

Tak for at vi fik mulighed for at fremlægge vores rapport fra de tre organisationer om Banedanmarks fremtid.

Overskriften er en omdannelse af Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed. Der har været mange skrøner om, hvad der skulle være til hinder for dette – herunder at overenskomsterne skulle blokere herfor. Det er vigtigt for organisationerne at understrege, at dette ikke er tilfældet – det er ganske enkelt en 'vildand'. Vi er altid parate til at samarbejde om en løsning, som er i balance i forhold til det private arbejdsmarked. Vi stiller gerne op til en konstruktiv dialog.

Hvorfor foreslår vi en omdannelse af Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed?

Fordi infrastrukturen trænger til en opgradering og modernisering, ligesom der trænges til en modernisering af selve Banedanmark, så virksomheden bliver mere strømlinet til at konkurrere med det private arbejdsmarked.

Det vil sige, at der bør ske en udskiftning af signaler og sikringsanlæg, og der bør ske en fremskyndelse af udskiftningen af spornettet.

Med andre ord foreslår vi en 10-årig kontrakt mellem Banedanmark og Transport- og Energiministeriet, som vil give mulighed for en mere langsigtet mulighed for optagelse af lån.

Hvorfor anbefaler vi en omdannelse af Banedanmark til en SOV?

- Tjenestemandsproblemet
- Banedanmarks indre værdi er alt for lille på nuværende tidspunkt – bl.a. Entreprise
- Manglende politiske midler til fornyelse og modernisering af infrastruktur – herunder signal- og sikringsanlæg

- Selv om vi tager højde for det fornyligt indgåede trafikforlig, som går frem til 2014, vil spornettet ikke komme på højde med det øvrige Europa
- At anvende SOV som en evt. 'overgangsløsning' vil ikke alene løse tjenestemandsproblematikken – staten får også sikkerhed for, at den know how, som tjenestemændene repræsenterer, bevares.
- De private leverandører besidder efter vores opfattelse ikke den kolossale know how i forhold til det danske jernbanenet, som skal til i en overgangsfase, hvor signal- og sikringsanlæggene fx udskiftes

(Claus Møller, Siemens, har bl.a. udtalt, at de har budt nogle gange på opgaverne, men de har det problem, at de ikke har det fornødne kendskab til dele af jernbanen).

- Banedanmark vinder ikke en del af budene. Det vurderes, at denne situation kan vendes, hvis virksomheden i højere grad end set hidtil geares til at matche det private arbejdsmarked – matche det bedste fra både det private og det offentlige arbejdsmarked. Det er ikke et enten / eller. Det kan lade sig gøre med succes at omstille en stor statsvirksomhed til en strømlinet SOV (jfr. DSB). DSB er – langt mere end politikerne nok også er klar over – velset i hele Europa som den mest veldrevne og velorganiserede virksomhed inden for området. DSB startede på samme niveau som Banedanmark – inden DSB blev omdannet til en SOV - de faglige organisationer vil meget gerne være med til at gentage succesen i forhold til Banedanmark.
- Undgå et privat monopol
- Jernbanesikkerhed (England)
Organisationerne er bekymrede for, at den samme situation skal opstå, som vi har set i England i forhold til jernbanesikkerheden. Vi har også set eksempler på knækkede spor i Danmark - Tommerup, Haslev og Forlev. Banedanmark

har spidskompetencer på dette område og kan rykke ud med et beredskab med meget kort varsel – det er bekymrende, hvis et udenlandsk selskab overtager denne opgave.

- Hvem vil ved et frasalg være i stand til at føre tilsyn med jernbanesikkerheden
- Afkøb af tjenestemænd (3 års løn + 3 måneders opsigelse + pension)
ifølge nøgletal koster det 2 mio. at afskedige en tjenestemand – det er et gammelt nøgletal – omkostningen er måske nærmere nær de 3 mio. i dag.

Hvis disse midler i milliardklassen skal finansieres af Banedanmarks investeringsramme, vil jernbanesikkerheden komme alvorligt i fare. Salg af Entreprise vil højst give 350 mio. kr. Det vil sige, at skatteyderne/statskassen kommer til at betale milliarder af kroner.

1. Det er galt med ledelseshierakiet i forhold til private virksomheder

Der er som udgangspunkt alt for langt fra en opgave bliver besluttet udført, til den egentlige produktion bliver gennemført - for mange ledelsesniveauer.

Der er på alle ledelsesniveauer alt for mange som er beskæftiget med at kontrollere om arbejdet bliver udført og andre som igen kontrollerer om de nu kontrollerer godt nok (2 gange kontrol).

2. Entreprise betalte i administrationsbidrag til BDK i 2004 og 2005

2004.

Banedanmark havde budgeteret med et beløb på 70 millioner, men i sommeren blev beløbet hævet til 90 millioner, og det endte på 93 millioner.

2005.

Der er budget på 70 millioner i Banedanmark

Vi tre organisationer er indstillet på – hvis I politikere er parate til at omdanne Banedanmark til en selvstændig offentlig virksomhed – at samarbejde med Banedanmark, så virksomheden kan blive konkurrencedygtig med de private entreprenører. Vores model skal opfattes som et konstruktivt input til en løsningsmodel, som kan strømline virksomheden – eventuelt som en overgangsløsning, som sikrer en fornuftig proces. Vi vurderer, at det vil være for risikabelt og for hovedkulds at sælge ud af statens store værdier uden at denne model eller en lignende model har været afprøvet.

Vi er selvfølgelig parate til at samarbejde med alle partier i Folketinget om vore forslag.

Afsluttende bemærkning:

Vi har oplevet, at der har været foretaget sporombygninger af udenlandske selskaber. Vi kan naturligvis ikke konkurrere med, at arbejdskraft ansættes på andre overenskomster til lønninger, som efter vores oplysninger er på 45 – 50 kr. i timen med en arbejdsdag på 18 timer pr. døgn.