

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

Kl. 15:03

gået aftalen, og vi er slet ikke før om nogle år parate til rent fysisk at lægge signalerne ned i banen. Selv hvis jeg så gerne ville fremrykke det – i strid med, at det ikke er optimalt at gøre det og alt muligt andet – ville det alligevel ikke kunne lade sig gøre at gøre det på nuværende tidspunkt. Beklager, men sådan er det.

Kl. 15:06

Niels Christian Nielsen (S):

Tak til ministeren endnu en gang for svaret. Det, man skal tage hensyn til, er netop, at Svendborgbanen er etsporet. Det vil sige, at den også på den måde er følsom, når der opstår signalproblemer, når der opstår togstop. Så det skal også med ind over.

Kl. 15:04

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

Kl. 15:06

Her i sommeren 2008 blev Svendborgmotorvejen jo heldigvis gjort færdig, og det vil sige, at der bliver indsat busser i den periode – de 3 måneder – hvor man lukker Svendborgbanen helt eller delvis ned. Derfor er der også en risiko for i den periode, at pendlere enten investerer f.eks. i bil nummer to, eller også at man indsætter hurtigbusser mellem Svendborg og Odense. Men der ligger jo også i trafikforliget et overordnet mål om at nedbringe CO₂, så det er ikke den vej, man skal gå. Det er netop at fastholde og også tiltrække flere pendlere til Svendborgbanen. For der er som sagt ca. 1 million pendlere om året på Svendborgbanen, så det gælder netop om at gøre den attraktiv.

Nu blev det nævnt i det foregående spørgsmål, at Svendborgbanen ifølge trafikforliget fra 1999 dengang skulle være en mønsterbane. Jeg ved godt, at forligsparterne omkring trafikaftalen ikke har foretaget en endelig prioritering med hensyn til hvornår og hvor i spørgsmålet om udskiftning af signalanlæggene. Så derfor vil jeg bare bede ministeren om også at tage netop det med tidslinjen med i de forhandlinger, der kommer.

Kl. 15:05

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Transportministeren.

Kl. 15:05

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg har stadig væk fuld forståelse for hr. Niels Christian Nielsens omsorg for det sydfynske og ikke mindst for pendlere, der kører frem og tilbage. Den deler vi.

Men jeg må altså erindre om, at jeg nu et par gange har sagt, at det slet ikke kan lade sig gøre rent fysisk at installere signalanlægget samtidig med sporfornyelsen. Det er vi slet ikke klar til endnu. Vi har først lige indgået aftalen om det her gigantiske projekt, som er et af de største investeringsanlæg, vi nogen sinde har gennemført, nemlig de nye signalanlæg på hele jernbanelinjen i Danmark til 24 mia. kr. Vi har lige ind-

Niels Christian Nielsen (S):

Jeg har jo op til flere gange hørt ministeren nævne årstallet 2021 – altså noget, der ligner 12 år frem i tiden. Med hensyn til netop at fastholde og også udbygge antallet af pendlere på Svendborgbanen kan det jo godt mane lidt til bekymring. For det må alt andet lige være billigere, også for skatteyderne, at man forebygger frem for at helbrede, og det er jo netop at genopbygge tilliden og troværdigheden på Svendborgbanen, hvor regulariteten flere gange har været i bund.

Selvfølgelig glæder det mig, at regulariteten har været rimelig god i 2008. Men hver eneste gang, den har været nede at vende, har man lavet foranstaltninger med, at man kunne rejse gratis i x antal måneder. Men det er igen, vil jeg påstå, at smide gode penge efter dårlige, for man skal bruge endnu flere vitaminer på at tiltrække pendlere tilbage til togene.

Kl. 15:07

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Transportministeren.

Kl. 15:07

Transportministeren (Lars Barfoed):

Isoleret set kan argumentet jo være godt nok – altså, at selv om det ikke kan gøres lige nu, så kunne man dog fremrykke det, så det kom tidligere til Svendborgbanen end andre banestrækninger. Det er jo isoleret set en meget fornuftig betragtning.

Men – for der er et men – vi skal jo også have signalanlæg på resten af banestrækningerne i Danmark, og anlægget på Svendborgbanen er trods alt blandt de nyeste i Danmark. Og argumentationen om, at det da ville være godt, hvis man kunne få det noget før lige præcis på den her banestrækning, kan man jo fremføre overalt i Danmark. Man kunne sådan set fremføre det argument for alle banestrækninger i Danmark: Det ville være rigtig godt, hvis vi fik det først. Der må vi så sige, at det alt sammen er rigtigt. Men vi kan ikke lave det først alle steder. Derfor må vi finde den mest optimale måde at gøre det