

Forhandling

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hvis forretningsordenen tillader det, vil jeg gerne have lov at sige, at jeg mener, dette her er et drilleforslag fra SF, men drilleforslag eller ej er der vel ikke tvivl om, at SF grundlæggende har det synspunkt – det er i alt fald min opfattelse – at man ønsker at fremme kollektive trafikinvesteringer, og jeg er slet ikke i tvivl om, at det er positivt ment, og at SF gerne vil debattere de kollektive trafikinvesteringer.

Imidlertid mener jeg, at forslaget lider af en række logiske brister, som det foreligger, og det bidrager derfor desværre ikke til at kaste et klarere lys over, hvordan vi mest hensigtsmæssigt skaffer flere økonomiske midler til den kollektive trafik. SF er efter min vurdering på vej ind i en blindgyde, hvis SF mener, at det, der skal være vurderingskriteriet for, om et kollektivt trafikprojekt skal nyde fremme, skal være, om projektet kan opvise en driftsøkonomisk forrentning på 4 pct. pro anno.

Blindgyden består i, at en god driftsøkonomi i et kollektivt trafikprojekt ganske vist kan være en god forudsætning for et trafikprojekt, men det udgør langtfra et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere, om staten, amterne eller kommunerne skal finansiere eller garantere et sådant projekt. Det siger næsten sig selv, vil jeg gerne have lov at tilføje.

Det afgørende i en vurdering af et kollektivt trafikprojekts økonomiske bæredygtighed er naturligvis, om det samfundsøkonomisk, samfundsmæssigt ser ud til at være et godt projekt.

I den økonomiske beregning indgår således sparet tid for brugerne af det kollektive trafik-anlæg, de miljømæssige fordele, som anlægget medfører, samt en vurdering af, i hvilket omfang projektet er med til at aflaste vejnettet f.eks. i byerne for yderligere trafik, dvs. hvilke erhvervsøkonomiske fordele der er forbundet med et sådant projekt. Det medfører ikke nødvendigvis, at projektet i sig selv har en god driftsøkonomi, men det er som sagt ikke det afgørende i en politisk vurdering af, om projektet bør realiseres.

Jeg har derfor svært ved at tro, at SF med beslutningsforslaget ønsker at fremme driftsøkonomisk gode kollektive trafikprojekter over for projekter, der ikke har en lige så god driftsøkonomi, men som ud fra en samlet samfundsøkonomisk betragtning er absolut de mest fornuftige.

Sagen er jo den, at langt størstedelen af de kollektive trafikinvesteringer er underskudsgivende, og at driften derfor opretholdes med tilskud fra enten staten eller kommunerne.

Det store problem inden for finansiering af kollektiv trafik er i realiteten ikke selve anlægsinvesteringen, men derimod, som vi alle ved, den driftsøkonomi, som fremkommer, når anlægget er i drift. Der gives jo, som vi også ved, hvert år i Danmark et tilskud på flere milliarder kroner til driften af den kollektive trafik. Mange er bekendt med, hvor meget tilskuddet til DSB er lige i øjeblikket, men der gives jo også et tilskud på rundt regnet et par milliarder kroner til driften af den kollektive busstrafik i amtskommunalt regi.

F.eks. har de kollektive trafikselskaber jo ikke nogen væsentlige anlægsinvesteringer, da busserne som bekendt kører på et vejnet, der finansieres af andre kilder, og materiellet anskaffes af de entreprenører, der udfører kørslen, så bus-selskaber kunne i teorien udbyde alle de ruter, de måtte ønske, hvis der ellers var en god driftsøkonomi i dem.

SF skader på denne måde efter min opfattelse sin egen sag med beslutningsforslaget. Forudsætningen for god driftsøkonomi i den kollektive trafik kunne f.eks. være, at man satte brugerbetalingen op, dvs. at man forhøjede taksterne for den kollektive trafik.

Skræller man den mere polemiske del af forslaget fra, nemlig den del, der handler om en driftsøkonomisk forrentning på de 4 pct. pro anno, står der tilbage at vurdere, om det er en god idé at give kommunerne låneadgang til kollektive trafikprojekter, som de ønsker at fremme. En sådan låneadgang findes jo for andre nærmere afgrænsede kommunale projekter. Det mener jeg naturligvis godt man kan overveje nærmere. Hvordan man mere konkret kan udforme betingelserne for en sådan låneadgang, må man i givet fald studere betydeligt nærmere.

Spørgsmålet er imidlertid, om det er det, der udgør barrieren for sådanne projekter, eller om det ikke snarere er, at projektet ikke kan løbe rundt, når det er i drift, og at man derfor ikke vil give sig i lag med det.

Min konklusion er altså for at gøre en lang historie kort, at garantier fra staten ikke er og ikke bør være noget tagselvbord. Det bør være sådan, at en garanti serveres efter en nøje politisk vurdering af det pågældende projekt. Det er den politik, som Folketinget har fulgt hidtil, og jeg mener, det er den rigtige politik for et Folketing