

gennemførelsen af timemodellen, vil jeg sige: Nej, tværtimod er der jo netop tale om, at vi nu for alvor sætter gang i en realisering af timemodellen. Det har ikke været besluttet før. Og da det ikke har været besluttet før og vi nu beslutter det og går i gang med det, så er det svært at se det som en udsættelse. Det er tværtimod en intensivering af indsatsen, for nu går vi for alvor i gang med det. Men vi skal også vide alle sammen – og det er jo vigtigt – at det tager mange, mange år, før det kan være realiseret over hele Danmark. Det er ikke muligt, før vi er ovre på den anden side af 2020, at få timemodellen hele vejen mellem København og Aalborg.

Kl. 15:12

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Hr. Per Clausen.

Kl. 15:12

Per Clausen (EL):

Der er jo ikke nogen tvivl om, at hvis transportministeren havde været så klog at inddrage Enhedslisten i forhandlingerne om den her plan og vi var kommet med i et forlig, så havde transportministeren været fri for at blive kritiseret af eksperter for at have lavet en grumset eller sort trafikplan, for så var den blevet grøn.

Men det, der sådan set er spørgsmålet her, er jo, om det ikke er rigtigt, at man i hvert fald er sikker på, at det, som man politisk har besluttet, den 1-times-drift, som man jo har talt meget om skulle være sådan en meget, meget vigtig og central del i den udvikling, der skulle ske med den kollektive trafik og jernbanen, ikke bliver til noget før et godt stykke tid efter 2020, på trods af at det fremgår af den samme aftale, at man – hvad skal vi sige – vil have afhandlet den rapport, der skal undersøge, hvordan man gør det i Østjylland, op til Århus, og at man vil være klar med den i 2013, sådan at man jo sådan set godt, hvis man ellers var villig til at afsætte penge, kunne komme i gang også med den del hurtigere.

Kl. 15:13

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Transportministeren.

Kl. 15:13

Transportministeren (Lars Barfoed):

Nu skal jeg lige erindre om, at hr. Per Clausens spørgsmål gik på, om der var tale om en udsættelse. Det er rigtigt, at det først bliver fuldstændig realiseret efter 2020. Men man kan vel sige, at hvis vi ikke havde truffet den her beslutning nu, blev det heller ikke til noget efter 2020; så skulle vi vel over på den anden side af 2030, før

der igen blev indgået så store forlig i Folketinget om transportpolitikken, at det ville kunne lade sig gøre. For det tager mange år at gøre det her. Det er ikke noget, der kan gøres fra den ene dag til den anden. Forudsætningen er bl.a., at vi får nye signalanlæg i Danmark, der kan håndtere de højhastigheder på omkring 200 km/t., der igen er forudsætningen for timemodellen, og derfor skal vi først have signalanlæggene rullet ud over hele Danmark, før vi kan få togene op på de hastigheder.

Så er det rigtigt, at det, vi gør først, er, at vi gennemfører deletaperne fra Ringsted til Odense og fra København til Ringsted og fra Hobro til Aalborg; dem realiserer vi sådan, at vi skulle kunne realisere en timemodell på *de* strækninger inden 2020, formentlig omkring 2018, hvor vi jo også har den nye jernbane, som vi satser på mellem København og Ringsted, og hvor Femern Bælt-forbindelsen også står klar. Det er altså gigantiske investeringer, vi nu gennemfører i jernbanenettet i Danmark – større investeringer end nogen sinde før på så kort tid.

Så er det, at vi kan gå i gang med den sidste del mellem Odense og Århus. Og der er det klart, at vi også skal have analyseret til bunds, hvad de fremtidige forbindelser mellem landsdelene egentlig skal være, når vi ser på de kapacitetsproblemer, der kan opstå, bl.a. ved Lillebælt og Vejle Fjord på længere sigt.

Så vi gør det så hurtigt, det kan lade sig gøre. Men vi må tage en ting ad gangen, og vi skal først have signalanlæggene rullet ud, før vi kan køre med de store hastigheder.

Kl. 15:15

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Hr. Per Clausen.

Kl. 15:15

Per Clausen (EL):

Ministeren kan jo ikke komme uden om den kendsgerning, som fremgår af aftaleteksten, nemlig at man først beslutter, at det, der handler om Odense-Århus, tager man først for alvor fat på efter 2020, på trods af at man forventer at have det i hvert fald overordnede analysegrundlag for, hvordan banen skal føres, klar i 2013.

Der laves også masser af andre strategiplaner. I den strategiplan, der handler om Østjylland, skal man også undersøge, hvad der skal ske med vejforbindelserne.

Skal jeg forstå det, der sker her, som et udtryk for, at planen er, at man igangsætter nogle vejprojekter i Østjylland, før man igangsætter baneprojektet, og at det er derfor, man allerede nu