

[Klaus Hækkerup]

Skriftlig begrundelse

I TV-Avisen mandag den 8. april 1991 blev det oplyst, at Finansministeriet vil fjerne 98 pct. af tilskuddene til privatbanerne, og at dette angiveligt skulle føre til, at samtlige 13 danske privatbaner vil lukke.

Trafikministeren (Ikast):

Som det er hr. Klaus Hækkerup bekendt, arbejdes der i regeringen helt i overensstemmelse med normal praksis i øjeblikket med at forberede regeringens finanslovsforslag for 1992. I de udgiftsrammer, som regeringen har opstillet som målsætning for dette budgetarbejde, indgår på trafikministerens område bl.a. en besparelse på privatbaneområdet i form af en forudsætning om, at privatbanerne gennem en rationalisering af driften kan nedbringe behovet for tilskud fra det offentlige til dækning af underskuddet. Den målsætning, der arbejdes med, er, at banerne herved kan nedbringe driftsudgifterne med 60 mio. kr. i 1992, stigende til 83 mio. kr. i 1995.

Jeg kan oplyse hr. Klaus Hækkerup om, at privatbanerne er et af de mest subsidierede områder inden for den kollektive trafik. Og jeg går ud fra, at hr. Klaus Hækkerup kan være enig med mig i, at privatbanerne nøjagtig ligesom DSB's sidebaner må indstille sig på at gennemføre fornuftige og rimelige rationaliseringer. Kun på den måde kan vi sikre den bedst mulige trafikbetjening inden for de økonomiske rammer, der nu engang findes for den kollektive trafik.

Jeg er helt på det rene med, at den opstillede målsætning stiller meget store krav til privatbanerne. Det kommende arbejde må så vise, i hvilket omfang det er realistisk at gennemføre de foreslåede rationaliseringer. Regeringen har på ingen måde til hensigt at nedlægge privatbanerne, der, som vi vist alle kan være enige om, udfører et stort og væsentligt arbejde til gavn og glæde for både passagererne og erhvervslivet. Jeg går derfor afgjort ud fra, at privatbanerne også i fremtiden vil indgå i det gode og velfungerende kollektive trafikssystem, vi har her i landet.

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil gerne takke ministeren for besvarelsen og sige, at jeg er enig med ministeren i, at

også privatbanerne skal gennemføre fornuftige og rimelige rationaliseringer. Derfor har det heller ikke fra Socialdemokratiets side givet anledning til bemærkninger, da Trafikministeriet for et år siden, den 19. juni 1990 nærmere betegnet, svarede hr. Nyrup Rasmussen på et spørgsmål om de fremtidige driftstilskud til privatbanerne, en besvarelse, der viste, at driftstilskuddet årligt ville blive reduceret med ca. 2 pct., hvilket i øvrigt også blev krævet på andre områder.

Men på den baggrund er det selvfølgelig ganske overraskende, at ministeriet så nu når frem til, at man i stedet kan skære 60 mio. kr. i tilskuddene. Jeg vil derfor gerne spørge trafikministeren: Hvordan er man nået frem til beløbet på de 60 mio. kr.? Hvilket sagligt grundlag danner udgangspunkt for en vurdering af, at det skulle være muligt at spare så stort et beløb? Og hvad er konsekvensen for privatbanerne, hvis de ikke kan nå det opstillede nedskæringsmål?

Trafikministeren (Ikast):

Der er foretaget en hel del undersøgelser, bl.a. på Lollandsbanen. Der er gennemført en hel del rationaliseringer inden for DSB igennem de senere år, og ud fra det har man altså foretaget en vurdering, således at man har opgjort besparelsen til at være de ca. 60 mio. kr., som man i øjeblikket forhandler om.

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil allerførst gøre ministeren opmærksom på, at jeg ikke fik svar på mit spørgsmål om, hvad konsekvensen vil være, hvis privatbanerne ikke kan nå de opstillede sparemål på 60 mio. kr. og de endnu hårdere nedskæringer i de følgende år.

For det andet vil jeg gerne spørge, om ministeren overhovedet ingen forestillinger har om, at der også i de senere år er foregået betydelige rationaliseringer inden for privatbanernes område, rationaliseringer af samme karakter og omfang som dem, der f.eks. ligger i den aftale, der er indgået mellem Socialdemokratiet og regeringen på DSB-området. Bør det slet ikke godskrives privatbanerne, at de også på samme måde har vist opmærksomhed og tilbageholdenhed over for de udgifter, som den kollektive trafik naturligt medfører?