

med sikkerhed kan sige, at der ikke bliver penge til at gøre noget ved banen fra Odense til Århus før efter 2020?

Kl. 15:16

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Transportministeren.

Kl. 15:16

Transportministeren (Lars Barfoed):
Jeg vil sige det sådan, at nu fører vi en transportpolitik i det her land, der er baseret på en meget gennemtænkt strategi, hvor vi sørger for at udnytte samfundets ressourcer og dermed skatteborgernes penge så effektivt og optimalt som overhovedet muligt, samtidig med at vi mere end nogen sinde satser på en grøn transportpolitik. Derfor laver vi bl.a. den her grundige undersøgelse af kapacitetsproblemerne både i vejtrafikken og i jernbanetrafikken mellem Odense og Århus frem mod 2013.

Når vi har gennemanalyseret det og taget stilling til, hvordan forbindelserne på længere sigt skal udbygges, giver det først mening at tage beslutning om, hvad vi gør med hensyn til opgradering af banen mellem Odense og Århus. Det ville jo være helt forkert at sætte meget dyre projekter i gang på den strækning, hvis det viser sig, at det, vi på længere sigt efter 2020 vil gøre for at løse kapacitetsproblemerne til den tid, er investeringer helt andre steder.

Et tankeeksempel kunne være, at vi, som nogle taler om, lavede en fast forbindelse mellem Bogense og Juelsminde for på den måde at komme uden om både Lillebælt og Vejle Fjord. Hvis vi gjorde det – det er bare en blandt flere muligheder – ja, så er det jo den vej op, vi skal satse på at investere i jernbane. Derfor giver det ingen mening, at vi her og nu træffer beslutninger om det.

Når vi er ovre på den anden side af 2013, er vi klogere på de ting, og så kan det jo også være, at vi har fået fyldt vores infrastrukturfond op med flere penge, det ved jeg ikke, men det er da en mulighed. Så må vi tage stilling til, om vi eventuelt kan fremrykke en opgradering eller investeringer på strækningen op mod Århus. Men som tingene ser ud nu og med de penge, der er til rådighed i infrastrukturfonden, hvilket er uhørt mange penge, er det altså et spring fremad i investeringshastighed og ressourceanvendelse til den kollektive trafik. Nu har vi altså 94 mia. kr., vi disponerer over til infrastruktur i Danmark frem mod 2020. Dem udnytter vi så godt som overhovedet muligt.

Skulle der komme flere penge i kassen – havde jeg nær sagt – det håber vi da, så kan vi altid tale om, om nogle af de investeringer, som ellers skulle have ligget efter 2020, yderligere skal fremrykkes.

Kl. 15:18

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

Kl. 15:18

Per Clausen (EL):

Det, der jo er en lille smule interessant her, synes jeg, er, at det med planlægningen jo ikke er nogen forklaring på, hvorfor man skal vente til efter 2020. Planlægningen består i – og det forstår jeg godt – at man skal vente til efter 2013 med at træffe de præcise beslutninger. Det er jeg sådan set enig i, det lyder fornuftigt nok, og det er helt o.k.

Men så skriver aftaleparterne alligevel, at når det handler om banen her, kan det først blive efter 2020. Der er jo andre ting, for der skal laves VVM-undersøgelser, og der er andre områder, hvor der skal laves strategiske planer. Der har man indtryk af, at det indgår i den rullende planlægning, som jo er et herligt begreb, for det betyder, at det stadig væk kan fremstå, som om der er gang i langt flere projekter, end der er. Men det er jo en helt anden sag.

Lige præcis på det her baneområde siger man: Det skal vi ikke i gang med før efter 2020. Det er det, jeg ikke forstår. Hvorfor kunne man ikke vælge at sige, at i 2013, når vi har det færdige plangrundlag, indgår det i den videre planlægning på lige fod med en lang række andre projekter, herunder en række vejprojekter, som så givetvis, hvis man laver en seriøs analyse, vil blive udkonkurreret af planen om at forbedre baneforbindelserne.

Kl. 15:19

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Transportministeren.

Kl. 15:19

Transportministeren (Lars Barfoed):

Det har den meget gode mening, at det er den mest effektive måde at udnytte ressourcerne på. Vi har nu fået flere penge til rådighed pr. år end vel nogen sinde før til investeringer i vores infrastruktur. Dem vil vi bruge så effektivt som muligt frem mod 2020. To tredjedele af de midler bruger vi på kollektiv transport, en tredjedel på vejene. Jeg ved godt, at Enhedslisten slet ikke ønsker, at vi skal bruge nogen som helst penge på veje, men vi må dog tage hensyn til, at der stadig væk er mange mennesker i det her land,