

Samrådsspørgsmål D + E vedr. den vestfynske jernbane

Spørgsmål D:

Hvilke muligheder ser ministeren for udviklingen af den vestfynske jernbane?

Svar:

Jeg vil gerne begynde med at sige, at hele sagen omkring trafikbetjeningen på Vestfyn er blevet til en diskussion om at lukke stationer. Det synes jeg er en skæv måde at anskue sagen på.

Indgangsvinklen er: Vi har mere og mere landstrafik, og flere og flere vil gerne køre med tog. Og samtidig er der lokaltrafikken. Hvis der ikke gøres noget, kan vi bare se på, at det hele sander til, til skade for landstrafikken og bestemt også for den lokale pendlertrafik.



Derfor har jeg bedt arbejdsgruppen med Fynbus, DSB og Region Syddanmark om at kigge på problemet.

Jeg har også foreslået, at arbejdsgruppen undersøger perspektiverne i et sammenhængende sydjysk regionaltogetssystem. Vi er nødt til at kigge det hele igennem, og man kan ikke afvise, at analysen vil finde løsninger, som vil give en bedre betjening end i dag.

Hvis jeg ikke havde sat analysen i gang, kunne man nærmere have bebrejdet mig, at jeg bare lukkede øjnene for et voksende problem.

Jeg håber selvfølgelig, at arbejdsgruppen kan komme med inspiration og indspark til debatten.



Det er helt afgørende, at vi får en grundig diskussion med de parter, som har fingeren på pulsen og arbejder med det i hverdagen.

I første kvartal af 2013 kommer arbejdsgruppen tilbage med løsningsforslag, og så skal politikerne efterfølgende træffe en beslutning. Det skal gerne ske på så oplyst et grundlag som muligt, og det er det, jeg ved at skabe nu.

Hvis vi i fællesskab kan finde frem til løsninger, som giver det store flertal af passagerer en bedre kollektiv trafik på Vestfyn, er vi tættere på at nå regeringens mål om, at danskerne skal køre dobbelt så meget i tog.



Spørgsmål E:

Har ministeren overvejet et alternativ til den påtænkte stationslukning, eksempelvis krydsningsspor, der skaber plads både til de vestfynske regionaltog og IC-togene?

Svar:

Jeg vil ikke afvise, at vi også skal kigge på muligheden for et krydsningsspor. Men jeg vil gerne sikre mig, at det er noget, der på den korte bane er økonomisk realistisk.

Der findes i dag en overhalingsmulighed 4 steder på Vestfyn, hvor det er muligt for ét tog at holde ind til siden og dermed give plads til, at et andet tog kan overhale på strækningen.

Med et nyt dobbeltspor taler vi om et beløb på syv-otte milliarder kroner, og



det kan først gennemføres temmelig mange år ude i fremtiden.

Jeg skal ikke dæmpe ambitionsniveauet, men bare sige, at hvis min løsning handlede om at bygge et dobbeltspor til syv milliarder, så løste jeg ikke problemet. Det kan godt være, at nye spor kommer på sigt. Men det, vi kigger på her, er, hvad vi kan gøre på en kortere og mere realistisk bane.

Jeg er bestemt åben over for alle de løsningsforslag, som vil kunne bidrage til en bedre trafikbetjening på Vestfyn.

Regeringen har en klar målsætning om, at der skal være et så et godt kollektivt tilbud, som vi overhovedet har mulighed for at skabe.



Derfor vil jeg også afvente det arbejde, som netop er sat i gang, før jeg gør mig klog på, hvilke muligheder, jeg anser for at være de bedste til at løse de udfordringer, som vi står med.