

## Social- og indenrigsminister Karen Ellemanns talepapir

*Det talte ord gælder*

<b>Anledning</b>	Besvarelse af TRU alm. del samrådsspørgsmål AA-AE
<b>Dato / tid</b>	11. februar 2016 kl. 10.15 – 12.00
<b>Talens varighed</b>	
<b>Sted</b>	

### **Samrådsspørgsmål AA**

Vil ministeren redegøre for arbejdet hidtil og den videre proces i den arbejdsgruppe, der i foråret 2015 blev nedsat til yderligere at belyse bloktilskudskriteriet og investeringstilskuddet i relation til de regionale baner?

### **Samrådsspørgsmål AB**

Vil ministeren redegøre for regeringens fremadrettede planer for regionalbanerne, herunder finansieringen af disse?

### **Samrådsspørgsmål AC**

Er der foretaget en konkret sikkerhedsvurdering vedrørende Tølløsebanen af Trafik- og Byggestyrelsen? Hvis ikke, mener ministeren så, at den nyligt annoncerede lukning er berettiget, eller snarere skal ses som et led i Region Sjællands strategi for en permanent lukning af Tølløsebanen?

### **Samrådsspørgsmål AD**

Vil ministeren redegøre for mulighederne for og sin holdning til at overdrage regionalbanerne fra regionerne til Banedanmark?

### **Samrådsspørgsmål AE**

Hvor ligger ansvaret for den danske jernbanes – herunder regionalbanernes – fremtidige eksistens?



## **Indledning**

Tak for spørgsmålene om privatbanerne. Spørgsmålene vedrører forskellige vinkler af samme emne og lapper ind over hinanden. Jeg vil derfor svare samlet med hovedvægt på de aspekter, der hører inden for mit ministerområde. Jeg vil derefter give ordet til transport- og bygningsministeren, som vil kunne redegøre for de mere trafikfaglige aspekter.

Jeg ved, at privatbanerne optager mange – lige fra borgere, der benytter banerne 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 god og dækkende kollektiv trafik i hele landet.

Regionerne har ansvaret for regional kollektiv transport gennem både privatbaner og regionale busruter. Det er en del af regionernes udviklingsopgaver, som der gives finansiering til gennem bloktilskud og et kommunalt udviklingsbidrag på samlet omkring 3 mia. kr. Desuden ydes under Transport- og Bygningsministeriet et investeringstilskud på omkring 100 mio. kr. årligt, som er rettet mod regionernes privatbaneopgave.

### **Det tidligere arbejde i forhold til privatbanernes finansiering**

[Spm. AA]

Historikken er jo, at regionerne er kommet med et ønske om at ændre i et bloktilskudskriterium, der afspejler antallet af km privatbanespor. Konkret var ønsket, at kriteriet skulle fastfryses, så fordelingen af regionernes tilskud ikke påvirkes ved en eventuel lukning af baner. Det ville give friere økonomiske rammer for regionernes prioritering af regionale kollektive transportløsninger.



Den tidligere regering valgte at nedsætte en arbejdsgruppe, som skulle se på kriteriet – og i arbejdet inddrage *både* hensynet til en effektiv drift i regionerne og hensynet til en sammenhængende kollektiv transport i hele landet.

Da arbejdet var slut i foråret 2015, lå der ikke en klar løsning - og den daværende regering valgte at udskyde beslutningen.

Der blev ikke, som forudsat i det første samrådsspørgsmål, nedsat en arbejdsgruppe i foråret 2015 - men den tidligere regering oplyste, at den ønskede flere aspekter af området undersøgt, inden den ville tage endeligt stilling til den fremtidige finansiering af privatbanerne.

Det var den situation, som regionerne stod med, da regeringen i august sidste år forhandlede med Danske Regioner om regionernes økonomi for 2016.

I første omgang gav regeringen regionerne en klar melding om rammerne for fordelingen af finansieringen til udviklingsopgaverne i 2016. Det indebærer, at de eksisterende rammer er videreført uændret i 2016. Det gælder det omtalte bloktilskudskriterium, og det gælder også investeringstilskuddet, som ellers var forudsat omlagt til bloktilskud fra 2016.

Regeringen ville desuden tage stilling til evt. yderligere analyser, der kunne supplere den rapport, som jeg før omtalte.

### **Den fremadrettede finansiering af privatbanerne [Spm. AB]**

Der er naturligt nok regioner, der har haft et stort ønske om at få en afklaring af rammerne for fordelingen af finansieringen på



udviklingsområdet, da det kunne få betydning for den fremadrettede prioritering af transportløsninger.

Den afklaring har regionerne nu fået. Som regeringen har meldt ud i en pressemeddelelse den 1. februar 2016, har regeringen besluttet at køre videre med kriteriet for antal kilometer privatbanespor, som regionerne kender det.

Endvidere har regeringen besluttet at tage initiativ til også efter 2016 at fastholde investeringstilskuddet efter den nuværende, kendte fordelingsnøgle.

Hver af de 5 regioner har altså med regeringens beslutning de samme økonomiske forudsætninger for opgaveløsningen som hidtil.

Dermed er nu skabt klare rammer for regionernes videre prioritering og tilrettelæggelse af den regionale kollektive transport.

### **Opgaven og finansieringen er lagt ud til lokal prioritering**

[Spm AC-AE]

Som indenrigsminister mener jeg, at det er en styrke, at vi i Danmark har lagt så mange opgaver ud til vores kommuner og regioner. Det betyder, at disse opgaver løses tæt på borgerne og ud fra en lokal prioritering.

Og der er vel og mærke givet fuld finansiering til den regionale kollektive transport - også til investeringer i privatbanerne. Der er i øvrigt også fri låneadgang til investeringer i privatbanerne.



I lyset af den samlede finansiering som gennem årene er givet til de regionale udviklingsopgaver – og konkret til investeringer på banerne – ser jeg ikke nogen grund til, hvis der er baner, der ikke er blevet løbende vedligeholdt.

Det er min forventning, at regionerne fortsat varetager ansvaret for at prioritere den regionale kollektive transport inden for de samlede midler, som ydes til udviklingsopgaverne.

### **Afslutning**

Som det fremgår af min bevarelse, er der nu kommet klarhed om fordelingen af regionernes finansiering til udviklingsopgaverne efter 2016 herunder til privatbanerne.

Regeringen forventer, at regionernes prioritering fortsat sker både ud fra hensynet til lokale behov og hensynet til en effektiv opgavevaretagelse.

Jeg vil nu give ordet til transport- og bygningsministeren, som vil svare på de mere trafikfaglige spørgsmål.