

- Investeringsbehovet for anlæggelse af en letbane i Århus er på ca. 1 mia. kr.
- Investeringsbehovet for anlæg af sidebaner som led i Århusplanen er på 4.800 mio. kr.

De anførte opgraderinger og nyetableringer kan anslås til et beløb i størrelsesordenen 19 mia. kr. Over en 10-årig periode er der således tale om et investeringsbehov i størrelsesordenen 2 mia. kr. årligt.

Den nødvendige investering i nyt materiel indgår allerede i regeringens plan; dog vil der i forbindelse med de nye lokale passagerlinjer blive behov for nyt materiel, som skal finansieres over en statslig pulje.

Der er - ud over skattefinansiering - flere mulige finansieringskilder til forslaget:

- De berørte amter (og amternes kommuner) i Jylland budgetterer med årligt at anvende ca. 3,4 mia. kr. på vejnettet. Hertil kommer statsmidlerne på i alt ca. 2 mia. kr., hvoraf $\frac{2}{3}$ overslagsmæssigt kan henføres til Jylland - dvs. 1,3 mia. kr. årligt. Overførslen af de statslige vejmidler til amterne åbner mulighed for at drøfte en omdisponering af de samlede midler, som hidtil er anvendt på vejdriften. (Se bilag 7).
- Omdisponering af de statslige anlægsudgifter til motorveje, som er af størrelsesordenen 600-700 mio. kr. årligt.
- En gennemførelse af planen forudsætter, at de planlagte baneudretninger i Østjylland stilles i bero, svarende til en besparelse på 6 mia. kr.
- En benzin- og dieselaftgift på f.eks. 1 kr. pr. liter vil give omkring 4 mia. kr. årligt - det dobbelte af behovet for planens gennemførelse, jf. bilag 8.
- Statens tilskud til DSB's passagerdrift er nedsat fra 720 mio. kr. i 1994 til 502 mio. kr. i 1998, og på godsområdet er driftstilskuddet nedsat fra 420 mio. kr. i 1994 til 282 mio. kr. i 1997 for helt at forsvinde i 1998. Ved at justere tilbage til niveauet for 1994 frigøres godt 600 mio. kr., som årligt kan indgå i finansieringen af planen.

Ved en vedtagelse af dette forslag tages der dog ikke stilling til finansieringen. Imidlertid vil

- en overflytning af de 6 mia. kr. til baneudretninger,
- en overførsel af motorvejsmidlerne samt
- en overførsel af godt 10 pct. af de samlede vejbudgetter for Jylland kunne finansiere hele anlægssiden. Som driftstilskud til materiel og passagerdrift på de kommende amtslige linjer overføres som udgangspunkt årligt 500 mio. kr. - svarende til hovedparten af det nuværende statstilskud til DSB's passagerdrift.

7. Amtslig overtagelse af den lokale og regionale jernbanedrift

I 1994 gennemførtes første fase af regeringens samlede plan for privatisering af DSB. Her blev færgerne og busserne privatiseret.

I 1997/98 bliver Intercity A/S og S-tog A/S oprettet, og godstrafikken overgår til udbudsforretning.

Tilbage er den regionale og lokale jernbanetrafik, som Enhedslisten foreslår overdraget til amterne for at hindre den igangværende nedlæggelse af lokale, underskudsgivende linjer.

Efter omdannelsen af DSB til et selskab er styringen nu meget tydeligt domineret af markedsøkonomiske hensyn, og det synlige resultat er langsom lukning af en række lokale person- og godslinjer, fordi de er urentable.

Heller ikke Enhedslisten er interesseret i at smide gode penge efter dårlige. Problemet er bare, at når man regner det hele med - også vores globale forpligtelse til at nedbringe CO₂-udslippet - så er markedsøkonomiske hensyn et alt for snævert mål på, hvad der kan betale sig økonomisk, men også økologisk og socialt. Den overordnede udvikling af jernbanen skal derfor sigte på en øget fladedækning frem for satsning på enkelte højhastighedslinjer.

Vi foreslår derfor, at de lokale og regionale jernbaneforbindelser - og især styrkelsen heraf - skal placeres i andet regi, nemlig hos amterne, som i dag ofte står for busdriften. Imidlertid er en sådan overflytning ikke så enkel. Et hovedproblem med jernbanerne i forhold til busserne er, at mange af banerne i dag er underskudsgivende, og at en udbygning af togdriften kræver store investeringer. Derfor indeholder forslaget en række overvejelser om den finansielle side af sagen.

Enhedslisten anbefaler, at der indledes forhandling med amterne om overtagelse af driften af de lokale linjer. Vi forventer, at interessen er til stede - under de rette økonomiske vilkår - hvilket bl.a. indebærer, at de store investeringsudgifter til nye lokale linjer varetages af staten efter samme model som motorvejsbevillinger i dag.

Banestyrelsen skal fortsat stå for selve skinneanlæggene med tilhørende signal- og sikkerhedssystem. Banestyrelsen skal tildeles et årligt budget til nyinvesteringer, som amterne kan lægge billet ind på.

Sådanne bevillinger skal gives under forudsætning af, at amterne påtager sig driften af linjerne, og at den påtænkte togbetjening rent teknisk overholder en række kravspecifikationer for dels at sikre sammenhæng og fleksibilitet i anvendelsen af skinnenettet, dels at sikre en række sikkerhedsmæssige krav.

Der kan eventuelt endvidere oprettes en central statslig pulje, der giver tilskud til den indledende fase