

[Trafikministeren]

Som bekendt har der ikke været politisk opbakning bag gennemførelse af nogen af de tre modeller.

Fra Socialdemokratiets side fremkom der derimod et ønske om, at privatbanerne skulle underkastes endnu en undersøgelse, denne gang af hver enkelt banes økonomi og øvrige forhold. På denne baggrund igangsatte jeg efter sommerferien den ønskede undersøgelse, og resultatet heraf foreligger nu i form af en rapport, som jeg netop har modtaget, og den skulle i løbet af i dag blive oversendt til Folketinget.

Undersøgelsen viser, at privatbanedriften i 1993 kan effektiviseres, således at rammerne i finanslovsforslaget kan holdes. I 1994 skønnes det også muligt at overholde finanslovsforslagets rammer. Det vil imidlertid derefter bliver meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at overholde finanslovens nuværende rammer for budgetårene 1995 og 1996. Dertil kommer, at der må forudses betydelige udgifter til anskaffelse af rullende materiel. Det bemærkes, at der ved undersøgelsen er forudsat et uændret driftsniveau og en bevaring af den nuværende struktur, idet der dog for en række privatbaners vedkommende kan overvejes et nærmere samarbejde med DSB.

Det er min opfattelse, at jeg efter gennemførelsen af den sidste undersøgelse af privatbaneområdet har vendt hver eneste sten vedrørende privatbanernes forhold. Den lange række af undersøgelser har skabt usikkerhed for personalet i lokalsamfundet, som de 13 baner betjener på udmærket vis. Det er derfor vigtigt, at der nu skabes ro om privatbanerne.

En måde at skabe den fornødne ro på kunne være indgåelse af en 4-årig rammeaftale for privatbaneområdet i lighed med ordningen på DSB-området. Regeringen vil derfor lægge op til, at den netop færdiggjorte undersøgelse af de enkelte privatbaners økonomiske rammer danner udgangspunkt for en sådan rammeaftale. Afgørende for den fremtidige privatbanedrift bør være, at den udføres så rationelt som muligt, idet den i øvrigt opretholdes på mindst det nuværende niveau. I en 4-årig aftale vil det være muligt nøjere at vurdere det hensigtsmæssige i en række forslag til endelig samdrift mellem DSB og nogle af privatbanerne, hvad undersøgelsen har afdækket der er mulighed for.

For så vidt angår de fremtidige investeringsplaner kan jeg oplyse, at næsten alle baner har fået lagt nye spor, ligesom værkstedsfaciliteterne er forbedret og moderniseret. Presset på investeringsmidler vil derfor ud over udgifterne til en fornyelse af enkelte baners sikringsanlæg m.v. primært vedrøre udskiftning af banernes rullende materiel i de kommende år. I forbindelse med vedtagelsen af finansloven for 1992 blev det som tidligere nævnt aftalt at udskyde den planlagte udskiftning af det rullende materiel. På finansloven for 1993 er der således allerede afsat midler til en levetidsforlængelse af det eksisterende materiel.

En stor del af privatbanernes tog har imidlertid nået eller nærmer sig en alder, hvor det ikke er økonomisk forsvarligt fortsat at benytte dem. Den seneste undersøgelse af hver enkelt privatbane har tilmed vist, at privatbanernes togpark er i en endnu dårligere forfatning end hidtil antaget. Der vil derfor være behov for en hurtigere reinvestering i nyt rullende materiel end tidligere antaget. Det vil således ikke være økonomisk forsvarligt at afsætte penge til levetidsforlængelse af eksisterende tog bortset fra det, der er absolut nødvendigt.

Der er i den seneste privatbaneundersøgelse opstillet to alternativer med hensyn til anskaffelse af tog. Det kan vi belyse nærmere, når rapporten er kommet frem. Jeg skal for god ordens skyld bemærke, at anskaffelse af nye tog til privatbanerne skal i udbud i henhold til EF-bestemmelserne herom. Ved udformningen af udbudsmaterialet skal det naturligtvis sikres, at der anskaffes det bedst egnede tog til opfyldelse af privatbanernes behov. Der skal således lægges vægt på pris, kvalitet, antal pladser, passagerkomfort, miljøbelastning m.v. Udarbejdelse af udbudsmateriale og afholdelse af en efterfølgende licitation vil skønsmæssigt tage 6-12 måneder.

På denne baggrund vil regeringen gerne foreslå, at der som led i en rammeaftale for privatbanerne træffes aftale om investeringsplaner, herunder i hvilket omfang der skal anskaffes nyt rullende materiel, således at omkostningskrævende levetidsforlængelse helt eller delvis undgås.

Jeg har hermed besvaret den stillede forespørgsel.