

Bemærkninger til forslaget

Passagererne oplever store forsinkelser i togtrafikken på grund af jernbanenettets dårlige standard. Regeringen har nølet voldsomt og ikke løst problemerne i togtrafikken til stor irritation i hverdagen for de mange passagerer. Dette beslutningsforslag vil for passagererne betyde tog til tiden. Forslaget vil sikre bedre regularitet og større kapacitetsudnyttelse i forhold til i dag. Antallet af passagerer vil vokse, og der vil være en bedre forvaltning af jernbanenettet.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Metal og 3F fremlagde den 28. oktober 2005 rapporten »Jernbanen på rette spor« (rapporten kan ses på www.ae-dk.dk).

Beslutningsforslaget tager bl.a. udgangspunkt i rapportens anbefalinger.

Standarden på det danske jernbanenet skal generelt forbedres, og forslagsstillerne fremhæver fire overordnede indsatsområder: virksomheden Banedanmark, et uafhængigt tilsyn, sporenes tilstand samt signal- og sikringsanlæg.

Banedanmark

Virksomheden Banedanmark skal effektiviseres, hvis en optimal vedligeholdelsessituation af det danske skinnet skal gennemføres. Derfor foreslås det, at Banedanmark omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed (SOV). Fordelene ved en sådan omdannelse er en mere handlekraftig og entydig ledelsesstruktur.

Banedanmark skal som kerneområder have ejerskab og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen, koordinering af trafikken på jernbanenettet samt specifikation og indkøb af materiel til jernbanenettets drift og udvikling. Banedanmark skal desuden fortsat have sin egen entrepriseafdeling til at udføre vedligeholdelses- og anlægsopgaver i konkurrence med andre entreprenører.

Tilsyn

Der skal etableres et mere uafhængigt tilsyn med jernbanenettet. Det skal sikres, at tilsynet kan fungere uden begrænsende instrukser fra regeringen. Et mere

uafhængigt tilsyn kendes fra andre transportområder. Erfaringer fra tilsynet med jernbanenettet i England tilsiger, at der sikres det danske tilsyn en tilsvarende uafhængig stilling i forhold til regeringen. Derved sikres, at det ikke bliver Finansministeriets økonomiske afvejninger, der er afgørende for sikkerheden på det danske jernbanenet.

Jernbanesporene

Jernbanesporenes tilstand er for dårlig i Danmark. Der er brug for en fornyelse af sporene. Den samlede gennemsnitsalder er blevet for høj.

I dag er der 3.362 km spor (eksklusive side- og havnespor) med en gennemsnitsalder på 28 år. Banedanmark har fremhævet, at en gennemsnitsalder på 20 år er ønskelig. Sammenlignet med normen i de øvrige europæiske lande forekommer dette rimeligt.

Det er ønskeligt at få nedbragt sporenes gennemsnitsalder. Det er muligt at opnå en gennemsnitsalder på ca. 20 år på det danske spornet over 8 år med et udskiftningsniveau på 150 km pr. år., hvis man lader udskiftningen foregå på den ældste del af sporene. Det kræver en ekstrabevilling på i alt 1,3 mia. kr. fordelt over 8 år eller 160 mio. kr. pr. år.

Signal- og sikringsanlæg

Banedanmarks egne undersøgelser viser, at de gamle og nedslidte signal- og sikringsanlæg er en alvorlig hindring for en god regularitet i togtrafikken samt en bedre kapacitetsudnyttelse.

Denne situation vil blive kraftigt forværret til skade for den offentlige trafik. Der er stigende vanskeligheder med at fremskaffe folk med de rette kvalifikationer til reparation af de ældste anlæg, samtidig med at det er vanskeligt at fremskaffe de nødvendige reservedele. Denne udvikling vil medføre længerevarende og dyrere reparationer ved nedbrud på de gamle anlæg til skade for regulariteten og kapacitetsudnyttelsen på jernbanenettet.

En hurtig fornyelse af signal- og sikringsanlæggene vil medføre en reduktion i udgifterne til den løbende vedligeholdelse af de gamle, slidte anlæg. Et kvali-