

Den prioritering er sket på baggrund af et meget grundigt analysearbejde foretaget af et internationalt anerkendt rådgivningsfirma, Booz Allen Hamilton, og Banedanmark. I den diskussion er det vigtigt at fastslå, at den samlede regularitet påvirkes af både spor og signaler. I øjeblikket er der ingen tvivl om – og det svarede jeg netop hr. Rasmus Prehn for et øjeblik siden – at det største problem på fjernbanen er antallet af sporfejl, det er det virkelig. Det er meget betydeligt, det har jeg erkendt, og jeg har forklaret hr. Prehn om årsagen, og det er derfor, regeringen prioriterer at løse dette problem først. Det er der, vi er.

Magnus Heunicke (S):

Spørgsmålet her går på strækninger i Danmark, og der vil jeg da gerne have ministeren til at være lidt mere konkret i forhold til det, Banedanmark siger i den artikel fra Ingeniøren, som jeg henviste til: at der er strækninger i Danmark, som vil opleve, at man altså ikke lige der vil have penge og ressourcer til at vedligeholde de nedslidte signaler, at man der vil lade fejlene gro, så folk altså vil opleve flere forsinkelser og flere aflysninger.

Hvilke strækninger er det i Danmark, som kan se frem til, at deres signaler ikke skal prioriteres og laves her i perioden frem til 2014?

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg tror ikke, at man kan dele signalproblematikken isoleret op på strækninger. Man kan dele den op i to hovedgrupper. Man kan dele den op i fjernbanesignaler og så signaler på S-banen. Og der kan jeg sige, at regulariteten isoleret set forventes at blive 0,1 procentpoint – det er altså ikke, fordi det er så meget dårligere i år som følge af fejl på fjernbanens signaler.

Det skal ses i forhold til – og derfor hænger spørgsmålet meget sammen med det, hr. Rasmus Prehn spurgte om før – at der forventes en forbedring af regulariteten på grund af indsatsen på spor, også på fjernbanen. Nettoeffekten på fjernbanen forventes således at blive en forbedring af regulariteten med hele 2,3 procentpoint.

Det er altså den der overvejelse, man er nødt til at gøre sig, og så kan jeg i øvrigt sige, at der på S-banen bliver en forbedring af signalerne, og der bliver også en samlet forbedring i alt. Det er den nærmeste opdeling, jeg kan komme det; det er fjernbane og S-bane

Magnus Heunicke (S):

Man må jo så tage til efterretning, at vi ikke kan komme det nærmere. Jeg tror, der er mange, der følger debatten her, der egentlig godt vil vide: Er det vores strækning, er det den strækning, som vores bys station ligger på, som bliver udsat for det her? Er det vores signaler, der bare skal ruste op og ikke blive levetidsforlænget, selv om man har sagt i Banedanmark, at det faktisk er omsonst, og at man burde have skiftet dem ud for længst? Er det her, der ikke er penge til at levetidsforlænge? Er det her, man vil lade fejlene gro?

Derfor må jeg anmelde, at jeg må følge op med et skriftligt spørgsmål, for vi må selvfølgelig have klarlagt: Hvad er strategien? Er strategien virkelig at sige, at der er visse strækninger i Danmark, hvor man siger: Nå, her må man altså bare lade fejlene på de nedslidte signaler vokse?

Der vil jeg gerne lige spørge: Er det virkelig rigtigt, at vi ikke kan få et svar på, hvorhenne det er, at ministeren og Banedanmark vil lade fejlene vokse?

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jamen vi ønsker ikke, at fejlene vokser. Vi reparerer, vi udskifter, og vi fornyer der, hvor det er nødvendigt at udskifte.

Jeg vil sige til hr. Rasmus Prehn, nej, undskyld, til hr. Magnus Heunicke – det er ikke aleen mig, der bytter om på det, men det er ikke et forsøg på at være morsom – at det er, som om man ikke rigtig vil erkende, at der rent faktisk sker en masse på signalområdet. Derfor kan jeg sige, at der i Banedanmark i perioden 2007-2014, altså indtil vi udskifter hele molevitten – jeg ved ikke, om ordet molevitten står i Folketingets protokol – er afsat 4 mia. kr., 4.000 mio. kr., til fornyelse og vedligehold af signalerne.

Det er altså ikke sådan, at vi lader det gamle forfalde og siger: Nu skifter vi det ud. Nej, vi fornyer det og vedligeholder det, så det er mest muligt up to date, indtil vi skifter det ud, fordi vi går over til en helt ny og anderledes moderne teknologi. Og der er det klart, at Banedanmark vil udskifte der, hvor problemerne er størst. Når de finder, at der er nye problemer på en bestemt strækning, så udskifter de der. Det er jo, som man har gjort det hele tiden, og det vil de fortsætte med.