

Talemanuskript til brug for Samråd om privatbaner

[Karen Ellemann lægger ud med en samlet besvarelse af spørgsmål AA- AE med hovedvægt på spørgsmål AA-AB:

AA: Vil ministeren redegøre for arbejde hidtil og den videre proces i den arbejdsgruppe, der i foråret 2014 blev nedsat til yderligere at belyse bloktilskudskriteriet og investeringstilskuddet i relation til de regionale baner?

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

Det er aftalt, at du tilkendegiver, at du vil supplere besvarelsen af spørgsmål AB i dit svar på spørgsmål AC-AE]

Du overtager ordet fra Karen Ellemann:

Tak for ordet. Jeg vil nu på regeringens vegne svare på de ting, der spørges til i spørgsmål AC, AD og AE. Jeg vil heri også komme lidt mere ind på det med regeringens planer, som ligger i spørgsmål AB

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 er et led i Region Sjællands strategi for en permanent lukning af Tølløsebanen?

Som jeg har forstået det, er det togtrafikken mellem Skellebjerg og Slagelse, der er blevet indstillet og erstattet af busser.

Togtrafikken på den øvrige del af strækningen opretholdes. Der er således ikke sket en lukning af hele Tølløsebanen.

Sikkerhedsmyndigheden, Trafik- og Byggestyrelsen, har ikke givet et påbud om, at banen skal lukkes. Trafik- og Byggestyrelsen har således ikke været involveret i den konkrete beslutning om at standse togdriften og indsætte togbusser.

Beslutningen er truffet på baggrund af en vurdering fra Lokaltog A/S, som er ansvarlig for skinner og tog på strækningen.

Lovgivningen på baneområdet er indrettet således, at infrastrukturforvalteren skal følge bestemte procedurer for at konstatere, om sikkerheden på banen er i orden. Det er regler, som er udstedt af Trafik- og Byggestyrelsen, og som Trafik- og Byggestyrelsen kontrollerer om Lokaltog A/S og andre forvaltere af baneinfrastrukturen efterlever.

Trafik- og Byggestyrelsen har således ikke foretaget en konkret sikkerhedsvurdering af strækningen, men Trafik- og Byggestyrelsen har ført tilsyn med, at Lokaltog A/S har foretaget de vurderinger af sikkerheden på banen, som lovgivningen kræver.

Jeg har stor tiltro til, at opgave- og ansvarsfordelingen mellem Trafik- og Byggestyrelsen og de selskaber og myndigheder, der forvalter baneinfrastrukturen, fungerer efter hensigten og til gavn for jernbanesikkerheden.

Så vidt jeg er informeret, er det alene sikkerhedsmæssige forhold, der ligger til grund for Lokaltog A/S' beslutning om at indstille driften mellem Skellebjerg og Slagelse.

Der er dog næppe tvivl om, at den manglende sikkerhed på strækningen mellem Skellebjerg og Slagelse hænger sammen med, at Region Sjælland ikke i tide har investeret i den nævnte banestrækning.

Samrådsspørgsmål AD:

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

Det er ikke et ukompliceret spørgsmål udvalget her stiller.

Jeg har af den generelle opfattelse, at der ingen grund er til at centralisere en opgave, der kan varetages decentralt, medmindre der ligger en klar fordel i det.

Ser vi i et øjeblik bort fra de konkrete problemer på Tølløsebanen og tager et helikopterperspektiv på, hvordan det er gået med privatbanerne, siden regionerne overtog ansvaret fra amterne i 2007, så kan jeg få øje på ganske mange positive ting.

Lad mig blot nævne:

- De fleste privatbaner kører i dag med moderne materiel.
- Der har været en pæn passagermæssig fremgang for de fleste baner.
- Der er sket en rationalisering og effektivisering. Passagerindtægterne er øget. De samlede udgifter er ikke vokset siden 2010 – siden 2012 er sket et fald. I dag er der ét regionalt baneselskab på Sjælland – Lokaltog A/S.
- I Nordjylland overtager Nordjyske Jernbaner regionaltogdriften nord for Aalborg fra DSB fra 2017

- Odderbanen betjenes med letbane fra 2017 i et integreret system med Aarhus by og Grenaabanen

På mange måder kan man således sige, at regionerne har forvaltet deres ansvar for den regionale togdrift ganske fornuftigt.

Regeringen har på den baggrund vurderet situationen og truffet beslutning om, at de økonomiske rammer, som regionerne har haft for at varetage denne opgave, skal videreføres.

Det vil sige, at:

- Investeringstilskuddet på ca. 100 mio. kr. årligt videreføres.
- Privatbanekriteriet for fordeling af bloktilskuddet bevares – dvs. godt 500 mio. kr. af det samlede bloktilskud fordeles årligt mellem regionerne efter antal km privatbanespor.
- Regionerne har fri låneadgang til at finansiere investeringer i privatbanerne.

Når nu regeringen er indstillet på at fastholde de økonomiske rammer for de regionale privatbaner, og det samtidig kan konstateres, at regionerne inden for disse rammer har skabt en passagermæssig fremgang, og der samtidig er sket en

effektivisering og rationalisering, så synes jeg ikke der er nogen indlysende fordele ved at centralisere opgaveløsningen. Den faktiske udvikling taler efter min opfattelse for at fastholde det decentrale ansvar.

Herudover står det ikke klart for mig, hvad der konkret skulle ske, hvis Banedanmark overtog banernes infrastruktur.

I et sådant regime skulle det fx så stadig være regionerne, der på et selvstændigt grundlag traf beslutning om, hvorvidt der skulle køre tog på de pågældende baner, som altså nu ville være statens? Eller skulle de tvinges til at betale for togtrafikken på banerne? Eller nogle helt tredje?

Dertil kommer en mere kortsigtet, men højst reel økonomisk overvejelse, hvis staten skulle overtage privatbanernes infrastruktur.

Transport- og Bygningsministeriet har ingen særlig viden om privatbanernes tilstand. Men Danske Regioner har tidligere fremført, at der også andre steder end på Tølløsebanen kan være et værelse et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb.

Det betyder, at der er en økonomisk risiko for staten ved eventuelt at overtage ansvaret for banernes infrastruktur.

Denne risiko bliver forstærket af, at staten ved en DUT-forhandling i forbindelse med en overdragelse sandsynligvis ikke ville få tilført tilstrækkelige midler. DUT afregnes jo efter de midler, der rent faktisk er brugt – og ikke efter dem, der måske burde være brugt, eller hvad behovet er.

Samrådsspørgsmål AE:

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

Dette spørgsmål kan besvares meget kort. Ansvaret ligger hos ejerne. Staten har ansvaret for de statslige baner, og regionerne har ansvaret for privatbanerne.

Med regeringens beslutning om at videreføre de økonomiske rammer for privatbanerne har regionerne både fået klarhed om de økonomiske forudsætninger og klar besked om, at de også i fremtiden har ansvaret for at drive og udvikle privatbanerne.