

Det er også bare det, der er vores signal her i dag. Udviklingen kommer ikke af sig selv, for det eneste, der kommer af sig selv, er lommeuld. Man er nødt til at tage nogle initiativer, man kan ikke sidde tilbagelænet og kun læne sig op ad det internationale. Det har vist sig, og det var også det, jeg sagde i mit indlæg, at det ikke er på den måde, man sikrer den fremtidige udvikling i sit eget land, og det er bare det, vi ønsker for Danmark.

Det er derfor, vi har sendt de signaler, som vi har sendt her i dag. I det store og hele er vi enige, men der skal skærpes på nogle områder.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det, hr. Poul Andersen har sagt nu, vil jeg ikke kommentere, for vi er fuldstændig enige.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 30:

Forslag til folketingsbeslutning om en forstærket indsats for forbedring af jernbanenettet.

Af Poul Andersen (S) m.fl.

(Fremsat 8/11 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Kl. 18.55

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Socialdemokratiet foreslår med dette beslutningsforslag at omdanne Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed, at etablere en mere uafhængig stilling for tilsynet med de danske jernbaner, at give en ekstrabevilling på 1,3 mio. kr. til skinnenettet og at udarbejde en handlingsplan for fornyelse af signal- og sikringsssystemerne. Som bekendt har jeg for nylig givet en ganske grundig besvarelse på flere af disse spørgsmål i forbindelse med spørgsmål nr. 1 til dette beslutningsforslag, og derfor vil jeg nøjes

med at ridse det op, som jeg finder problematisk ved det socialdemokratiske forslag.

Jeg skal indledningsvis sige – og jeg tror, flere af de tilstedeværende i salen forstår mig – at jeg finder den pludselige socialdemokratiske interesse for jernbaneinfrastrukturen og dens udvikling højest overraskende, idet Socialdemokratiet jo ikke har ønsket at være med i nogen af de meget, meget store forlig, der er indgået med Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti, og hvor området netop er blevet tilført meget betydelige ressourcer. Lad mig som eksempel nævne, at Socialdemokratiet holdt sig uden for trafikforliget 2003. Denne aftale indebar bl.a. bevillinger til jernbanenettet, som blev tilrettelagt på baggrund af klare anbefalinger fra Banedanmark, og de blev øget med gennemsnitligt 1 mia. kr. om året i forhold til de oprindelige bevillingsforudsætninger. Men Socialdemokratiet sagde: Nej tak, det ønsker vi ikke at være med til.

I det hele taget må jeg sige, at Socialdemokratiet har holdt sig uden for væsentlige dele af dansk trafikpolitik i de senere år. Hvis fremsættelsen af dette beslutningsforslag skal tages som udtryk for en ny politik, er jeg den, der hilser det mest velkommen, for jeg synes, det er dejligt med brede forlig på så vigtige områder som dette.

Lad mig starte med at slå fast, at de problemer, vi har haft på jernbaneområdet, og som jo har været meget, meget tydeligt for os alle sammen i løbet af det sidste halve år – jeg tror ikke, der er nogen af os, der ikke har været meget stærkt påvirket af dem – ikke er denne regerings skyld, og de er heller ikke *alene* den forrige regerings skyld. De skyldes 20, 30, 40 års manglende indsats på området, og det må virkelig beklages, at vi er kommet i den situation. Også jeg beklager det meget.

Jeg var sammen med hr. Poul Andersen til et selskab i lørdags. Det var hr. Kaj Ikast, der fyldte 70 år, og der var adskillige – det kan man jo rolig sige i den branche – forhenværende trafikministre til stede. En af dem, hr. J.K. Hansen, som engang havde den samme stilling i den socialdemokratiske folketingsgruppe, som hr. Poul Andersen har i dag, rejste sig og holdt en tale til hr. Kaj Ikast. Herunder henvendte han sig til mig, og nu citerer jeg nogenlunde ordret. Han sagde:

Du, Flemming, det er helt tåbeligt, at du *alene* tager ansvaret for alle de ulykker, der sker på jernbaneområdet. Det er faktisk 30-40 års forfæjlet politik, du *alene* påtager dig ansvaret for.

Det er et citat, som jeg ved hr. Poul Andersen også hørte, og derfor synes jeg ikke, det tjener noget formål, at vi står og hakker på hinanden og siger: Det er ikke min skyld, det er den tidligere regerings skyld. Nej, det er *de* tidligere regerings skyld. Det har været alt for nemt at sige: Vi hugger en hæl og klipper en tå, og så lader vi være med at sætte de nødvendige penge af til vedligeholdelse og nyinvesteringer på jernbaneanområdet. Jeg håber, hr. Poul Andersen vil bekræfte, at det er det, der er situationen, og det er vel også derfor, det på trods af meget vanskelige situationer er lykkedes os at komme igennem med en, synes jeg, rimelig saglig dialog på dette meget vanskelige område.

Så vil jeg komme ind på de enkelte punkter i det socialdemokratiske forslag:

Socialdemokratiet foreslår, at Banedanmark omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed. Det er jo en afskrift af Dansk Jernbaneforbunds forslag, og det er min opfattelse, at der stadig er en række utilfredsstillende forhold ved Banedanmarks styring af økonomi og produktion, som betinger et styrket, intensiveret tilsyn med Banedanmark. Det fremgår også med al ønskelig tydelighed af Rigsrevisionens beretninger.

En omdannelse til SOV vil give Banedanmark en væsentlig friere stilling, siger Socialdemokraterne. Det er efter min opfattelse ikke det rigtige tidspunkt at gøre det nu, hvis vi vil tage skridt til at reducere den departementale og dermed politiske kontrol af Banedanmark. Fokus må rettes mod, at der skabes tillid til Banedanmark i det politiske system gennem en vedvarende god præstation fra Banedanmarks side.

Af Socialdemokratiets forslag fremgår det også, at en af fordelene ved omdannelse til SOV vil være en mere handlekraftig og entydig ledelsesstruktur. Jeg mener, at vi med ændringen af bestyrelsen fra rådgivende til ansvarshavende sikrede en entydig ledelsesstruktur, og det glædede mig meget, at samtlige ordførere i Folketinget tilkendegav, at det mente de var rigtigt.

Kl. 19.00

Lov om Banedanmark fastsætter endvidere kompetencefordelingen mellem departementet og bestyrelsen meget klart. Det er muligt, men ikke sikkert, at det på et tidspunkt vil være hensigtsmæssigt at lade Banedanmark få flere frihedsgrader ved udmøntning af flerårige aftaler og kontrakter. Et sådant skridt fordrer både, at den tilstrækkelige tillid til virksomheden er til stede, og at virksomhedens produkt kan måles og kontrolleres så enkelt og præcist, at man kan

stille krav til og kontrollere virksomhedens ydelser gennem enkle, målbare instrumenter, men sådan er det ikke i dag.

Det er målsætningen med det såkaldte asset management-system, som er under opbygning i Banedanmark, at det skal kunne medvirke som overordnet styringsparameter. Men indtil det foreligger og er testet, er der ikke noget reelt alternativ til den nuværende finanslovstyring og heller ikke grundlag for at omdanne Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed, og jeg understreger, at indtil disse forudsætninger er i orden, er der ikke ønsket om fra regeringens side at gøre det.

Socialdemokratiet foreslår også, at Banedanmark fortsat skal have sin egen entrepriseafdeling. Når regeringen overvejer at sælge virksomheden, skyldes det, at virksomheden har svært ved at konkurrere med private virksomheder. Det skyldes flere forhold, som ikke vil blive ændret ved en omdannelse til en selvstændig offentlig virksomhed.

For det første binder de såkaldte kontrolbudsregler, som statsvirksomheder skal følge, virksomheden i dens fordeling af omkostninger på tilbudsiden. F.eks. kan virksomheder i perioder vælge at byde ind til en pris, der ikke nødvendigvis giver dækning for alle omkostningerne. Det er de vilkår, de opererer under.

For det andet har virksomheder ikke samme lette adgang som private til at indgå partnerskaber med andre virksomheder ved tilbudsafgivelser, da statsvirksomheder ikke må indgå aftaler om solidarisk hæftelse.

For det tredje kan virksomheder i modsætning til konkurrenter ikke frit og hurtigt vælge underleverandører, hvis man finder det fordelagtigt. Virksomheder skal som statsvirksomheder udbyde opgaven.

Et salg vil fjerne disse begrænsninger og give virksomheder mulighed for at konkurrere på lige fod med de private virksomheder.

Jeg mener derfor ikke, at omdannelse til en SOV vil løse de aktuelle problemer, Banedanmark står over for, og heller ikke spørgsmålet om virksomheden. Men jeg håber sandelig, vi får løst problemerne omkring virksomheden.

Så foreslår Socialdemokratiet en ekstra bevilling på 1,3 mia. kr. til genopretning af skinnenettet, og det er som bekendt 160 mio. kr. om året i 8 år. Som det også fremgår af aftalen på trafikområdet mellem Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og regeringen fra primo november i år,

er der behov for flere ressourcer til forbedring af jernbanenettet. Det er vi enige om.

Jeg vil gerne erindre Socialdemokratiet om, at der allerede på kort sigt i 2006 er afsat yderligere 200 mio. kr. til dette formål, hvilket er 40 mio. kr. mere end i det socialdemokratiske forslag.

Regeringen og de øvrige forligspartier bag aftalen havde gerne set, at de langsigtede rammer for perioden 2007-2014 kunne fastlægges med den netop indgåede aftale. Det var der lagt op til. Men desværre måtte vi undervejs i forløbet konstatere, at der ikke forelå tilstrækkeligt beslutningsgrundlag, så der kunne sikres en holdbar, bæredygtig, langsigtet aftale. Det er derfor aftalt, at det grundlag skal frembringes inden den 1. september 2006, og aftalepartierne er enige om, at der fra 2007 vil være behov for flere ressourcer til forbedring af jernbanenettet. Så det er ikke sikkert, at vi er så langt fra hinanden. Men vi foretager os noget.

Behovet og finansieringen i forhold til yderligere merbevillinger skal derfor afklares i forbindelse med finansloven for 2007, og jeg vil gerne understrege til sidst omkring det punkt, at det under alle omstændigheder er et meget langt sejt træk at få genoprettet jernbanenettet, efter at det har været forsømt under de sidste mange regeringer. Det bør således være en fælles opgave for os alle at få genoprettet jernbanenettet.

Socialdemokratiet foreslår endvidere en hurtig fornyelse af Banedanmarks signal- og sikringsanlæg. Det følger af den nye trafikftale, at der også pr. 1. september 2006 skal være gennemført en analyse af den mest effektive reinvestering i signalsystemet.

At jeg ikke har lagt op til en beslutning om fornyelse af jernbanenettets signal- og sikrings-system, skyldes ikke en reservation over for forslaget, men at både jeg og forligspartierne har en klar og stor interesse i at få gennemført en grundig analyse af forslaget sammen med en parallel undersøgelse af alternative muligheder. Vi taler nemlig om investeringer alene til signalsystemerne på et sted mellem 5 og 10 mia. kr., og der vil det være uanstændigt og uforsvarligt, hvis ikke vi har en grundig analyse, inden vi træffer sådanne beslutninger.

Kl. 19.05

Så foreslår Socialdemokratiet, at man skal etablere et mere uafhængigt tilsyn med jernbanenettet, og at det skal sikres, at tilsynet kan fungere uden begrænsende instrukser fra regeringen. Vi giver sandelig ingen begrænsende instrukser. Der henvises i øvrigt til erfaringerne

fra tilsyn med jernbanenettet i England. Socialdemokratiet mener åbenbart, at et mere uafhængigt tilsyn med jernbanenettet vil sikre, at tilsynet kan fungere uden begrænsende instrukser fra regeringen.

Det er vigtigt for mig, at ingen har de overvejelser, at regeringen begrænser tilsynet med jernbanenettet ud fra et økonomisk perspektiv. Det gør den ikke. Det afgørende for driften af jernbanenettet er, at passagerernes sikkerhed altid er i orden, og ligesom da vi talte luftfart, er det heller ikke her til diskussion.

Tillad mig kort at forklare, hvordan sammenhængen er på området. Jernbanesikkerheden opretholdes på et givet niveau via en lang række normer for alle de tekniske elementer på jernbanen, som den består af. Disse normer beskriver, hvordan sikkerhedsniveauet skal være, og hvordan man opfylder sikkerhedsniveauet.

Det er virksomhederne selv, der har ansvaret for at overholde disse normer, og sikkerhedsmyndigheden fører tilsyn dermed. Det sker *uden* indblanding fra regeringens side, naturligvis. Konstaterer virksomheden eller sikkerhedsmyndigheden, at virksomheden på et givet område ikke overholder de gældende normer, må virksomheden justere f.eks. den trafikale kapacitet, sådan som det skete på strækningen mellem Århus og København, indtil der er foretaget udbedringer, der sikrer, at man atter kan overholde de foreskrevne sikkerhedsnormer.

Det konkrete ansvar for sikkerheden påligger således altid virksomhederne og er ikke en sag, som regeringen endsigte Finansministeriet blander sig i – naturligvis ikke.

Banedanmark har erkendt, at årsagen til efterårets hastighedsnedsættelse var manglende vedligehold på grund af et for stramt vedligeholdelsesbudget. Banedanmark forventede, at man kunne justere vedligeholdelsesindsatsen, uden at det ville få sikkerhedsmæssig effekt. Det har Banedanmark i sandhed konstateret ikke var tilfældet.

At etablere et mere uafhængigt tilsyn vil ikke hjælpe og ville heller ikke have hjulpet på den situation. Det er og skal være virksomhederne, der selv tager ansvaret for at følge gældende love og regler på alle områder. Som bekendt blev myndighedsopgaven på sikkerhedsområdet overført til Trafikstyrelsen pr. 1. juli 2004.

Vi var allerede, da lovforslaget blev fremsat, opmærksom på, at der i sektoren kunne være en frygt for habiliteten, når sikkerhedsopgaven blev lagt sammen med Trafikstyrelsens øvrige

opgaver. For at tage højde for disse krav om uafhængighed og gennemsigtighed mellem opgavevaretagelsen på det trafikale område og myndighedsvaretagelsen på sikkerhedsområdet fik sikkerhedschefen kompetencen inden for visse områder af jernbanesikkerheden. Med delegationsbekendtgørelsen er der således taget højde for at sikre uafhængighed mellem drift og tilsyn.

I forbindelse med lovforslaget blev der endvidere lavet en aftale om at evaluere sammenlægningen af sikkerhedsmyndigheden med Trafikstyrelsen, og denne evaluering skal foretages allerede i 2007. Jeg er glad for, at Socialdemokratiet selv er med i denne aftale.

Jeg tror ikke, det kan komme bag på ret mange, at jeg hermed afviser det socialdemokratiske forslag.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så siger vi tak til ministeren. Der er ingen, der har bedt om spørgsmål, og derfor bliver det hr. Jacob Jensen som ordfører.

Jacob Jensen (V):

Socialdemokraternes ønske om styrkelse af jernbanenettet er noget, jeg tror vi alle kan være enige om. Jeg vil dog tillade mig at undres over, at ønsket fra Socialdemokratiets side ikke også har været omsat i praktisk politik ved de seneste års trafikaftaler, hvor der jo som bekendt er tilført adskillige milliarder til netop jernbaneanrådet, men hvor Socialdemokratiet ikke har ønsket at tage et medansvar.

Forslaget her lægger sig tæt op af en rapport udarbejdet af bl.a. Dansk Jernbaneforbund, og jeg vil starte med at sige, at rapporten, som har inspireret forslagsstillerne, jo som bekendt udkom samme dag, som regeringen indgik en ny trafikaftale med Dansk Folkeparti og De Radikale, en aftale, som på mange måder går videre end det forslag, som her er fremsat.

Kl. 19.10

I Venstre er vi enige i, at Banedanmark skal effektiviseres, da den nuværende situation ikke er god nok. At omdanne Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed vil betyde en større frihedsgrad og mindre politisk kontrol.

Når man ser på Banedanmarks præstation, er det efter Venstres opfattelse ikke tidspunktet at mindske kontrollen og evalueringen af deres indsats, tværtimod. Samtidig er Banedanmark ved at opbygge et system, der kan virke som overordnet styringsparameter, hvilket også først

skal implementeres, før en løsere struktur eventuelt kan komme på tale.

Jeg kan endvidere henvise til Rigsrevisionens beretning om utilfredsstillende økonomisk styring og anbefaling af et intensiveret tilsyn med Banedanmark.

Vi mener derimod, at det vil få en langt større effekt, når Banedanmarks rådgivende bestyrelse, som det er aftalt i den nye trafikaftale, primo 2006 vil blive omdannet fra en rådgivende bestyrelse til at være en ansvarshavende bestyrelse, hvor der bl.a. stilles krav til Banedanmark om, at de skal levere den ydelse, som opfylder operatørernes behov. Vi mener derfor heller ikke, det er hensigtsmæssigt, at Banedanmark skal beholde en entrepriseafdeling, som forslaget her lægger op til.

Som offentlig virksomhed er Banedanmarks entrepriseafdeling underlagt begrænsende regler om bl.a. partnerskab og underleverandører i forbindelse med bud på opgaver, som private aktører ikke er. Vi mener, det er vigtigt, at der skabes lige markedsmæssige vilkår mellem potentielle bydere, når offentlige opgaver skal sendes i udbud. Derved får vi den bedste kvalitet til den bedste pris. Ved at beholde entreprisedelen hos Banedanmark vil det ikke ske. Derfor støtter vi regeringens bestræbelser på at sælge Banedanmarks entreprisedel fra.

At gennemsnitsalderen for jernbanesporene er blevet for høj, er vi i Venstre helt enige i, og det skyldes, som ministeren lige har redegjort for, manglende investeringer igennem de sidste 30 år. Derfor har vi også prioriteret netop det punkt højt i finansloven for 2006, hvor der som følge af aftalen mellem regeringen, Dansk Folkeparti og De Radikale er afsat ekstra 200 mio. kr. til skinneopretning, altså 40 mio. kr. mere, end forslaget her lægger op til.

Forligspartierne er i øvrigt enige om, at der i 2007 er brug for yderligere ressourcer til jernbanenettet, men ønsker dog samtidig at vide, hvor indsatsen vil gøre mest gavn på længere sigt. Derfor er der afsat en bevilling på 20 mio. kr. til en tilbundsående analyse af behovet for forbedringer, så vi sikrer, at vi får mest ud af ressourcerne til glæde for de togrejsende.

Der er således i trafikaftalen ...

Jeg tror lige, vi afbryder et øjeblik.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg skal her udsætte mødet.

Mødet udsat kl. 19.13

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 8. december 2005, kl. 9.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet genoptaget kl. 19.34

Mødet hævet kl. 19.35

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Vi er alle dybt berørt af det, der er sket her i Folketingssalen, og vi håber det bedste for vores kollega hr. Poul Andersen.