

## Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en stort set uændret gennemførelse af beslutningsforslag nr. B 128, folketingsåret 2004-05, 1. samling, jf. Folketingstidende 2004-05, 1. samling, tillæg A, side 4958.

Samfundsøkonomiske beregninger viser, at de nuværende togforsinkelser pga. 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 bliver større.

Bl.a. 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.
- Etableringen af f.eks. tre fjernstyringscentraler i landet vil skabe forbedret passagerinformation, 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 bedst ske 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 cirka 11 mia. kr.:**

### SF's forslag

Anskaffelse + renter 550 mio. kr.

Trafikstyring 155 mio. kr.

Vedligehold 50 mio. kr.

Årlig udgift i alt: 755 mio. kr.

Resultat: 100 pct. udskiftning i løbet af 5 år

### Trafikforliget mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne

Anskaffelse 250 mio. kr.

Regularitet 25 mio. kr.

Trafikstyring 215 mio. kr.

Vedligehold 150 mio. kr.

Årlig udgift i alt: 640 mio. kr.

Resultat: 45 pct. udskiftning i løbet af 20 år