejelser om de trafikale hensyn. Herunder hensynet til at der lokalt sikres en sammenhængende kollektiv trafik.

For regionerne betyder en fastfrysning af kriteriet, at de vil få større reel frihed i tilrettelæggelsen af den kollektive trafik på tværs af kommunegrænser. Ved lukning af en bane, vil der således kunne frigøres ressourcer på kort og langt sigt til forbedring af busløsninger eller andre baner i regionen. For nogle borgere indenfor regionen vil lukningen af en bane derfor kunne medføre en forbedret trafikbetjening, mens det omvendt for borgere og virksomheder, der påvirkes direkte af en banelukning, vil kunne blive oplevet modsat.

En fortsat udvikling i og bosætning i yderområderne er afhængig af en velfungerende infrastruktur af høj kvalitet. Her kan banerne blive tillagt en vis betydning, da de fx kan opfattes som mere komfortable og pålidelige, sammenlignet med en busrute.

Derudover peger arbejdsgruppen på, at regionerne har ansvaret for den regionale kollektive trafik på tværs af kommunegrænser, mens kommunerne har ansvaret inden for kommunegrænser. Ved lukning af en banestrækning, der gennemløber flere kommuner, kan der derfor ske en overvæltning af udgifter fra regionen til kommunerne. Den problemstilling tager arbejdsgruppens model 4 højde for, ved at stille krav om relevant erstatningsbuskørsel ved



lukning af en banestrækning som betingelse for en fastholdelse af bloktilskudskriteriets værdi.

[Investeringsstilskud]

Arbejdsgruppen har også fundet det relevant at inddrage førnævnte investeringstilskud til regionerne. Det tilskud er rettet mod investeringer i baner og materiel og fordeles i dag med baggrund i en aftale fra år 2000 og en vurdering fra det daværende Jernbanetilsyn fra 1999. I aftalen fra år 2000 var det imidlertid forudsat, at investeringstilskuddet fra 2016 skulle overgå til bloktilskuddet.

Som illustreret i arbejdsgruppens rapport vil den forudsatte omlægning af investeringstilskuddet til bloktilskud imidlertid indebære en omfordeling mellem regionerne såvel som en påvirkning af regionernes incitament.

Det har ikke ligget inden for rammerne af arbejdsgruppens kommissorium at gå nærmere ind i investeringstilskuddets fordeling.

[Regeringens overvejelser]

Det er samlet regeringens opfattelse, at arbejdsgruppens rapport svarer på den opgave, som blev stillet, men at den altså også rejser nogle nye spørgsmål.

Regeringen har derfor vurderet, at der ikke på nuværende tidspunkt er et tilstrækkeligt grundlag for at fremsætte lovforslag om en fastfrysning af kriteriet for antal kilometer privatbanespor, som Danske Regioner har ønsket.



I stedet har regeringen tilkendegivet, at der skal iværksættes en supplerende undersøgelse af blandt andet investeringstilskuddet, så vi får det bedre belyst. Det skal også undersøges, om investeringstilskuddet eventuelt kan fordeles på en anden måde fremfor at overgå til bloktilskuddet.

Derfor har regeringen tilkendegivet, at den forudsatte omlægning af investeringstilskuddet til bloktilskuddet fra 2016 udskydes, til resultatet af den supplerende undersøgelse foreligger. Det indebærer fx, at region Sjælland alligevel ikke mister 12 mio. kr. i finansiering i 2016, og at rammerne for at fortsætte med driften af fx Tølløsebanen dermed er uændrede.

For regeringen vil fokus fortsat være på, at der på den ene side er en tilskyndelse for regionerne til at være effektive i deres planlægning af den kollektive trafik, men at der på den anden side også er et godt udbud af kollektiv trafik i hele landet.

Derfor ønsker regeringen også, at arbejdsgruppens model 4 uddybes betydeligt mere, for at afdække de nærmere trafikfaglige aspekter mhp. en konkretisering af modellen.

Regeringen vil afvente disse uddybende undersøgelser før der tages stilling til yderligere tiltag. [Spm. AU, AV, AY og AZ]

[Analyse af tilbringertrafikken]

Endelig spørges til [spm. AX] status for den analyse af tilbringertrafikken til togene, som også indgik i økonomiaftalen for 2015 mellem regeringen og KL.

Som det også fremgår af økonomiaftalen for 2015, udarbejdes analysen i et samarbejde mellem Transportministeriet,



Finansministeriet, Danske Regioner, KL og Trafikselskaberne i Danmark.

Jeg forstår, at arbejdet er i en afsluttende fase, og at det forventes, at den færdige rapport vil foreligge inden for kort tid.

Jeg kan også oplyse, at der i analysen ses på den række af eksempler på gode projekter, som i de senere år er gennemført i bustrafikken og på privatbanerne, og som har bidraget til at styrke tilbringertrafikken til togene. Der ses således også på potentialet for at udbrede de gode eksempler til andre dele af landet.

Herudover kan jeg henvise til, at spørgsmål til analysens konkrete indhold kan rettes til transportministeren.

[Afslutning]

Som det fremgår af min besvarelse er der altså god grund til at lave en supplerende undersøgelse af investeringstilskuddet, en evt. ændret fordeling af det, arbejdsgruppens model 4 og endelig at afvente analysen af tilbringertrafikken, inden der træffes endelige beslutninger om ændring i finansieringen af privatbaneopgaven.