

Folketinget — Trafikudvalget

Christiansborg, den 23. maj 2005

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere.

Kopi af præsentation under besøg hos Railion 18. maj 2005.

Onsdag den 18. maj 2005 besøgte udvalget Railion i Glostrup. Vedlagt finder I kopi af de præsentationer, Railion gav udvalget under besøget.

Railion fortalte bl.a., at størsteparten af deres medarbejdere endnu er tjenestemænd ansat af DSB, men udlånt til Railion. En konsekvens af den kontrakt, der blev indgået mellem Railion og DSB, da Railion i 2001 overtog DSB Gods - og hvor det indgik, at Railion overtog knap 700 medarbejdere fra DSB - er, at Railion står i den situation, at de på en række områder har meget lille indflydelse på deres medarbejders ansættelsesforhold. Som et eksempel, der dog ikke var aktuelt, men som kunne blive virkelighed, sagde Railion, at hvis DSB f.eks. får et behov for flere lokoførere, kan de i princippet blot hente dem tilbage fra Railion, uden at Railion kan gøre ret meget ved det.

Railion opfordrede til, at der ses nærmere på denne problemstilling, idet det er Railions ønske at kunne forhandle direkte med deres egne medarbejdere. Uagtet dette ønske prioriterer Railion dog højt at ændre holdninger og kultur hos medarbejderne gennem et "kultur-forandringsprogram" og nævnedes som et konkret resultat heraf, at antallet af skader er faldet markant med besparelser til følge.

Railion, at de prioriterer sikkerhedsområdet meget højt. De mente dog, at visse regler, der stammer fra før deres overtagelse af godstrafikken fra DSB er uhen-

sigtsmæssige. Først og fremmest de løbende eftersyn af lokomotiverne efter hver 4.000 km.s kørsel, som de mente er meget striks sammenlignet med kravene i andre lande. Railion fortalte videre, at de har en aftale med DSB, gældende indtil 2007 om, vedligeholdelse og eftersyn på DSB's faciliteter, men Railion ville gerne have mulighed for at kunne indgå aftaler om vedligeholdelse med andre, idet de vurderede, at de herved kunne spare 30 pct. på vedligeholdelsesomkostningerne.

Herudover mente Railion, at der er behov for at se på antallet af sikkerhedssystemer på de danske jernbaner. Der er for mange forskellige og det skaber ofte mandskabsproblemer, fordi det kræves, at lokoførerne er uddannede til hvert system og at de har en øvelse i at køre med et givet system, for at kunne få lov køre på de strækninger, hvor det pågældende system anvendes. De mente, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis man kunne nøjes med ét system, indtil der evt. kommer et fælles europæisk sikkerhedssystem.

Endelig nævnede Railion broafgifterne, hvor Railion årligt betaler over 100 mio. kr., svarende til 18 pct. af deres omsætning. I forlængelse af det, tilkendegav Railion m.h.t. en mulig Femern Bælt forbindelse, at en helt afgørende forudsætning for, at den kan blive en succes f.s.v.a. jernbane gods-trafikken er, at der etableres den nødvendige infrastruktur (intermodale centre) i hver ende af forbindelsen.

Med venlig hilsen
Jesper Thinghuus,
udvalgssekretær.