

Der henvises i den forbindelse til regeringens tidligere redegørelser for proceduren for fastlæggelse af de danske holdninger. En dansk stilningtagen til konkrete emner, der forventes drøftet på regeringskonferencen, afventer den brede offentlige debat, der leder frem til udarbejdelsen af regeringens forhandlingsgrundlag.

Spm. nr. S 1139

Til trafikministeren (9/3 95) af:

Lene Espersen (KF):

»Vil ministeren kommentere den korrigerede rentabilitetsmodel for Løgstørbanen, der er publiceret i tidsskriftet Jernbanen 1/95, hvor der foretages en sammenligning af den hidtil benyttede »Optimummodel« med en 230 pct.-model?«

Begrundelse

Ifølge artiklen er den tidligere vurderingsmodel for Løgstørbanens rentabilitet, den såkaldte Optimummodel beregnet af DSB Gods, ikke i overensstemmelse med de faktiske kendsgerninger, hvorimod 230 pct.-modellen dokumenterer Løgstørbanens berettigelse.

Svar (21/3 95)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Artiklen, der har overskriften »Regnefejl lukker måske Løgstørbanen«, vedrører rapporten udarbejdet af det udvalg med repræsentanter for DSB, Erhvervsfremme Styrelsen, Nordjyllands Amt og Løgstør Kommune, der undersøgte mulighederne for at opnå finansiel støtte til en modernisering af Løgstørbanen.

Udgifterne hertil er opgjort til op mod 55 mio. kr. Der vil i bedste fald kunne opnås støtte på op mod 35 mio. kr. ved udnyttelse af eksisterende støtteordninger og salg af skinner. Det resterende beløb udgør således mindst 20 mio. kr.

Reinvesteringen i banen, der ikke vil forbedre driftsresultatet væsentligt, er nødvendig for at opretholde banen efter ca. 5 år fra nu.

Artiklen indeholder ikke bemærkninger til opgørelsen af disse beløb, men derimod kritik af en økonomisk beregning vedrørende størrelsen

af den godsmængde og dertil hørende omsætning, der er nødvendig for at opnå balance mellem de rene driftsindtægter og driftsudgifter. Der er imidlertid alene tale om en teoretisk beregning, der viser behov for en endog meget betydelig og urealistisk forøgelse af godsmængden. Såfremt denne stigning i godsmængden var anført som realistisk, ville kritikken have været berettiget.

Udvalget har gennemført undersøgelser hos de største brugere og potentielle brugere langs banen for at få en vurdering af kundernes interesse i en modernisering. Undersøgelsen viste stor interesse for at bevare og modernisere banen og under forudsætning af konkurrencemæssige priser og tider viser undersøgelsen en stigning på anslået 230 pct. og mulighed for en flerdobling af trafikken. Det fremgår imidlertid af rapporten, at det ved en forøgelse af trafikken på 230 pct. fortsat ikke er muligt at undgå et negativt driftsresultat.

Mange tidligere initiativer fra lokale erhvervsråd og fra DSB's side har imidlertid ikke haft den ønskede effekt på trafikudviklingen, og ved den nævnte undersøgelse blev der ikke opnået bindende tilsagn om flere transporter.

Realiteten er, at godsmængden på Løgstørbanen har været faldende gennem årene. Den er cirka halveret siden 1989. I 1993 udgjorde den 26.641 t.

Godsmængden er yderligere reduceret med ca. 9.000 t fra 1993 til 1994, så den nu kun udgør ca. 18.000 t. I 1993 udgjorde trafikken 1.558 læsede vogne svarende til ca. 4 vogne pr. dag.

Af de 1.035 vogne i 1994 udgjorde transporterne for Carlsberg A/S ca. 300 vogne, som vil bortfalde helt i løbet af 1995 som følge af ændret transportform hos bryggeriet. Resultatet bliver, at godsmængden falder på ny. Banens underskud, der i 1993 var 2,5-3,5 mio. kr., forøges således.

Løgstørbanen tilførte i 1993 DSB 1,3 mio. kr. på øvrige strækninger, hvilket ikke dækker banens underskud på de anførte 2,5-3,5 mio. kr. Hertil kommer, at banens trafik er præget af enkeltvogne, som ikke indgår i et samlet system. Det betyder, at hver enkelt vogn - også på DSB's øvrige strækninger - skal behandles hver for sig. Dette er meget omkostningskrævende og giver således et dækningsbidrag, der er væsentligt under det anførte på 1,3 mio. kr.

Den såkaldte 230 pct.-model, som også angives i artiklen, opererer med, at godsmængden