

Bemærkninger til forslaget

Banedanmarks rapport »Beslutningsgrundlag for sporområdet m.v. 2007-2014« (omdelt i Trafikudvalget i folketingsåret 2005-06 under TRU alm. del – bilag 541) dokumenterer, at kanalregulariteten er markant forværret siden 2002. Det bemærkes også i Banedanmarks rapport, at der specielt i perioden 2002-2005 er foretaget et utilfredsstillende forebyggende vedligehold.

Banedanmarks rapport viser endvidere, at man i løbet af en 2-4-årig periode kan bringe regulariteten op på et niveau i nærheden af niveauet før 2002. Det dokumenterer, at havde man i løbet af 2002 igangsat de nødvendige investeringer, ville passagererne i dag have haft et rimeligt serviceniveau. Desværre har de politiske beslutninger på området siden 2002 ikke indfriet de forventninger, brugerne med rette måtte have, og passagererne har i stedet oplevet store forsinkelser i togtrafikken på grund af jernbanenettets dårlige standard og på grund af utilfredsstillende sammenhænge mellem operatørens beslutninger og den bane- og signalansvarliges.

Regeringen har været unødigt afventende og har indtil for nylig afvist Banedanmarks udtrykkelige tilkendegivelser om et massivt investeringsbehov med henvisning til, at behovet ikke var dokumenteret. Efterfølgende er regeringen gået til den modsatte yderlighed og anser angiveligt behovet for at have været til stede og dokumenteret i de seneste 30 år. Ud over et ansvar for en indtil i dag diffus vurdering og meget sen erkendelse af behovet for betydelige investeringer i spor og signaler har regeringen også et ansvar for den utilfredsstillende sammenhæng i samarbejdet mellem den største operatør og Banedanmark. Resultatet af den samlede utilfredsstillende indsats med hensyn til investering og koordinering har været et betydeligt samfundsøkonomisk tab i form af spildtid for passagererne, herunder en svækkelse af mobiliteten på arbejdsmarkedet, og konsekvensen har i almindelighed været store gener for de mange passagerer.

Regeringens seneste initiativ, en ringere service i form af en discountudgave af DSB's køreplan, vil forhåbentlig give passagererne en mere realistisk vurde-

ring af serviceniveauet, men kan efter forslagsstillerens vurdering kun betragtes som en lappeløsning og en udstilling af den hidtidige politiks utilstrækkelighed. Dette beslutningsforslag vil, hvis det effektueres, kunne resultere i tog til tiden og vel at mærke med rejsetider, der ligger på niveau med de rejsetider, der var gældende inden den seneste devaluering af køreplanerne. Forslaget vil således kunne 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. Forbedringerne for eksisterende og potentielle brugere af denne del af den kollektive trafik vil også være med til at afhjælpe trængselsproblemerne på vejene ved de større byer, idet en del trafik flyttes over til den kollektive trafik. Forholdsvis større brug af kollektiv trafik vil endvidere have positiv effekt på folkesundheden.

Standarden på det danske jernbanenet skal generelt forbedres, og forslagsstillerne fremhæver fem overordnede indsatsområder: Virksomheden Banedanmark, sporenes tilstand, signal- og sikringsanlæg, forbedringer vedrørende trafikinformation og perroner og integration af de centrale funktioner på S-togsområdet.

Banedanmark

Virksomheden Banedanmark skal effektiviseres, hvis en optimal vedligeholdelsesstandard af det danske skinnenet 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.

Banedanmark har i de seneste knap 5 år lidt under en ideologisk betinget erodering af virksomhedens