

Beslutningsforslag nr. B 14. Fremsat den 24. oktober 2006 af Poul Andersen (S), Klaus Hækkerup (S) og Jytte Wittrock (S)

Forslag til folketingsbeslutning om en forstærket indsats for forbedring af jernbanenettet

Folketinget opfordrer regeringen til inden den 1. december 2006 at fremsætte lovforslag med henblik på at skabe en forbedring af jernbanenettet.

Lovforslaget skal indeholde følgende fem hovedpunkter:

- Banedanmark omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed. Dette gøres for at forbedre Banedanmarks muligheder for og incitamenter til et højt præstationsniveau, ligesom det kan reducere risikoen for ideologisk betinget indblanding i virksomhedens drift.
- En handlingsplan, svarende til den i Banedanmarks rapport »Beslutningsgrundlag for sporområdet m.v. 2007-2014« fra september 2006 som scenarie 4 omtalte, for fornyelse af jern-

banenettet, så der foretages en genopretning af sporene til en god standard.

- En handlingsplan, svarende til den i Banedanmarks rapport »Signalanalysen« fra september 2006 som strategi 3 (der indebærer overgang til ERTMS-niveau 2) omtalte, for fornyelse af jernbanenettets signal- og sikringssystemer.
- En handlingsplan for forbedringer vedrørende trafikinformation og perroner svarende til de i Banedanmarks rapport om sporområdet omtalte tilvalgsmuligheder.
- På S-togs-området gennemføres integration af de relevante dele af Banedanmark og DSB S-tog a/s således, at funktionerne operatør og fornyelse/vedligehold placeres i en og samme virksomhed.

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

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.

Skriftlig fremsættelse

Poul Andersen (S):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

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

(Beslutningsforslag nr. B 14).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.