

Trafikministeriet har dog – jf. akt 98 af 26. marts 2003 – blandt andet med udgangspunkt i ARRIVAs uddannelsesbudget forudsat, at gennemsnitsprisen for en lokomotivfører uddannet til ARRIVA maksimalt vil kunne andrage 439.000 kr. (2003 PL). Uddannelsesomkostningerne ved de 40 ARRIVA-lokomotivførere, der netop nu er i færd med at afslutte deres uddannelse, er dog højere, da DSB's uddannelsessystem er særligt belastet i efteråret 2003. Gennemsnitsprisen pr. fører på disse hold anslås således til 520.000 kr., jf. akt 98 af 26. marts 2003.

Som det ligeledes fremgår af dette aktstykke, er det aftalt mellem Trafikministeriet og DSB, at DSB modtager en kompensation på 270.000 kr. for hver lokomotivfører, der har valgt at gå over til ARRIVA. Dette skyldes, at overgangen til ARRIVA medfører en særlig uddannelsesindsats hos DSB.

Der er herudover ikke på nuværende tidspunkt fastsat nogen kompensation for DSB's uddannelse af lokomotivførere, idet omkostningerne hertil er inkluderet i statens kontraktbetaling til DSB.

mod et løbende indsving af udvidelsen, så Banestyrelsen udfører gradvist stigende aktivitet i perioden 2005-2010.

- Aktivitetsforløbet i aftalen forudsættes at medføre følgende udvikling af banenettet:
- Nettets trafikale ydeevne (kapacitet, hastighed og regularitet) fastholdes, hvilket er en udfordring henset til jernbanenettets alder.
  - I perioden 2005-2009 iværksættes en særlig indsats for at forbedre Banestyrelsens påvirkning af togenes rettidighed. Herved skønnes antallet af forsinkelser forårsaget af Banestyrelsen at blive reduceret med 6.500 fjern- og regionaltog samt 3.600 S-tog i 2009.
  - I perioden fra 2010 iværksættes en løbende genopretning af nettet. I perioden fra primo 2010 til ultimo 2014 medfører indsatsen, at gennemsnitsalderen af Banestyrelsens spor reduceres med 0,8 år til 29,7 år. Herved reduceres antallet af hastighedsbegrænsninger og driftsbegrænsninger i øvrigt i forhold til det nuværende aktivitetsniveau.

Banestyrelsens aktivitet søges således udvidet i den takt, det er praktisk muligt, og der vil allerede fra begyndelsen af aftaleperioden blive sat særligt fokus på at få flere tog til tiden.

#### Spm. nr. S 590

Til trafikministeren (7/11 03) af:

**Poul Andersen (S):**

»Vil ministeren kommentere artiklen »Trods de mange milliarder har »Tog til tiden« meget lange udsigter« fra Berlingske Tidende den 7. november 2003?«

#### Svar (14/11 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Artiklen kan opfattes sådan, at der først for alvor vil blive sat ind med en øget fornyelses- og vedligeholdelsesindsats på Banestyrelsens område i perioden mellem 2010 og 2014. En sådan opfattelse svarer ikke til forudsætningerne i aftalen af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om trafik.

I henhold til aftalen lægges der op til en aktivitetsudvidelse i Banestyrelsen fra 2,1 til 3,1 mia. kr. årligt. En aktivitetsudvidelse af denne karakter forudsætter en løbende tilpasning af Banestyrelsens produktionsapparat. Der sigtes derfor

#### Spm. nr. S 591

Til trafikministeren (7/11 03) af:

**Poul Andersen (S):**

»Vil ministeren redegøre for, om de ikke anvendte midler i Banestyrelsen for finansåret 2003 er midler fra tidligere aftaler, som Socialdemokraterne er med i?«

#### Svar (14/11 03)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg går ud fra, at spørgsmålet retter sig mod de endnu ikke anvendte fornyelses- og vedligeholdelsesmidler på hovedkonto § 28.63.05 Banestyrelsen – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet, hvor der ved udgangen af 2002 var akkumuleret en opsparring på ca. 260 mio. kr.

De pågældende midler er afsat i aftalen om jernbaneområdet for 2000-2004 fra 26. november 1999, hvor Socialdemokraterne er aftalepart.