

er der behov for flere ressourcer til forbedring af jernbanenettet. Det er vi enige om.

Jeg vil gerne erindre Socialdemokratiet om, at der allerede på kort sigt i 2006 er afsat yderligere 200 mio. kr. til dette formål, hvilket er 40 mio. kr. mere end i det socialdemokratiske forslag.

Regeringen og de øvrige forligspartier bag aftalen havde gerne set, at de langsigtede rammer for perioden 2007-2014 kunne fastlægges med den netop indgåede aftale. Det var der lagt op til. Men desværre måtte vi undervejs i forløbet konstatere, at der ikke forelå tilstrækkeligt beslutningsgrundlag, så der kunne sikres en holdbar, bæredygtig, langsigtet aftale. Det er derfor aftalt, at det grundlag skal frembringes inden den 1. september 2006, og aftalepartierne er enige om, at der fra 2007 vil være behov for flere ressourcer til forbedring af jernbanenettet. Så det er ikke sikkert, at vi er så langt fra hinanden. Men vi foretager os noget.

Behovet og finansieringen i forhold til yderligere merbevillinger skal derfor afklares i forbindelse med finansloven for 2007, og jeg vil gerne understrege til sidst omkring det punkt, at det under alle omstændigheder er et meget langt sejt træk at få genoprettet jernbanenettet, efter at det har været forsømt under de sidste mange regeringer. Det bør således være en fælles opgave for os alle at få genoprettet jernbanenettet.

Socialdemokratiet foreslår endvidere en hurtig fornyelse af Banedanmarks signal- og sikringsanlæg. Det følger af den nye trafikftale, at der også pr. 1. september 2006 skal være gennemført en analyse af den mest effektive reinvestering i signalsystemet.

At jeg ikke har lagt op til en beslutning om fornyelse af jernbanenettets signal- og sikrings-system, skyldes ikke en reservation over for forslaget, men at både jeg og forligspartierne har en klar og stor interesse i at få gennemført en grundig analyse af forslaget sammen med en parallel undersøgelse af alternative muligheder. Vi taler nemlig om investeringer alene til signalsystemerne på et sted mellem 5 og 10 mia. kr., og der vil det være uanstændigt og uforsvarligt, hvis ikke vi har en grundig analyse, inden vi træffer sådanne beslutninger.

Kl. 19.05

Så foreslår Socialdemokratiet, at man skal etablere et mere uafhængigt tilsyn med jernbanenettet, og at det skal sikres, at tilsynet kan fungere uden begrænsende instrukser fra regeringen. Vi giver sandelig ingen begrænsende instrukser. Der henvises i øvrigt til erfaringerne

fra tilsyn med jernbanenettet i England. Socialdemokratiet mener åbenbart, at et mere uafhængigt tilsyn med jernbanenettet vil sikre, at tilsynet kan fungere uden begrænsende instrukser fra regeringen.

Det er vigtigt for mig, at ingen har de overvejelser, at regeringen begrænser tilsynet med jernbanenettet ud fra et økonomisk perspektiv. Det gør den ikke. Det afgørende for driften af jernbanenettet er, at passagerernes sikkerhed altid er i orden, og ligesom da vi talte luftfart, er det heller ikke her til diskussion.

Tillad mig kort at forklare, hvordan sammenhængen er på området. Jernbanesikkerheden opretholdes på et givet niveau via en lang række normer for alle de tekniske elementer på jernbanen, som den består af. Disse normer beskriver, hvordan sikkerhedsniveauet skal være, og hvordan man opfylder sikkerhedsniveauet.

Det er virksomhederne selv, der har ansvaret for at overholde disse normer, og sikkerhedsmyndigheden fører tilsyn dermed. Det sker *uden* indblanding fra regeringens side, naturligvis. Konstaterer virksomheden eller sikkerhedsmyndigheden, at virksomheden på et givet område ikke overholder de gældende normer, må virksomheden justere f.eks. den trafikale kapacitet, sådan som det skete på strækningen mellem Århus og København, indtil der er foretaget udbedringer, der sikrer, at man atter kan overholde de foreskrevne sikkerhedsnormer.

Det konkrete ansvar for sikkerheden påligger således altid virksomhederne og er ikke en sag, som regeringen endsigte Finansministeriet blander sig i – naturligvis ikke.

Banedanmark har erkendt, at årsagen til efterårets hastighedsnedsættelse var manglende vedligehold på grund af et for stramt vedligeholdelsesbudget. Banedanmark forventede, at man kunne justere vedligeholdelsesindsatsen, uden at det ville få sikkerhedsmæssig effekt. Det har Banedanmark i sandhed konstateret ikke var tilfældet.

At etablere et mere uafhængigt tilsyn vil ikke hjælpe og ville heller ikke have hjulpet på den situation. Det er og skal være virksomhederne, der selv tager ansvaret for at følge gældende love og regler på alle områder. Som bekendt blev myndighedsopgaven på sikkerhedsområdet overført til Trafikstyrelsen pr. 1. juli 2004.

Vi var allerede, da lovforslaget blev fremsat, opmærksom på, at der i sektoren kunne være en frygt for habiliteten, når sikkerhedsopgaven blev lagt sammen med Trafikstyrelsens øvrige