

kompetencer og aktivitetsniveau. Konsekvensen har været inoptimal koordinering mellem Banedanmark og den største operatør og deraf afledte yderligere gener for passagererne. Den inoptimale koordinering mellem varetagerne af de to funktioner – henholdsvis operatør og sporansvarlig – kunne give anledning til at genoverveje denne adskillelse. Det er imidlertid forslagsstillernes opfattelse, at de senere års problemer primært skyldes, at Banedanmark har været udsat for en ideologisk betinget erodering af sin base, og at en adskillelse af funktionerne kan fungere tilfredsstillende under andre betingelser. Fordelene er traditionelt forbundet med en forventning om, at konstruktionen giver mulighed for at konkurrenceudsætte operatørerne, og forslagsstillerne er enige i, at konkurrenceudsættelse kan være et fornuftigt instrument for at få mest og bedst mulig transport for pengene.

Jernbanesporene

Banedanmarks tidligere nævnte rapport opstiller flere scenarier. Det ene scenarie – benævnt scenarie 4 – fjerner efterslæbet på sporområdet, og det er den eneste fremtidssikring af denne del af den kollektive trafik. Der skal i den forbindelse afsættes ekstra 4,1 mia. kr. fordelt over 8 år til en forbedring af jernbanenettet eller i forbindelse med en eventuel lånefinansiering ydes Banedanmark en statsgaranti for et tilsvarende beløb.

Signal- og sikringsanlæg

Banedanmarks rapport »Signalanalysen« (ligeledes omdelt i Trafikudvalget i folketingsåret 2005-06 under TRU alm. del – bilag 541) opstiller flere strategier. Den ene strategi – benævnt strategi 3 – medfører den højeste kanalregularitet i et hurtigere tempo og indebærer en høj grad af fremtidssikring, idet den øger kapaciteten på jernbanenettet. Der skal i den forbindelse for perioden 2007-2014 afsættes yderligere 7,478 mia. kr., idet det noteres, at eventuel EU-støtte vil reducere dette beløb, eller i forbindelse med en eventuel

lånefinansiering ydes Banedanmark en statsgaranti for et tilsvarende beløb.

Trafikinformation og perroner

Banedanmarks rapport om sporområdet præsenterer flere tilvalgsmuligheder, hvoraf tilvalgspakke 4 ud over en generel forbedring også sikrer bedre tilgængelighed og en samling af fornyelsesscenarier for perronerne. Der skal i den forbindelse afsættes yderligere 619 mio. kr. eller i forbindelse med en eventuel lånefinansiering ydes Banedanmark en statsgaranti for et tilsvarende beløb.

Integration af ansvarlig operatør for spor m.m. på S-togs-området

Ovennævnte betragtning vedrørende sammenhæng mellem konkurrenceudsættelse og organisering af relationen mellem operatør og sporansvarlig finder dog ikke anvendelse på S-togs-området, hvor den almindelige opfattelse er, at der ikke bør ske en konkurrenceudsættelse. For at undgå konflikter og inoptimale høje transaktionsomkostninger foreslås funktionerne på S-togs-området derfor integreret i én virksomhed. Forslagsstillerne gør endvidere opmærksom på, at idet man accepterer den udbredte opfattelse af, at S-togs-området ikke i en overskuelig fremtid bør konkurrenceudsættes, så kan også integrerede virksomheder konkurrenceudsættes, og at det fordelagtige ved en sådan konkurrenceudsættelse afhænger af de konkrete forhold og derfor må være genstand for en løbende vurdering.

Finansiering

Disse initiativer finansieres ved en fremrykning af offentlige investeringer. Fremrykningen af trafikinvesteringerne skal ses i sammenhæng med den samlede offentlige investeringsramme. Det skal være muligt med en lånefinansiering. Forslagsstillerne vil positivt overveje eventuelle andre forslag til finansieringsmåde.