

Men som sagt er signalerne på Svendborgbanen ifølge Banedanmark trods alt blandt de nyeste af signalerne på Banedanmarks net, og derfor vurderes det ikke, at signalerne som sådan vil være et problem i forhold til at opretholde den nuværende drift på Svendborgbanen. Svendborgbanens signaler bliver udskiftet som et led i udskiftningen af alle Banedanmarks signaler, og det vil så ske i 2021, for så vidt angår Svendborgbanen.

Kl. 14:56

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**  
Hr. Niels Christian Nielsen.

Kl. 14:56

**Niels Christian Nielsen (S):**

Tak til ministeren for svaret og tak også for trafikforliget med de 20 mia. kr. Så kan man altid diskutere årstal, men det, man har diskuteret indtil nu, er jo netop at finde midlerne til at udskifte signalanlæggene for.

Rent historisk blev Svendborgbanen jo opgraderet for godt 200 mio. kr. i perioden 2001-2003; det var så en udmøntning af den trafikaftale, som den daværende SR-regering i 1999 stod fadder til. Opgraderingen skulle netop dengang gøre Svendborgbanen til en mønsterbane. Sidebane – ja, mønsterbane – nej. Banestrækningen på Sydlyn har også, hvad ministeren udmærket kender til, fået kælenavnet Monsterbanen. Den misere, der fulgte som følge af opgraderingen af signalsystemet, som ministeren var inde på, skyldtes, at gammel og ny teknologi blev sat sammen, med andre ord genbrugte man de gamle komponenter.

Helt overordnet er Svendborgbanen livsnerven i den kollektive trafik for pendlere fra Svendborg mod Odense og vice versa, og for øvrigt er der ca. 1 million rejsende om året på Svendborgbanen. Så et er, at man har afsat midlerne til det, men det, vi så nu efterlyser, er den tidshorisont, den tidslinje, der skal til. Overordnet kunne man jo godt sige, at Svendborgbanen skulle være en mønsterbane, men at Svendborgbanen bare bliver en forsøgsbane i forhold til det nye system; der skal indføres.

Kl. 14:57

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**  
Transportministeren.

Kl. 14:57

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Nu er det sådan, at vi jo er i fuld gang med at planlægge og gennemføre en sporformyelse på Svendborgbanen, som jo gerne også skulle betyde en forbedring på banen, men det er faktisk al-

lerede nu sådan, at Svendborgbanen er en af de baner i Danmark, hvor regulariteten er størst. Hele udrulningen af det nye signalanlæg på hele jernbanenettet i Danmark er nøje gennemtænkt med henblik på at gøre det på den mest optimale måde både tidsmæssigt og økonomisk, og bl.a. af den grund, at signalanlægget på Svendborgbanen trods alt er blandt de nyeste, så vurderes det ikke som hensigtsmæssigt og slet ikke optimalt at rykke det frem, sådan at Svendborgbanen skulle komme før andre. Det er mest optimalt, at signalanlægget på Svendborgbanen bliver lagt ind omkring 2021.

Kl. 14:58

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**  
Hr. Niels Christian Nielsen.

Kl. 14:58

**Niels Christian Nielsen (S):**

Nu nævnte ministeren, at signalanlægget på Svendborgbanen er et af de nyeste, men det er også på den måde et af de mest følsomme qua det, som jeg også nævnte før; at det er nyt og gammelt, der er sat sammen. Det er jo netop det, der er med til at give problemerne.

Ministeren nævnte så også, at de sidste 27 km nedslidte skinner skulle udskiftes her i sommeren 2009. Det er netop også det, der går igen i mit næste spørgsmål til ministeren. Når man lukker banen ned i ca. 3 måneder for at udskifte de sidste 27 km skinner, så kunne det være betimeligt også at udskifte signalanlægget, for overordnet har man jo teknologien til det. Og jævnfør det, jeg sagde før, kunne Svendborg jo godt være en forsøgsbane netop for at afprøve det i forhold til de overordnede banelinjer i Danmark.

Kl. 14:59

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**  
Transportministeren.

Kl. 14:59

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Nu er det sådan, at hr. Niels Christian Nielsen og jeg begge holder meget af det sydfynske, og jeg forstår godt, at hr. Niels Christian Nielsen vil gøre lidt for det sydfynske og gerne lidt ekstra. Det har jeg fuld forståelse for. Men jeg må altså som transportminister i det her land se på, hvordan vi samlet set i hele landet kan gøre det her bedst muligt og billigst muligt og mest optimalt. Og der må jeg læne mig op ad, hvad eksperterne nu engang siger. Der er vurderingen, at det mest optimale ikke er allerede nu – for det kan jo slet ikke lade sig gøre – og heller ikke som det første