

## Bemærkninger til forslaget

Samfundsøkonomiske beregninger viser, at de nuværende togforsinkelser på grund af jernbanenettets tilstand koster samfundet ca. 1 mia. kr. årligt. Heraf koster sikringsfejl hos Banedanmark samfundet anslået 200-300 mio. kr. Denne situation vil blot blive forværret i de kommende år i takt med, at sikringsanlæggene bliver ældre, trafikken tættere og antallet af forskellige typer anlæg i drift større.

Bla. Dansk Jernbaneforbund har påpeget, at den nuværende strategi, hvor der løbende udskiftes en mindre del af sikringsanlæggene, ikke vil ændre på denne situation. Følges denne strategi, anslås det, at kun 45 pct. af anlæggene vil være udskiftet i løbet af en 20-årig periode. Samtidig vil der fortsat være store problemer med, at der på jernbanenettet er en umådelig mængde forskellige systemer, der skal kommunikere indbyrdes, serviceres individuelt osv.

Derfor synes en fuldstændig udskiftning af samtlige sikringsanlæg over en kortere årrække at være en optimal løsning både samfundsøkonomisk og trafikalt. Det vil både give en næsten fuldstændig kanalregularitet, øget kapacitet, bedre trafikinformation og forbedret sikkerhed.

Blandt fordelene kan nævnes:

- Med nye, standardiserede tekniske løsninger overalt i landet begrænses antallet af standard-komponenter, hvilket medfører mindre og enklere vedligeholdelse.

Antallet af fejl forventes at kunne reduceres med ca. 80 pct.

- Ved at udbyde signaludskiftninger på store geografiske områder spares 40 pct. på anskaffelsessummen, og der vil være færre grænseflader.

- Etablering af f.eks. tre fjernstyringscentraler i landet vil skabe forbedret passagerinformation, mindre redundans og attraktive arbejdspladser.

- Med et teknisk og trafikalt overvågningssystem sikres en reduktion af akutte fejlretninger, hurtigere genoprettelse af trafikken og overvågning af kritiske områder.

- Med indførelse af et ensartet togkontrolsystem, det fælleseuropæiske European Train Control System (ETCS), i hele landet skabes øget sikkerhed ved overkørsler og ens signalgivning.

- Kapacitetsforøgelse, f.eks. 1,25 kanal mellem København og Ringsted.

Det ser med andre ord ud til at være en god investering. Det eneste, der kræves, er, at Banedanmark får mulighed for at låne pengene. Det vil efter forslagsstillernes opfattelse ske bedst ved et statslån, der videudlånes til Banedanmark.

Den samlede investering er på ca. 7 mia. kr. Det kan ikke udelukkes, at der tilmed er mulighed for EU-støtte til projektet.

### 20-årig oversigt med indregnet lånefinansiering af 7 mia. kr. inkl. renter (5 pct.), i alt ca. 11 mia. kr.:

| SF's forslag         |              | Trafikforliget mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne |              |
|----------------------|--------------|---|--------------|
| Anskaffelse + renter | 550 mio. kr. | Anskaffelse   | 250 mio. kr. |
| Trafikstyring        | 155 mio. kr. | Regularitet   | 25 mio. kr.  |
| Vedligeholdelse      | 50 mio. kr.  | Trafikstyring   | 215 mio. kr. |
|                      |              | Vedligeholdelse   | 150 mio. kr. |
| Årlig udgift i alt:  | 755 mio. kr. | Årlig udgift i alt:   | 640 mio. kr. |

Resultat: 100 pct. udskiftning i løbet af 5 år

Resultat: 45 pct. udskiftning i løbet af 20 år