

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Som led i finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999 mellem regeringen (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre), SF og Enhedslisten er der den 5. april og 3. maj 2000 indgået aftaler mellem regeringen og Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) om overdragelse af statens ejerandele i privatbanerne samt Lille Nord. Dette lovforslag udmønter de indgåede aftaler.

De fleste privatbaner er mere end hundrede år gamle og blev i sin tid etableret ved en anlægslov kombineret med en koncession. Banerne blev anlagt af private aktieselskaber, men i vid udstrækning med offentlig deltagelse i anlæggenes finansiering. Statens aktier i selskaberne hidrører primært fra disse indskud.

På et tidspunkt var der omtrent 70 privatbaner i Danmark, men de fleste af disse er i dag nedlagt eller sammenlagt med DSB, således at der i dag er 13 privatbaner tilbage. De fordeler sig med fem i Jylland, en på Lolland og syv på Sjælland, jf. figur 1.

I 1999 producerede privatbanerne 7,5 mio. togkilometer og 204,9 mio. passagerkilometer. Det svarer til ca. 12 pct. af den samlede antal kørte togpassagerkilometer og ca. 4 pct. af det samlede passagertransportarbejde med jernbane.

Uanset opland, standsningsmønster og længde skønnes banerne at have nogenlunde ens sammensætning af passagerer med hensyn til rejseformål. Som gennemsnit skønnes gruppen af passagerer til arbejde

eller uddannelse at udgøre omkring 65 pct., indkøbs- og fritidsrejsende omkring 25 pct. og rejsende med andre formål omkring 10 pct.

Privatbanernes væsentligste funktion er at betjene banernes opland og lokalsamfund. En del af banerne har nærmest karakter af at være nærbane for en større købstad og dens forstæder. Den overvejende del af rejseaktiviteterne på privatbanerne foregår da også inden for den lokale strækning.

Derudover indgår alle 13 privatbaner som led i den regionale trafikbetjening i de respektive egne af landet og er tæt koordineret med de øvrige regionale/lokale transportformer. Således har alle banerne forbindelser til lokale eller regionale busruter, mens fire baner på Sjælland tillige har forbindelse til S-togsnettet.

Endvidere fungerer stort set alle privatbanerne som tilbringere til DSB's fjerntrafiksystem og er dermed en del af det landsdækkende skinnebårne trafiksystem, idet privatbanerne – med undtagelse af tre – alle har forbindelse til en DSB-station, hvorfra der afgår regionale tog eller Intercitytog. Det skønnes, at omkring 20 pct. af det samlede antal rejsende rejser videre med DSB.

Endelig har en række baner forbindelse til færgeruter med indenlandsk eller udenlandsk anløbshavn.

I 1999 havde privatbanerne et driftsunderskud på 124,2 mio. kr. og investeringer på 76,9 mio. kr. Banernes driftsunderskud og investeringer har indtil nu været dækket af staten med 70 pct., medens i de banerne interesserede amtskommuner og kommuner har dækket resten.