

det vil klæde hr. Prehn, hvis han vil anerkende det i dag. Fra dag et gjorde denne regering noget ved det. Det tager tid at rette op på, det er der ikke nogen, der har lagt skjul på. Jeg forklarede hr. Prehn sidst – det har jeg gjort mange gange – at vi bare for perioden 2007-2014 pr. år investerer 1,8 mia. kr. mere pr. år i fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenet. Det er også hr. Prehn bekendt, at vi allerede fra 2002 startede med 360 mio. kr., som vi forøgede med 920 mio. kr., og som vi så forøgede med den sidste pulje, der kommer ind nu.

Så der er investeret massivt, men det tager tid, så enkelt er det, og det synes jeg i virkeligheden at alle parter har erkendt. Man kan ikke rette jernbaner op på et år eller to, det kan simpelt hen ikke lade sig gøre. Vi har valgt at investere først i selve spornettet, jernbanenet, og derefter går vi i gang med signalsystemerne, som jeg skal forklare en af hr. Prehns kolleger om i det følgende spørgsmål.

Kl. 15.05

Rasmus Prehn (S):

Jeg og Socialdemokratiet anerkender naturligvis enhver investering, der skal forbedre det danske jernbanenet. Det er jo helt åbenlyst, at der er et behov for at få nye skinner, så vi kan få mere rettidige tog, ingen tvivl om det.

Det virker dog alligevel mærkeligt, når man spørger ministeren – sidste gang var sidste onsdag – og får svaret, at der er blevet sat ind med massive beløb, at der så, mens ministeren har haft ansvaret, alligevel er sket en fordobling på 3 år. Det er alligevel meget. Og når man så derudover kan læse, at Banedanmark giver udtryk for, at der ikke er udsigt til, at togene bliver hurtigere før i 2014, bliver man da rystet. Det er da helt usædvanlig lang tid, man skal vente.

Kunne man forestille sig, at det også havde noget med ledelsen og planlægningen at gøre, altså at man simpelt hen bruger pengene de forkerte steder? Og hvad i øvrigt med signalerne, kunne man ikke også sætte ind i forhold til dem? Vil ministeren overhovedet acceptere så lang en ventetid?

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Til forståelse af problemets omfang vil jeg sige, at der, ud over at man har investeret for lidt i de sidste 35 år, skete den lykkelige begivenhed omkring 1997/1998, at vi fik Storebæltsforbindel-

sen, der har gjort, at antallet af togrejsende, f.eks. over Storebælt, stort set er fordoblet indtil den periode, vi har i dag, og at vi i dag kører med op til tre afgang i timen det meste af dagen mellem f.eks. København og Fredericia, hvorfra der så sker en opsplitning mod henholdsvis nord, sydøst og vest.

At trafikken er steget så meget, er selvfølgelig en medvirkende årsag til, at vi har problemer. Man kan sige, at det hurtigere akkumulerer situationen, og det er jo ganske naturligt, at det er sådan. Hr. Rasmus Prehn kan jo få det bekræftet af, at tallene for indenrigstrafik er faldet næsten tilsvarende. Folk vælger toget, det er en nem og en god løsning, og når man så i 35 år har forsømt at investere, så har man det problem, man har i dag, og som vi gør noget for at løse – virkelig gør noget for at løse.

Jeg kommer til at skuffe hr. Prehn ganske meget, for i løbet af relativt kort tid vil han se bedre regularitet, fordi vi gør noget. Det virker næsten, som om det er noget, hr. Prehn er ked af, men jeg er selvfølgelig klar over, at det ikke kan være rigtigt.

Rasmus Prehn (S):

Naturligvis håber jeg og Socialdemokratiet ligesom ministeren på, at vi hurtigst muligt får regularitet og tog til tiden. Det tror jeg alle danskere er meget optaget af. Det er jo en meget stor ulempe for togpassagererne at lide under de massive forsinkelser, som vi så har måttet konstatere er blevet fordoblet, mens ministeren har haft ansvaret.

Jeg vil gerne spørge ind til det spørgsmål, jeg stillede før, og som ministeren ikke svarede på, altså om der er strækninger, man kunne prioritere før andre, og hvor der har været ekstraordinært mange forsinkelser, f.eks. strækningen fra nord for Aalborg til Frederikshavn. Der har man jo fra Banedanmarks side valgt først at sætte ind med udskiftning i 2012. Det vil sige, at der er en lang årrække endnu, hvor vi bare skal vente på, at man går i gang, og når man går i gang, går der yderligere nogle år, før man er sikker på at få tog til tiden.

Er det virkelig en rimelig situation at sætte folk i? Var det ikke dér, man skulle sætte ind, så man ikke skræmmer passagererne væk? For på Vendsysselbanen er problemet jo ikke, at der er kommet flere passagerer; der bliver folk jo skræmt væk, fordi servicen er så ringe.