



Beslutningsforslag nr. **B 157**

Folketinget 2020-21

Fremsat den 23. februar 2021 af Kristian Pihl Lorentzen (V), Hans Kristian Skibby (DF) og Niels Flemming Hansen (KF)

Forslag til folketingsbeslutning

om kulegravning af jernbanesektoren

Folketinget pålægger regeringen at nedsætte en taskforce, der inden den 31. december 2021 skal kulegrave jernbanesektoren og komme med anbefalinger til den fremtidige organisering af den danske jernbanesektor med henblik på at skabe hårdt tiltrængte effektiviseringer og produktivitetsforbedringer for de mange pendlere og øvrige brugere af jernbanen.

Bemærkninger til forslaget

Den danske jernbane er ineffektiv og dyr i drift. Folketinget har i perioden 2009-2019 bevilget i alt 132 mia. kr. til jernbanen, der er gået til både anlæg og drift (Transportudvalget – alm. del, svar på spørgsmål 298, folketingsåret 2019-20). Heraf er 124 mia. kr. forbrugt, hvor 68 mia. kr. er brugt på anlæg, drift og vedligehold af jernbaneinfrastrukturen inklusive myndighedsopgaver, mens 56 mia. kr. er brugt på driftstilskud og takstnedsættelser.

I denne 10-årige periode er det ikke lykkedes at få jernbanen til at fylde mere i den samlede persontransport. Tværtimod er jernbanens andel af det samlede persontransportarbejde faldet fra 8 pct. til godt 7 pct. fra 2009 til 2019. Selv om antallet af passagerer er steget med knap 13 pct., er antallet af passagerkilometer faldet med 1 pct. (»Jernbanetransport af passagerer«, Danmarks Statistik).

Det står i modsætning til de mål og principper, der blev fastlagt i »En grøn transportpolitik« fra 2009 (»En grøn transportpolitik«, Transportministeriet, januar 2009). Her fremgår det, at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. I oplægget »En jernbane i vækst« blev vækstmålet i den kollektive trafik konkretiseret til, at jernbanen i forhold til 2010 skal fordoble antallet af passagerkilometer frem mod 2030 (»En jernbane i vækst«, Transportministeriet, september 2009).

Den triste status er i dag, at antallet af passagerkilometer er faldet, til trods for at der er investeret massivt i jernbanen de seneste 10 år.

Udviklingen i nabolande

I vores nabolande er det – i modsætning til Danmark – i perioden 2009-2019 lykkedes at få stor vækst i både antallet af passagerkilometer og antallet af passagerer, der bruger jernbanen. I Sverige er antallet af passagerkilometer steget med 29 pct., og antallet af passagerer er steget med 48 pct., og det tilsvarende gør sig gældende i Norge. I Tyskland er antallet af passagerkilometer i samme periode steget med 23 pct., og antallet af passagerer med 26 pct. (»Railway passenger transport statistics«, Eurostat, november 2020). I både Sverige og Tyskland er jernbanens andel af det samlede persontransportarbejde nu større end i Danmark, hvilket ikke var tilfældet i 2009. Stigningen i vores nabolande svarer stort set til det fald, der er sket i Danmark.

Når der ses på investeringer i anlæg og vedligeholdelse af jernbanen pr. indbygger, har Danmark i perioden 2009-2018 haft en meget stor stigning i forhold til vores nabolande, hvor kun Norge har haft en tilsvarende stigning (»Transport Infrastructure Investments and maintenance«, ITF Transport Statistics (database), 2021). I 2018 investerede Danmark 230 euro pr. indbygger, mens Norge investerede 250 euro pr. indbygger. Sverige investerede 130 euro pr. indbygger i 2018, mens Tyskland investerede 70 euro pr. indbygger. I forhold til 2009 har Danmark og Norge næsten firedoblet beløbet, mens Tyskland har fordoblet beløbet (»Transport

Infrastructure Investments and maintenance«, ITF Transport Statistics (database), 2021).

Manglende elektrificering af jernbanen og udskiftning til digitale signaler

Samlet set er der derfor tale om, at jernbanens præstation herhjemme i de sidste 10 år har været klart utilfredsstillende. Signalprogrammet og udskiftningen af de konventionelle signaler til digitale signaler, der blev aftalt i trafikaftalen for 2007 (»Aftale om trafik for 2007«, Transport- og Energiministeriet, oktober 2006) og afsat midler til i aftalen om en grøn transportpolitik (»En grøn transportpolitik«, Transportministeriet, januar 2009), er blevet forsinket flere gange, hvilket også har forsinket elektrificeringen og hastighedsopgraderingen af jernbanen.

Når det gælder elektrificeringen af jernbanen, var det hensigten, at denne skulle følge efter udskiftningen af signalerne for at undgå immunisering (beskyttelse af de konventionelle signaler/sikringsanlæg fra elledningernes højspænding). Den oprindelige plan var således, at der skulle være elektrificeret fra København til Aarhus og Aalborg i 2020 og til Holbæk og Kalundborg i 2021. Ingen af disse strækninger er i dag elektrificeret med kørende eltog. Tidsfristen for elektrificering (med kørende eltog) fra København til Aarhus og Aalborg er nu 2026, til Holbæk i 2021 (uden strøm i ledningerne) og til Kalundborg i 2027.

Konsekvenserne af alle disse forsinkelser er, at elektrificeringen i Danmark stadig er i den lave ende sammenlignet med vores nabolande. I Danmark er 31 pct. af jernbanennettet elektrificeret, mens andelen i Sverige er 75 pct., i Norge 64 pct., og i Tyskland 54 pct. (»Transport Equipment Statistics«, Eurostat, april 2020).

Mangel på validatorer

En anden væsentlig årsag til manglende gennemførelse af forbedringer på jernbanen er manglen på validatorer, der kvalitetssikrer ændringer på signalanlæg. På grund af forsinkelserne i signalprogrammet, der første gang blev annonceret i 2016, har behovet for validatorer været større til bl.a. kvalitetssikring af konventionelle signaler, som er brugt på Ringstedbanen, Ringsted-Næstved og banen til Aalborg Lufthavn, der ellers skulle have været udstyret med digitale signaler (ERTMS).

Det har betydet manglende validatorressourcer til f.eks. immunisering af Roskilde-Holbæk (så der kunne køre eltog fra 2021) og sporskifte på Køge Nord (så der kunne have været nyt elektrisk togsystem København-Køge Nord/Køge-Næstved fra 2018). Samtidig har det betydet forlænget sporspærring Ringsted-Næstved og udsættelse af en lang række fornyelsesprojekter som f.eks. sporombygning på Slagelse Station, sporarbejder på Ringsted Station, fornyelsesarbejder på Aalborg Station (perron, sporskifte, sikringsarbejde og sporfornyelse) og hastighedsopgradering af Aarhus-Lan-

gå. Meget tyder på, at der sker yderligere forsinkelser af andre fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder de kommende år. Manglen på validatorressourcer betyder også dårligere planlægning og færre muligheder for at foretage flere arbejder i jernbaneinfrastrukturen inden for samme tidsrum.

Forslagsstillerne har noteret sig, at statsrevisorerne i november 2020 har igangsat en rigsrevisionsundersøgelse af Banedanmarks mangel på validatorer med deraf store forsinkelser og fordyrelser af jernbaneprojekter. Resultatet heraf bør indgå i en kommende plan for genopretning af jernbanen.

De alvorlige problemer på jernbanen de sidste 10 år har samlet set modarbejdet målsætningen om en »topmoderne jernbane«, som blev beskrevet i aftalen om en grøn transportpolitik (»En grøn transportpolitik«, Transportministeriet, januar 2009). Det hænger i høj grad sammen med forsinkede projekter, utilfredsstillende planlægning og manglende konsistent overordnet planlægning. Samtidig har der været (for) mange sporspæringer, aflysninger af tog og forsinkelser på jernbanedriften. Det har været med til at skabe dårlige kundeoplevelser og et ikke tilfredsstillende togprodukt for kunderne. Der er derfor behov for en reorganisering, nytænkning og genopretning af jernbanen, hvor jernbanereformerne i bl.a. Sverige og Norge kan inspirere og give input til en ny organisering. Målet er, at skatteyderne og passagerne får langt mere effekt for de store bevillinger, der er blevet givet og gives til jernbanens drift og anlæg.

Transportministeriets serviceeftersyn af jernbanen

Transportministeriet kom i maj 2020 med et serviceeftersyn af jernbanen (»Serviceeftersyn af jernbanen«, Transport- og Boligministeriet, maj 2020), men der er mest tale om en gennemgang af problemerne og en konstatering af, at det har været nødvendigt at sænke kravet til DSB's rettidighed fra 86 pct. til 78 pct. fra 2020 og at problemerne (måske)

først løses efter 2030. Skal vi se 10 år frem, er det tvingende nødvendigt at ændre kurs, så vi ikke om 10 år står med endnu større problemer end dem, vi nu er udfordret af.

Forslagsstillerne noterer sig, at regeringen endnu ikke har taget initiativ til målrettet politisk opfølgning på det gennemførte serviceeftersyn, der ellers har afdækket et udtalt behov for handling og nytænkning. Det er forslagsstillernes ambition at vende udviklingen på området, og derfor er der ifølge forslagsstillerne behov for en omfattende og tilbundsående undersøgelse af den danske jernbanesektors produktivitet og effektivitet og en ændring af jernbanens organisering.

Taskforce, der skal kulegrave jernbanesektoren

Derfor pålægger Folketinget regeringen at nedsætte en taskforce med repræsentanter og aktører fra jernbanesektoren, dvs. anlægsbranchen, leverandører, operatører, infrastrukturforvaltere og rådgivere, der skal kulegrave jernbanesektoren. Denne taskforce skal komme med anbefalinger til den fremtidige organisering af den danske jernbanesektor med henblik på at skabe effektiviseringer og produktivitetsforbedringer for de mange pendlere og øvrige brugere af jernbanen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal fungere som sekretariat for taskancen.

Forslaget foreslås finansieret af udmøntede midler fra puljen § 28.11.15.20. *Pulje til investeringer til forbedringer af den kollektive trafik* under Transportministeriet, hvor der bl.a. er afsat midler til forbedringer af den kollektive trafik.

Taskforcens kulegravning og udarbejdelse af en plan for reorganisering, genopretning og effektivisering af jernbanen skal igangsættes inden den 1. maj 2021, og arbejdet skal afsluttes inden den 31. december 2021.

Skriftlig fremsættelse

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om kulegravning af jernbanesektoren.

(Beslutningsforslag nr. B 157)

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