

## Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål Q og R

---

**Spørgsmål Q:** *"Vil ministeren redegøre for sin rolle i gennemførelsen af høringen om Transport-, Bygnings- og Boligstyrelsens Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032? Vil ministeren herunder redegøre for, om ministeren godkendte planen, før styrelsen sendte den i høring?"*

**Spørgsmål R:** *"Vil ministeren redegøre for, hvorfor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sender et udkast til Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032 i høring, som modstrider flere politiske aftaler om betjening af jernbanen?"*

Jeg er blevet stillet to samrådsspørgsmål Q og R. Da de hænger tæt sammen vil jeg gerne - med formandens tilladelse - besvare de to spørgsmål i sammenhæng.

Den såkaldte Trafikplan skal udarbejdes i henhold til lov om trafikskaber.

Det hedder i § 8 i "Lov om trafikskaber" - og jeg citerer:

"Transportministeren udarbejder hvert fjerde år efter høring af trafikskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten".

Opgaven med at udarbejde trafikplanen er uddelegeret til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller Trafikstyrelsen, som jeg for nemheds skyld vil kalde den for her. Det er altså ikke mig, der laver planen – hvilket nok ikke kommer som en stor overraskelse.

Det følger af lovens bemærkninger, at planen udarbejdes for at sikre dialog mellem staten og trafikselskaberne og dermed et grundlag for at trafikselskaberne kan indrette deres trafik i forhold til den statslige trafik. Endvidere skal planen være en mulighed for at afspejle lokale ønsker til statsligt indkøb af jernbanetrafik.

I praksis giver planen på kort sigt et samlet overblik over allerede besluttet trafikbetjening. Den giver også indblik i prognoser for passagerudviklingen, vedtagne projekter samt regler og lovgivning.

Men for den tidshorisont, som ligger ud over indgåede aftaler, fremlægges planen ud fra Trafikstyrelsens egne faglige forslag og visioner.

Det er i en dansk kontekst bemærkelsesværdigt, idet disse visioner ikke nødvendigvis afspejler regeringens politik og prioriteringer. Det er således ret specielt i forhold til vores almindelige politiske tradition om at idéer og forslag til planer kommer fra politisk hold og ikke embedsværket.

Trafikplanen er derfor også tænkt som et retningsgivende værktøj uden bindende konsekvenser og som sådan til inspiration til de politiske overvejelser, når der skal indgås nye kontrakter og aftaler om jernbanetrafikken.

Udover denne trafikplan udarbejder Trafikstyrelsen forslag til en given trafikbetjening, når der konkret er brug for det forud for politiske forhandlinger. Det skete f.eks. i forbindelse med forhandlingerne om genudbuddet i Midt- og Vestjylland sidste forår, hvor Socialdemokratiet også deltog. Disse forslag fra Trafikstyrelsen har ofte fundet inspiration i trafikplanen.

Som tidligere nævnt, udspringer trafikplanen af loven om trafikselskaber fra 2005. Trafikplanen

er herefter udkommet i to tidligere udgaver i henholdsvis 2008 og 2013. Proceduren for den nyeste udgave følger samme mønster, som under min forgænger, Henrik Dam Kristensen.

Der har forud for udarbejdelse af den seneste høringsudgave været kontakt mellem styrelsen og departementet på embedsmandsplan for at sikre at informationerne ikke strider mod de politiske aftaler, der var indgået, da planen blev sendt i høring.

Så vidt jeg er informeret, skulle planen ikke indeholde forslag, som strider mod indgåede politiske aftaler.

Trafikplanen er opdelt i tre tidshorisonter for 2022, 2027 og 2032. På den korte tidshorizont beskrives trafikken, som den er lagt fast i henhold til politiske beslutninger. Det længere perspektiv indeholder en række visioner, som er formuleret af Trafikstyrelsen ud fra sin egen faglige tilgang. Det er disse visionsafsnit, som har givet opmærksomhed.

Planen beskriver altså for 2022 den togbetjening, som allerede er lagt fast i en række politiske aftaler og kontrakter. Det gælder først og fremmest aftalen om fremtidige passagertogtrafik, som den forrige regering indgik med EL og DF. Den udgør grundlaget for DSB kontrakten i perioden 2015-2024.

Det er op til DSB at lave den præcise køreplan. Den skal opfylde kontraktkravene og håndtere usikkerhed om ibrugtagningstidspunkter for forskellige anlæg og i forhold til materielindkøb.

For de følgende år i planen - 2027 og 2032 - er situationen mere åben, idet DSB's kontrakt udløber i 2024. I 2027 er det kun den indgåede aftale om genudbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland, som ligger fast. Og det er således for 2027 og 2032 at Trafikstyrelsen præsenterer sine egne faglige forslag.

Der er ganske vist indgået aftaler om anlæg af infrastruktur, der rækker ud over 2024. De fastlægger imidlertid ikke togbetjeningen på samme måde, som en togkontrakt.

Beslutningsgrundlaget for ny infrastruktur medtager typisk et forslag til en mulig togbetjening for at anskueliggøre, hvad den nye infrastruktur ville kunne. Men det er først med forhandlingerne om togkontrakterne og driftsbevillingerne at togbetjeningen faktisk bliver lagt fast.

Der kan naturligvis i nogle tilfælde være forskellige opfattelser af, hvad der ligger i - eller følger af – de politiske aftaler.

Det gælder specielt håndteringen af Togfonden. Her er der nok indgået aftale om en Timemodel, men den er ikke finansieret og den nødvendige infrastruktur er ikke tilvejebragt.

Her har Trafikstyrelsen holdt sig til en mulig betjening indenfor den infrastruktur, der kan realiseres med den bevillingsmæssigt besluttede økonomiske ramme.

Der spørges bl.a. til om jeg har godkendt trafikplanen. Jeg vil over for udvalget gerne understrege, at jeg ikke har godkendt

høringsudgaven af trafikplanen, og at det heller ikke har været meningen, hvilket er på linje med tidligere trafikplaner.

Således kan hverken jeg eller regeringen tages til indtægt for de langsigtede forslag, som lægges frem.

Med den nuværende procedure gør Trafikstyrelsen planen færdig, når trafikselskaberne og de lokale myndigheder har været hørt, og de indkomne kommentarer er bearbejdet. Herefter er jeg tiltænkt opgaven med at sende planen over til orientering for udvalget.

Jeg har fået flere spørgsmål fra Folketinget, udvalget og borgmestre med udgangspunkt i høringsudgaven for trafikplanen for den statslige jernbane 2027-2032.

De tyder alle på, at planen tillægges en større og mere direkte betydning end der i virkeligheden er tale om.

Jeg kan love, at der i den endelige version af den kommende udgave af planen vil blive gjort tydeligt opmærksom på, at den ikke kan tages som udtryk for regeringens politik. Der vil også blive gjort opmærksom på, at den ikke har nogen bindende karakter, og at den ikke foruddiskonterer nogen trufne politiske beslutninger.

Der skal således ikke herske tvivl om, at det altid er et politisk ansvar at fastlægge omfang og overordnet indretning af den kollektive trafik. For den del af togtrafikken, som staten indkøber, er det selvfølgelig op til Folketinget at prioritere. Det er lige så klart et lokalt ansvar at fastlægge trafikken på de baner, hvor regionerne betaler for driften.

Jeg betragter den aktuelle udgave af trafikplanen som et rent fagligt forslag til de politiske drøftelser om togbetjeningen.

Jeg vil først og fremmest lytte til hvad der er politisk opbakning til, og så afstemme med de

økonomiske rammer. De er i alle tilfælde normerende for fremtidens togtrafik.

Afslutningsvis må jeg indrømme, at jeg er ganske uforstående over for den måde, hvorpå trafikplanen er blevet brugt politisk fra oppositionen.

På den ene side ønsker man at transportpolitikken skal udformes ud fra langsigtede trafikplaner. På den anden side, så kan man ikke tåle et fagligt indspil med henblik på en åben og offentlig drøftelse af prioriteringerne på længere sigt.

Når det er sagt, så er det naturligvis ikke hensigtsmæssigt, at trafikplanen giver anledning til forvirring om dens placering i beslutningsprocessen.

Og det har heller ikke været intentionen, om end det tydeligvis er vanskeligt at undgå. Måske er det fordi, at det med i loven beskrevne navn "Trafikplan" antyder, at der er tale om en absolut plan i ordets konkrete betydning.

Alt i alt, så ser jeg grundlæggende ikke noget behov for flere udgaver af Trafikplanen, og er derfor parat til helt at afskaffe den i forbindelse med en kommende revision af loven.

Det er klart, at vi som politikere har brug for faglige input og inspiration, men disse må så komme ad-hoc og uden denne form for samlede offentlige proces, hvor trafikelskaber og kommuner direkte kan tilgå et fagligt produkt.

Et fagligt produkt som i sin endelige form vel og mærke alene har haft til hensigt at danne grundlag for senere politiske prioriteringer af den offentlige servicetrafik, som er på kontrakt med staten.

Hvis det viser sig, at et flertal i Folketinget omvendt gerne vil bevare trafikplanen, mener jeg at den som minimum bør skifte navn, så instrumentet får en tydeligere varedeklaration.

Samtidig kan værktøjet i højere grad få fokus på mulige målsætninger og dertilhørende udgifter i

den kollektive trafikbetjening. Det kan styrke grundlaget for den politiske prioritering.

Sidstnævnte kan samtidigt imødekomme kravet i EU-retten om at udmønte forpligtelserne for offentlig servicetrafik på grundlag af en transportpolitisk ramme. Denne udmøntning skal give mulighed for at vurdere om indkøb af offentlig servicetrafik tjener de politiske målsætninger.