

Taleseddel, 16. juni 2020

Jernbanen i Danmark er syg, meget syg. Tag bare følgende citat fra indledningen i det netop udkomne Serviceeftersyn af Jernbanen: "Jernbanen i Danmark fremstår i dag nedslidt, umoderne og udfordret."

Derfor haster det med at få stillet en diagnose og foreskrevet en kur. Det er kort sagt ved at være sidste udkald.

Symptomerne på lidelsen kender vi allerede. De kan sammenfattes i den omdelte graf, der viser udviklingen i antal togpassagerer i Danmark, sammenlignet med udviklingen i vores nabolande. Indenlandsk godstrafik på jernbane i Danmark er som bekendt stort set ikke-eksisterende.

Coronakrisen har jo kun i alvorlig grad forstærket tendensen og forværret konkurrencesituationen i forhold til bilen. I april 2020 var eksempelvis passagertallet på lokalbanerne øst for Storebælt kun 36 % af tallet i april 2019.

Vi, en lille "tænketaank" bestående af os 2 til stede her + flere erfarne folk fra branchen besluttede os på et tidspunkt i 2019 til at handle - komme med forslag til, hvad der kan gøres. For noget skal der gøres!

Det allerede for længst omdelte Oplæg er vores foreløbige forslag til en kur, der kan bringe os langt.

Vores diagnose er:

- Vi mangler i fatal grad en overordnet og samlet national planlægning for transportsektoren i det hele taget samt en tilhørende sektorplan for Jernbanen i Danmark.
- Der er brug for en omorganisering i jernbanesektoren, der tydeliggør ansvars- og opgavefordelingen og i højere grad sætter kunderne i fokus og langt bedre understøtter de politiske beslutningsprocesser.

Vi har i høj grad ladet os inspirere af, hvordan man har grebet tingene an i vores nordiske broderlande, Norge, Sverige og Finland.

Planlægning

Vi foreslår oprettet en "National Transportplan" med en overordnet vision og trafikpolitiske prioriteringer, der baseres på tidens store temaer: Klima, miljø og fremkommelighed.

Baggrund:

Det duer ikke blot at snakke ny infrastruktur og planer for store og dyre delprojekter løsrevet fra hinanden og i hver sin kontekst (eksempelvis nye motorveje i øst og vest, nye banestrækninger, mere letbane, nye tog og værksteder betalt af staten, ny Kattegatforbindelse). Det duer heller ikke – fordi BRT nu for få dage siden måske er opstået som en Fugl Phønix af asken (Østbanerapporten) – at konkludere, at så skal al investering i jernbaneprojekter standses. Nej, beslutninger om ny fysik (infrastruktur og transportmidler) bør være indbyrdes koordinerede og tages på basis af overordnede behovsanalyser og prioriteringer med udgangspunkt i de store temaer: Klima, miljø og fremkommelighed.

"National Transportplan" bør indeholde planer for de enkelte transportsektorer. Planen skal være "rullende" og opdateres/politisk godkendes f. eks. hvert 4. år.

Vores forslag om oprettelse af en "Plan for jernbanen i Danmark" er et bud på, hvorledes den samlede jernbanesektor skal bidrage til opnåelsen af de overordnede mål og prioriteringer sat op i "National Transportplan".

En revitalisering af jernbanen i Danmark, Taleseddel 16. juni 2020

"Serviceeftersyn af jernbanen", der nærmest kan karakteriseres som et øjebliksbillede, overflødig på ingen måde forslagene her.

Jernbanens organisation

Der er brug for en reorganisering af sektoren. Den er for dyr og bureaukratisk og med uklare snitflader mellem for mange aktører.

Vi foreslår en udskillelse af opgaver i styrelser og offentlige virksomheder – i høj grad som erstatning for de eksisterende. Idéen er at tydeliggøre opgave- og ansvarsfordelingen, så det bliver mere klart, hvem der har hvilket myndighedsansvar, hvem der ansvar for selve infrastrukturen og dens udnyttelse, og hvem der har ansvar for det primære - at markedsføre og køre togtrafikken.

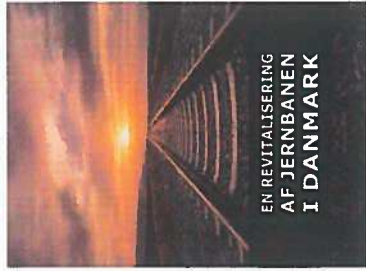
Hovedelementer er:

- Der oprettes efter norsk forbillede en **Jernbanestyrelse** under Transportministeriet, som bliver ansvarlig for sektorplan for Jernbanen i Danmark og bliver samlende udførende myndighed for den statslige jernbane.
- Nuværende Banedanmark opdeles i **Dansk Jernbaneinfrastruktur** (forvaltning og fornyelse af infrastrukturen, herunder ejendomme og arealer) og **Dansk Jernbanestyling** (tildeler og forvalter trafikkapacitet på den statslige jernbaneinfrastruktur i stil med Naviair på luftfartens område). Og en vigtig ting: Begge organiseres som SOV'er med principielt kommercielt ansvar.
- **DSB** fortsætter ligeledes efter norsk forbillede som statsejet jernbaneoperatør (SOV eller statsligt A/S), der kan byde ind på udbudt offentlig servicetrafik med tog og udføre fri trafik på linje med private togoperatører. DSB "rendyrkes" og afgiver forvaltning og udvikling af fast ejendom til Dansk Jernbaneinfrastruktur samt ejerskab, forvaltning og udvikling af statens jernbanemateriel til Dansk Jernbanemateriel.
- **Dansk Jernbanemateriel** overtager, også efter norsk forbillede, ejerskab og forvaltning/udlejning af statens (og vigtigt! lokalbanernes) jernbanemateriel, som i dag i hovedsagen håndteres af DSB.
- De nuværende 5 regionale trafikelskaber omdannes til 3 styrkede **offentlige trafikelskaber (Øst, Nord, Syd)**, som efter svensk forbillede overtager ansvaret for al regional togtrafik, også S-togene i København, Metroen, letbanerne og den regionale togtrafik, som i dag udføres af DSB og Arriva på kontrakt med staten.

En sådan samlet omlægning og forenkling - eller dele af den - vil efter vores opfattelse kunne bidrage til, at trenden vendes for jernbanen i Danmark, så passager- og godstrafik med tog igen bliver et agtet transportalternativ - til gavn for samfund, borgere og virksomheder.

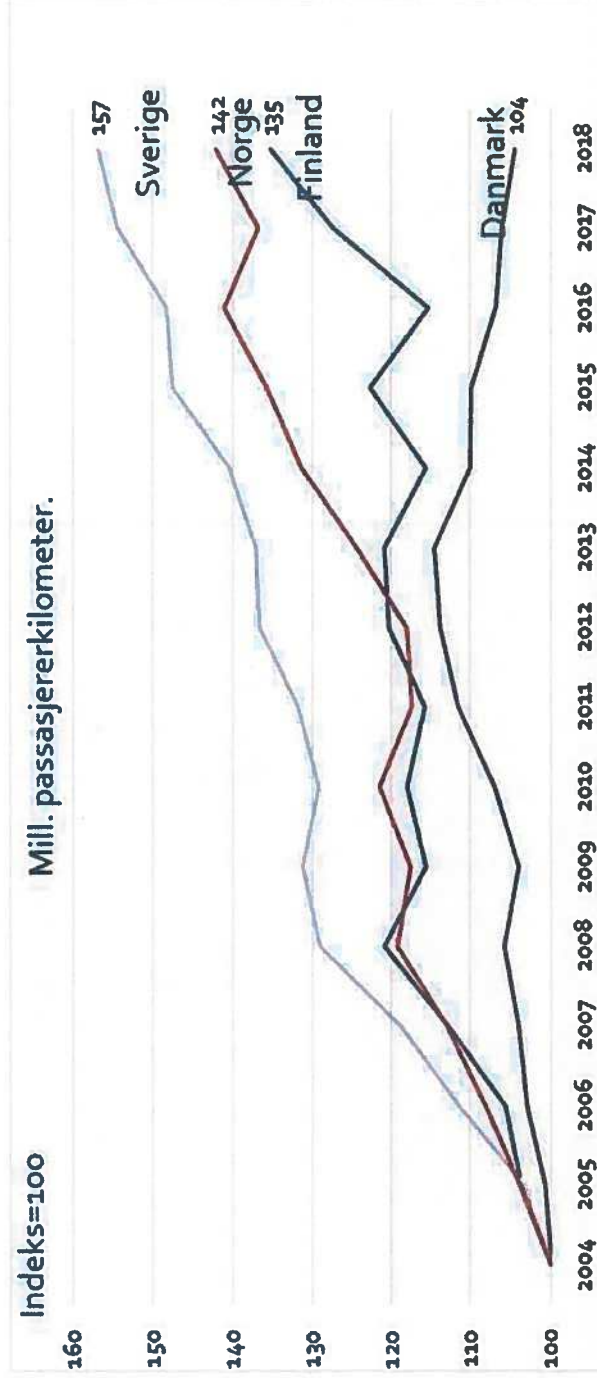
Altså sammenfattende:

- National Transportplan og Plan for Jernbanen – udarbejdet af fagfolk (et "Transportråd" ? Vi har f. eks. allerede et Klimaråd).
- Reorganisering og forenkling i jernbanesektoren.



Bilag til foretræde for Folketingets Transportudvalg,
16. juni 2020

Togtrafik i Norden



Nordisk
Samarbejde Fotograf-norden.org