



Talepapir til samråd i Trafikudvalget om Banedanmarks afvikling af Skinnesvejseanlægget, Fredericia, spørgsmål I (21. februar 2006)

Samrådsspørgsmål: *Hvad kan ministeren oplyse omkring afviklingen af Skinnesvejseanlægget, Fredericia, herunder bl.a. baggrunden for afviklingen og hvorledes forsyningen af skinner til skinnenettet påregnes at ske fremover?*

Indledning

Trafikudvalget har kaldt mig i samråd i dag for at redegøre for Banedanmarks afvikling af deres skinnesvejseanlæg i Fredericia.

Jeg vil strukturere min redegørelse således, at jeg først vil skitsere baggrunden for at Banedanmark har valgt at lukke Skinnesvejseanlægget. Herunder vil jeg bl.a. nævne de økonomiske konsekvenser af lukningen, samt antallet af afskedigede medarbejdere.

Jeg vil derefter redegøre for forsyningssikkerheden mht. leverance af skinner efter en lukning af Skinnesvejseanlægget.

Til slut vil jeg selv kommentere sagen.

Baggrunden for afviklingen af Skinnesvejseanlægget

Som et led i den generelle liberalisering af jernbanetekniske opgaver valgte Banedanmark medio 2004 at undersøge 7 områder i virksomheden, som ikke ville udgøre kerneområder for Banedanmark i fremtiden. Områder som derfor eventuelt skulle sælges fra eller afvikles. Et af disse 7 områder var Banedanmarks skinnesvejseanlæg i Fredericia.

Skinnesvejseanlægget blev pr. 1. september 2004 overført fra Banedanmarks Entreprisedivision til Banedanmarks Netdivision. Overførslen skete som led i ønsket om en klarere organisatorisk opdeling af hhv. entreprenøropgaver og øvrige produktionsopgaver i Banedanmark.

Banedanmarks ledelse har i overensstemmelse med denne politik rendyrket udbyder- og entreprenøropgaver, samtidig med at markedet er åbnet for eksterne leverandører og entreprenører.

Leverancerne fra Skinnesvejseanlægget som

bygherreleverance, komplicerer planlægning og udbud af bl.a. de mange fornyelsesprojekter.

Netdivisionen indstillede i oktober 2005 til Banedanmarks direktion – og efterfølgende til Banedanmarks rådgivende bestyrelse – at:

- Skinnesvejseanlægget lukkes
- driften indstilles pr. 31. december 2005
- medarbejderne afskediges eller forflyttes, og at et frasalg af anlæggets aktiver gennemføres i løbet af 2006.

Banedanmarks direktion og rådgivende bestyrelse tiltrådte denne indstilling.

Banedanmark har med denne beslutning lagt en række argumenter til grund for hvorfor Skinnesvejseanlægget ikke længere kunne betragtes som et kerneområde i Banedanmark. Eller hvorfor opretholdelsen af anlægget ikke længere skønnedes rentabel for Banedanmark og derfor måtte afvikles.

Banedanmark har lagt vægt på 6 argumenter

1. Nedadgående produktion

For det første har Skinnesvejseanlæggets

produktion gennem de senere år været for nedadgående, og kapaciteten er ikke stor nok til de kommende års planlagte sporfornyelsesopgaver.

Den faldende produktion skyldes bl.a. leverandørens brug af ny teknologi og principper for just-in-time leverancer.

Dette har i visse situationer gjort det rentabelt for Banedanmark at få større leverancer af lange skinner sendt direkte fra en udenlandsk leverandør til det sted, hvor skinnerne skal lægges, dvs. forbrugsstedet.

2. Intet råderum for større investeringer

For det andet har Skinnesvejseanlæggets produktion været tilrettelagt og prissat således, at anlægget driftsøkonomisk fremstod omkostningsneutralt for Banedanmarks virksomhed.

Denne prisstrategi har ikke skabt råderum for forrentning, afskrivninger og større investeringer eller reinvesterings.

3. Større investeringer på vej

For det tredje vil en afvikling af Skinnesvejseanlægget spare Banedanmark for

fremtidige investeringer og reinvesteringer i anlægget.

Anlæggets maskiner til fremstilling af langskinner og overgangsskinner har en vurderet gennemsnitlig restlevetid på ca. 6 år.

Banedanmark har vurderet, at det over årene 2007 til 2015 vil kræve en samlet investering på knapt 40 mio. kr. at genanskaffe disse maskiner og anlæg.

4. Forenklet koordinering

For det fjerde vil levering af skinner direkte fra leverandøren til forbrugsstedet reducere Banedanmarks aktuelle omkostninger til vognleje, ventetid, omrangering, administration m.v.

Levering af skinner direkte til forbrugsstedet forenkler udbud af f.eks. fornyelsesprojekter, ligesom det letter koordineringen mellem de forskellige aktører i projekterne.

5. Bedre kvalitet

For det femte vil skinner kunne leveres i de af Banedanmark eller entreprenørerne ønskede længere stykker af andre leverandører.

Skinneerne vil derudover kunne leveres i en bedre kvalitet fra udenlandske leverandører end fra Skinnesvejseanlægget.

F.eks. vil en ekstern leverandør kunne indbygge såkaldte isolationsklæbestød direkte i langskinnerne. Slibning af skinnehovederne vil kunne finde sted på fabrikken, og dermed spare efterslibning i sporet.

Endeligt vil leverandøren kunne levere produktionsdata sammen med skinnen. Det giver entreprenørerne mulighed for at effektivisere arbejdet og reducere omfanget af sporspærringer.

Indkøb af længere skinner betyder endvidere, at der spares tid til lægning af skinner i sporet. De længere skinner betyder også, at der er behov for væsentligt færre svejsninger i sporet, hvilket både øger kvaliteten og sænker prisen.

6. Billigere pris

For det sjette vil Skinnesvejseanlæggets produktion af overgangsskinner kunne leveres af en tysk eller en dansk leverandør til en billigere pris, end hvis de fremstilles af Skinnesvejseanlægget.

Generelt

Banedanmark har oplyst, at det er sædvanligt, at skinnesvejsning ikke er en del af infrastrukturforvalterens produktionsapparat.

Både i Tyskland, Holland og England som er de nabolande Danmark sædvanligvis sammenligner sig med på jernbaneområdet, er skinnesvejsning ikke en del af infrastrukturforvalterens produktionsapparat.

Lukningen vil dels give Banedanmark sparede investeringer i de kommende 5-10 år, dels en éngangsindtægt ved salg af anlæggets maskinpark og grunden hvor anlægget er placeret. Salget af maskinparken ventes at give Banedanmark en indtægt på 2 – 3 mio. kr. For så vidt angår salget af grunden, er Banedanmark underlagt reglerne for bortsalg af statens ejendom. Undersøgelserne viser stor interesse for arealet, der er velbeliggende tæt ved Fredericia havn. Banedanmark forventer at opnå en indtægt ved salget på mere end 25 mio. kr.

I forbindelse med beslutningen om afviklingen af Skinnesvejseanlægget vurderede Banedanmark, at lukningen af anlægget ville medføre afskedigelse af 14 medarbejdere, heraf 1 tjenestemand.

Situationen er lige nu den, at én medarbejder har valgt at gå på pension, én medarbejder er

overført til andet job i Banedanmark, to medarbejdere har fået job udenfor Banedanmark og én medarbejder er blevet fritstillet. Således er der nu er 9 medarbejdere tilbage, hvoraf 5 påregnes beskæftiget året ud. Disse vil primært være beskæftiget med oprydning samt deltagelse i kursusforløb m.h.p. opkvalificering til at søge nye job.

Da Banedanmark ønsker at minimere flytteomkostningerne i forbindelse med det eksisterende lager, har Banedanmark besluttet, at medarbejdere i fratrædelsesfasen vil blive beskæftiget med flytning og håndtering af lageret med afsluttende produktion af eksisterende ordrer samt oprydning.

Forud for beslutningen er medarbejderne ved flere lejligheder blevet orienteret om arbejdet med at undersøge Skinnesvejseanlæggets fremtid.

Efter beslutningen har Banedanmark forelagt en tidsplan for afviklingen af anlægget for medarbejderne.

Forsyningsikkerheden fremover

Trafikudvalget har også spurgt til forsyningsikkerheden fremover for leverancer af skinner og den indflydelse, det kan få på

jernbanenettets drift.

I den forbindelse er det vigtigt for mig at understrege, at skinnerne som Banedanmark bruger allerede i dag kommer fra leverandører i Tyskland, Tjekkiet eller andre lande.

Det er således kun bearbejdningen, som nu flyttes til enten leverandøren eller forbrugsstedet.

Den forsyningssikkerhed og hastighed som Banedanmark kan fremskaffe de fornødne skinner til driften med, ventes ikke påvirket i væsentligt omfang ved lukningen.

Men det er også vurderingen, at såfremt der er tale om meget store, akutte behov for skinner f.eks. i forbindelse med meget omfattende afsporinger, vil leveringstiden stige fra 1 til 2 døgn afhængig af leveringssted.

Banedanmark er p.t. i forhandlinger med en tysk leverandør, der skal levere svejsede skinner i op til 180 meters længde. Banedanmark vil også indgå en aftale med denne leverandør omkring lagerkapacitet. De første skinner forventes at blive leveret til dette lager medio marts.

Derudover etablerer Banedanmark hos et dansk firma et lager m.h.p. oplagring af skinner i 30

meters længde. Alle større opgaver og opgaver, der ikke skal løses inden for et døgn, vil blive leveret fra lageret i Tyskland.

Afslutning

Jeg har i mit svar redegjort for baggrunden for den forestående lukning af Banedanmarks skinnervejseanlæg i Fredericia. Jeg har derudover redegjort for forsyningssikkerheden omkring leverancer af skinner, efter at lukningen er en realitet.

Banedanmarks redegørelse viser, at der er væsentlige fordele forbundet med lukningen.

Jeg lægger vægt på, at virksomhederne under Transport- og Energiministeriet til stadighed udøver deres virksomhed på en for staten effektiv måde. Med de udfordringer Banedanmark står overfor er det væsentligt, at virksomheden tænker igennem, hvordan de jernbanetekniske opgaver kan udføres mest effektivt og rentabelt i tiden fremover.

I dag står Banedanmark med et lille produktionsanlæg med uflexible produktionsforhold og i øvrigt utidssvarende kapacitet og lagerforhold.

Jeg skal endeligt gøre opmærksom på, at

besparelserne ved at lukke anlægget også udgør et vægtigt argument i Banedanmarks beslutning. Udover afviklingen af de faste omkostninger ved anlægget venter Banedanmark som nævnt også væsentlige indtægter ved salget af maskinparken og grunden. For så vidt angår arealet, ligger det et attraktivt sted nær Fredericia havn og vil kunne benyttes til andre formål til gavn for lokalsamfundet eller til en udvikling af selve havneområdet.