

grad er optaget af motorveje, at vi ikke vil noget andet. Tværtimod er det strategien, at vi skal have flyttet trafik fra vejene og over på jernbanerne. Det er det, der ligger i investeringsplanen, og det er det, der hele tiden har ligget i regeringens trafikpolitiske udspil.

Kl. 15:05

**Tredje næstformand** (Holger K. Nielsen):  
Hr. Per Clausen.

Kl. 15:05

**Per Clausen** (EL):

Jeg er da glad for, at jeg kunne tænde et lys for ministeren her en sen fredag eftermiddag. Jeg vil bare sige til ministeren, at hvis han engang skulle få mod til at udfordre pragmatismen og realismen – i hans forstand af ordet – i Enhedslistens politik, møder vi gerne op til forhandlinger. Men det mod havde ministeren ikke denne gang, og det er jo bare ærgerligt.

Jeg er sikker på, at transportministeren hos folk, der har haft samme ministerpost, som han selv har, kan nå frem til den erkendelse, at det kan lade sig gøre at lave aftaler med Enhedslisten, som oven i købet er i stand til at afstedkomme en vis politisk fred. Så det var måske værd at afprøve.

Så bare en enkelt bemærkning til spørgsmålet om sammenhængen i regeringens politik. Problemet med den sammenhæng er jo, at hvis vi nu tager det, der handler om timedriften mellem Odense og Århus – nu kalder ministeren det højhastighedstog, og jeg er sådan set tilfreds med at vide, at så meget højhastighed er det heller ikke, det handler om, at toget skal komme frem på 1 time – så fremgår det jo af aftalen, at det arbejde igangsættes efter 2021. Det synes jeg måske ikke er særlig ambitiøst, det synes jeg måske godt kunne gå hurtigere, for jeg er sådan set enig med ministeren i, at netop når vi tager Østjyllandområdet, har vi faktisk nogle områder, hvor der er nogle trængselsproblemer – bevares, trængselsproblemer, som bl.a. er baseret på, at man ikke i Danmark har været villig til at have en planlægning og en planlægningspolitik på landsplan og lokalplan, som har taget udgangspunkt i, at man skulle forsøge ikke bare at skabe så meget transport som muligt, men at begrænse den til det, der er nødvendigt, for at skabe en fornuftig udvikling i velfærden.

Men tilbage står altså det med timedriften mellem Odense og Århus. Der igangsætter man arbejdet efter 2021, og så må vi jo se, hvornår det bliver til noget. Det er for så vidt ikke sikkert, at transportministeren eller for den sags skyld jeg

har nogen som helst indflydelse på det, når vi kommer dertil.

Kl. 15:07

**Tredje næstformand** (Holger K. Nielsen):  
Ministeren.

Kl. 15:07

**Transportministeren** (Lars Barfoed):

Nu skal vi jo ikke fortsætte den her diskussion i al evighed, men jeg bliver nødt til at sige, at der er langt mere sammenhæng i regeringens transportpolitik, end hr. Per Clausen åbenbart går og forestiller sig.

Der er ganske gode grunde til, at vi tager strækningen Odense-Århus sidst og først opgrader mellem København og Odense og mellem Århus og Aalborg. Det er, fordi vi samtidig ønsker at lave nogle strategiske analyser af trafikken mellem landsdelene og analysere, hvad vi skal gøre ved de flaskehalse, der opstår ved Lillebæltsbroen og ved Vejlefordbroen, og i den forbindelse få vurderet, hvad det er for nogle jernbaneforbindelser og vejforbindelser, der skal eliminere de flaskehalse på længere sigt. Vi ønsker nemlig, at de investeringer, vi foretager nu, også hænger sammen med de investeringer, der skal foretages på endnu længere sigt. Derfor skal der være en sammenhæng i alt, hvad vi gør. Først når de strategiske analyser er klar og vi har draget nogle konklusioner på dem med hensyn til vej- og baneforbindelserne på længere sigt forbi Lillebælt og forbi Vejle Fjord, kan vi tage stilling til, hvad det egentlig er for en vejføring og banelinje, der skal gå de to steder imellem.

Der er jo folk, som mener, at vi skal lave en Kattgatforbindelse, altså en lang bro fra Røsnæs over til Århus. Der er nogle, der mener, vi skal lave en syd for Lillebæltsbroen, og så er der nogle, der taler om en imellem Bogense og Juelsminde. Der kunne sikkert også være andre forhold.

Vi skal først have klarlagt, hvad de langsigtede muligheder er for at styrke forbindelserne mellem landsdelene, og så kan vi tage den sidste strækning mellem Odense og Århus og opgradere der. Der er derfor en god sammenhæng i det, vi gør.

Kl. 15:09

**Tredje næstformand** (Holger K. Nielsen):  
Hr. Per Clausen.

Kl. 15:09

**Per Clausen** (EL):

Den sammenhæng – og det anerkender jeg der er – i det, ministeren nu siger, er, at nu vil man have en plan. Det synes jeg er rigtig godt. Og vi