

[Helge Mortensen]

Når de tre partier, der står bag forespørgslen, har spurgt, hvilke overvejelser og planer regeringen har for privatbanernes fremtid, herunder også den fremtidige støtte til drift, anskaffelser og investeringer, har det den baggrund, at der i de senere år har været en enormt stor uro omkring privatbanerne, en uro, der med næsten usvigelig sikkerhed er dukket op i forbindelse med regeringens finanslovforslag, en uro, som er understreget af, at denne diskussion nu, så vidt jeg forstår, har resulteret i tre rapporter, én i maj 1991, én i februar 1992, og netop her til morgen har vi modtaget en ny rapport om privatbanerne.

En stor del af Danmarks jernbanenet hører under det regi, vi kalder privatbanerne, og den uro, der har været, drejer sig om, at der her er et personale, en ledelse, amter og kommuner, brugere og beboere, der år for år har måttet opleve uvished om privatbanernes fremtid og om den politiske støtte eller vilje hertil, der ligger hos regering og Folketing. Først ganske få uger, før et budgetår træder i kraft, kender man de økonomiske vilkår for det næste års drift og kun for det næste års drift.

Denne usikkerhed er naturligvis ikke ønskelig; den er heller ikke rimelig over for dem, der skal disponere på privatbanernes vegne, og dem, der har ansættelse hos privatbanerne.

Men også ud fra et overordnet synspunkt er det vigtigt at få en tilkendegivelse af, hvad regeringens indstilling over for privatbanerne er. Det er som sagt ikke en uvæsentlig del af bane-nettet, der henhører under privatbanerne: 500 km spor, godt 11 mio. passagerer og for 1 mia. kr. i billet salg om året. Privatbanerne er en forlængelse af det overordnede DSB-net, og vi vil vel alle erkende, at netop dette med, at privatbanenettet rækker ud i samfundets forskellige led og kroge, gør, at det stimulerer den samlede jernbanedrift.

På baggrund af den uvished, der har været, er det naturligt at høre ministerens besvarelse med hensyn til den fremtid, som jeg tror et flertal i Folketinget ønsker for privatbanerne.

### *Besvarelse*

#### **Trafikministeren (Ikast):**

Privatbaneområdet har gennem de senere år været genstand for en række undersøgelser vedrørende banernes økonomi og fremtidige struktur. Jeg finder det hensigtsmæssigt kort at resumere de undersøgelser og overvejelser,

som har været foretaget igennem de seneste tre år, således at der ikke er tvivl om, at alle aspekter i denne sag har været undersøgt.

Jeg vil for god ordens skyld først minde om, at staten i henhold til privatbaneloven fra 1984 dækker 70 pct. af privatbanernes driftsunderskud og investeringsunderskud, medens de implicerede amter og kommuner dækker 30 pct.

I rapporten om trafikøkonomi fra 1989, som blev udarbejdet af Finansministeriet, Skatteministeriet, Trafikministeriet og Økonomiministeriet, blev der redegjort for de forskellige transportformer, herunder privatbanerne. På grundlag af forslaget i rapporten nedsatte Trafikministeriet i 1990 en arbejdsgruppe, der skulle undersøge grundlaget, herunder de byrdefordelmæssige konsekvenser, for en eventuel overførsel af banerne til amtskommunerne eller de kollektive trafikselskaber.

Arbejdsgruppen afgav sin rapport i 1991. Det stod dengang klart, at der ikke var politisk grundlag for en overførsel af privatbanerne til amtskommunerne eller trafikselskaberne. Ikke mindst fra privatbaneside var der stærk modvind mod en overførsel.

I forbindelse med forhandlingerne forud for vedtagelsen af finansloven for 1992 blev det aftalt, at det statslige tilskud skulle nedbringes ved en reduktion af driftstilskuddet på 4 mio. kr. og en reduktion af investeringstilskuddet på 38 mio. kr. Reduktionen på 38 mio. kr. blev primært opnået ved at udskyde planlagte anskaffelser af nyt rullende materiel til afløsning af privatbanernes nuværende tog. Det blev ved finanslovforhandlingerne samtidig aftalt, at der skulle foretages en undersøgelse af rationaliseringsmulighederne på privatbaneområdet, og der blev med henblik herpå nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe i efteråret 1991.

Arbejdsgruppen afleverede sin rapport vedrørende privatbanernes økonomi, den såkaldte APØ-rapport, i februar i år. I rapporten er der opstillet tre modeller for en fremtidig struktur af privatbaneområdet: én, hvor privatbanerne forbliver i den nuværende organisatoriske ramme, idet dog samarbejdet med DSB styrkes, én, hvor banerne samles i regionale enheder, og endelig en model, hvor privatbanerne sammenlægges med DSB. Det fremgår af rapporten, at der kan gennemføres betydelige besparelser bl.a. ved at indføre forenklet drift, idet det dog samtidig nævnes, at der må gennemføres en række investeringer for at opnå de skitserede besparelser.