

### Forhandling

#### Helge Mortensen (S):

Jeg vil gerne takke ministeren for besvarelsen. Jeg vil takke ministeren, fordi han besvarer spørgsmålet – det skal ministeren gøre – men jeg synes også, jeg har lejlighed til at sige tak til ministeren for indholdet. Det, vi lige har lyttet til, er noget af det mest positive, en minister i de seneste mange år har sagt om privatbanerne.

Jeg er enig med ministeren på en række af de områder, hvor ministeren tilkendegiver, at der dels er behov for investeringer, dels er behov for fortsat støtte til privatbanernes drift.

Som ministeren også gjorde det, vil jeg tage udgangspunkt i det forhold, at der med den sidste rapport, som vi har fået i dag, er lavet tre rapporter om privatbanernes økonomi. At de to første rapporter ikke har kunnet samle politisk flertal, er også en kendsgerning, men ikke desto mindre har navnlig den forrige rapport – den, der kom tidligere i år – på grund af de tre scenarier, ministeren nævnte, givet anledning til diskussion hos privatbanerne om, hvorvidt man politisk ville vælge den ene eller den anden løsning.

Jeg vil også gerne kvittere for ministerens udtalelser om, at Socialdemokratiet ønskede en gennemgang bane for bane. Historisk set gjorde vi det faktisk, før ministeren igangsatte et udvalgsarbejde vedrørende privatbanernes økonomi. Ved den lejlighed foreslog vi, at man tog en gennemgang af banerne bane for bane, og vi gjorde det, fordi vi ikke tror, der er nogen helt generelle løsninger, som passer til alle 13 privatbaner. Vi tror, at de hver især har både nogle muligheder og nogle begrænsninger i forhold til de løsninger, der eventuelt skal findes på deres fortsatte udvikling som jernbaner, deres fortsatte økonomi som jernbaner og også i samarbejdet med DSB. De har nogle vidt forskellige forudsætninger og fortjener dermed også at få diskuteret forholdene bane for bane, sådan som der nu er lagt op til.

Derfor vil jeg sige til ministeren, at vi er glade for, at ministeren har lyttet til vores råd, selv om det kom lidt senere og har afstedkommet en ekstra rapport på området og måske lidt ekstra forvirring i privatbanemiljøet. Nu er rapporten her, men heller ikke mere end lige præcis. Vi fik den i posten i morges og har haft

lejlighed til at skimme den igennem, navnlig dens konklusioner, som venligt nok er anbragt på nogle af de første sider.

Jeg vil sige, at vi i forbindelse med rapporterne og den diskussion, der har været om finanslovene igennem de senere år, har noteret os, at der hos regeringen er en forventning til rationaliseringspotentialet ved privatbanerne, som er urealistisk og navnlig urealistisk i udspillet til sidste års finanslov, hvor regeringen ønskede at skære 60 mio. kr. af støtten bort. Et flertal forhindrede gennemførelsen af denne hasarderede politik over for jernbanerne og over for privatbanerne i særdeleshed. Men det resulterede i, at man udsatte en række også nødvendige anskaffelser, bl.a. påbegyndelsen af anskaffelse af nyt rullende materiel til privatbanerne, og nøjagtig som ministeren konkluderede i forhold til den nyeste rapport, tror jeg, at privatbanerne materielt set står værre, end regeringen hidtil har antaget. Det er en imødekommelse, jeg har registreret, og jeg er enig med ministeren i det synspunkt. Derfor er det også afgørende, at man for alvor får taget fat på fornyelsen af det rullende materiel ved privatbanerne samtidig med, at man får foretaget de nødvendige jernbanemæssige investeringer, som også i en årrække har stået på privatbanernes budget.

Jeg tror derfor, det er vigtigt, at vi fra Folketingets side for det første får fortalt privatbanerne, at vi er indstillet på, at de på det driftsøkonomiske område i en 4-årig periode får ro til at fastlægge deres budget, ved at der er en rammebevilling, der ikke bare rækker frem til næste finanslov, men over en 4-årig periode – et åremål, vi også kender andre steder fra i den politiske beslutningsproces – og at der samtidig gives en mærkbar forøgelse til anskaffelser og investeringer i privatbanerne.

Med hensyn til driften mener jeg selv, den nyeste rapport peger på nogle problemer, bl.a. at der måske ikke er det forventede potentiale til rationalisering, uden at det vil betyde serviceforringelser. Privatbanerne har faktisk igen mange år drevet banevirksomhed på et relativt beskedent omkostningsniveau. Privatbanerne har i mange år indstillet sig på en drift, hvor personalet i forvejen er reduceret til, hvad en bane kan tåle.

Vi har gennem rammeaftalen for DSB oplevet, at der er sket serviceforringelser. Man kan