

det er urealistisk, at man umiddelbart fremsætter et forslag om et projekt af denne økonomiske størrelsesorden, når det er ufinansieret. Det er det, vi ser på. Men vi mener under alle omstændigheder, at man bør afvente den undersøgelse, som vi alle sammen ved er sat i gang. Lad os se, hvad resultatet bliver, og derudfra tage en investeringsplan op til overvejelse.

Kl. 21.05

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil sige, at det er jo ikke et ufinansieret forslag. Det er et spørgsmål om driftsøkonomi. Hvis man er i en situation, hvor man bruger store penge på at vedligeholde et anlæg, som man som almindelig driftsleder i en virksomhed se på, om det kan betale sig at foretage en engangsinvestering. Hvis det er tilfældet, kan man få en forrentning ud af den, og det er jo netop det, der er øvelsen her.

(Kort bemærkning).

Allan Niebuhr (KF):

Ja, det er fuldstændig rigtigt, men jeg vil stadig vende tilbage til, at både forslagsstilleren og alle vi andre ved, at denne undersøgelse er i gang, og det er derfor, det umiddelbart virker populistisk, at man fremsætter forslaget i den form, man gør nu, på et tidspunkt, hvor man ikke kender resultatet af undersøgelsen og samtidig ikke kan anvise finansiering. Det er i hvert fald ikke gjort i forslaget.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren, og så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

I Enhedslisten er vi sikre på, at SF faktisk har nogle rigtig gode intentioner med dette forslag, som vi støtter varmt og hjerteligt, nemlig et ønske om at forbedre regulariteten på det danske jernbanenet.

I forslaget peger SF på en ganske bestemt løsning, nemlig en hurtig udskiftning af en stor del af de nuværende sikringsanlæg. Men i Enhedslisten er vi altså ikke helt sikre på, at denne milliardinvestering er den rigtige, eller at den kan løse de problemer, der er med forsinkelser på grund af jernbanenettets tilstand.

I bemærkningerne til beslutningsforslaget nævnes det, at forsinkelser på grund af jernbanenettets tilstand årligt koster samfundet 1 mia.

kr., og heraf skulle sikringsanlæggenes andel være 200-300 mio. kr. Jeg er ikke helt sikker på det, men kan det udledes heraf, at skinnenettets tilstand giver en omkostning for samfundet på 700-800 mio. kr.? Hvis det er sådan, det skal forstås, ligger der i hvert fald en meget væsentlig pointe i at få analyseret området samlet set og kigge på hele problematikken samlet set.

I den forbindelse vil jeg gerne sige, at i Enhedslisten er vi med på at få penge sat af til at forbedre regulariteten. Men vi vil gerne se på området samlet set, og vi mener, at der f.eks. skal sættes mere gang i renovering af skinner i stedet for det, som ifølge pressen foregår nu, hvor man fyrer folk i Banedanmark, der formentlig besidder landets største viden på området. Der bør sættes langt flere midler af til at gøre brug af de folk, der rent faktisk er til rådighed, til at forbedre skinnenettet.

Vi mener, tiden er inde til at stoppe med at spilde tid på at lave omkostningskrævende tilbud og udbud, og i stedet sikre erfaring og kapacitet i offentligt regi. Det kunne være en mere fornuftig måde at bruge pengene på, i hvert fald hvis oplysningerne i pressen står til troende.

Angående signalerne vil vi i Enhedslisten gerne have analyseret driftssikkerheden på signalerne, hvis de vel at mærke er vedligeholdte. Vi er helt med på, at hvis man indfører nye signaler, skal man ikke have et hav af forskellige systemer, men vi er betænkelige ved, at man tror, at et nyt system ikke vil give problemer. Ved en række af de sidste skinne- og signalrenoveringer, bl.a. på Grenaabanen og Kystbanen, har vi jo set, at arbejdet, der vel at mærke har været i private hænder, er blevet stærkt forsinket, bl.a. på grund af sikkerheds- og signalsystemet.

I den forbindelse vil jeg egentlig også gerne sige, at for Enhedslisten er det grundlæggende, at kommende renoveringer eller nyanlæg af sikkerhedsanlæg, herunder de signalanlæg, der formentlig bygges sammen med sikkerhedssystemerne, skal udføres af Banedanmark. Det mener vi er meget vigtigt. Det skal udføres af et offentligt selskab, så ansvaret for dårlige anlæg ikke skal fortabe sig i lange retssager mod private selskaber, der har økonomisk interesse i at vælge de billigste løsninger.

Man kan også se de forsinkelser, der sker i dag, som et resultat af, at der sker nedskæringer rundt omkring. Det skyldes muligvis personale- nedskæringer, for når et signal går i stykker i dag, standser trafikken, til det er repareret, i stedet for at man etablerer en manuel betjening. At