



Samrådsspørgsmål A: *Regeringen har i regeringsgrundlaget "Et Danmark der står sammen" skrevet følgende: "Regeringen vil fortsætte arbejdet med udviklingen af forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark, herunder fortsætte undersøgelserne af en Kattegatforbindelse". På den baggrund bedes ministeren redegøre for, hvordan udspillet Togfonden.dk hænger sammen med de omfattende analyser til 85 mio. kr. af bl.a. en mulig fast Kattegatforbindelse og en mulig togrejsetid direkte mellem Aarhus og København over Kattegat på godt en time, der blev igangsat med den brede trafikaftale fra januar 2009?*

Svar

Jeg vil gerne starte med at gøre opmærksom på, at en af spørgerne tidligere har stillet et stort set identisk samrådsspørgsmål. Det blev besvaret af min forgænger tidligere på året.

Men før jeg giver forklaringen endnu en



gang er der noget jeg ikke kan lade være med at undre mig over.

Jeg kan forstå at spørgerne er bekymret for konsekvenserne af Togfonden for en Kattegatforbindelse. Hvis man beslutter Togfonden, er en Kattegatforbindelse så dermed valgt fra? Vil investeringerne i Togfonden ikke fuldstændig undergrave økonomien i en Kattegatforbindelse? Og er vi derfor ikke nødt til at vente på afslutningen af alle Kattegatanalyser, før vi kan træffe beslutning om Togfonden?

Det vil jeg adressere direkte i besvarelsen af de pågældende samrådsspørgsmål, men det jeg i den forbindelse undrer mig over er, at Venstre og også andre af spørgerne ikke har nogen problemer med at støtte udbygningen af *motorvejen* over Vestfyn og af de nord-sydgående *motorvejsforbindelser* i Jylland. Vel at mærke uden at afvente afslutningen af de



strategiske analyser, herunder analysen af en Kattegatforbindelse.

Til gengæld kan jeg så forstå, at Venstre mener, at *togfondens* projekter skal afvente, at de strategiske analyser afsluttes. Togfondens projekter er jo fuldstændig parallelle med de nævnte motorvejsprojekter: Det handler om udbygning på Vestfyn og på de nord-sydgående forbindelser i Jylland.

Når det handler om motorveje, kan vi godt træffe beslutning nu. Men når det handler om jernbaner er det meget problematisk.

Det synes jeg er svært at forstå. Navnlig når man tænker på, at langt hovedparten af en eventuel Kattegatforbindelses indtægtsgrundlag – sandsynligvis mere end $\frac{3}{4}$ – må forventes at komme fra



vejtrafikken. Så i realiteten er det nok udvidelserne på vejområdet der vil påvirke trafiktal og økonomi for en Kattegatforbindelse mest.

Er der ikke et eller andet I jeres argumentation der halter?

Som bekendt blev den endelige rapport fra Trafikstyrelsen og Banedanmark om Togfonden DK offentliggjort i fredags. Rapporten omfatter både højhastighedsplanen for jernbanen – timemodellen – og en plan for elektrificering af alle hovedstrækninger.

Rapporten viser, at Togfonden DK er en god forretning for samfundet. Den gør Danmark grønnere og kommer togpassagererne i hele landet til gode.



Elektrificeringen og timemodellen har været på dagsordenen i mange år.

Således indgik timemodellen allerede i V-K-regeringens publikation ”Bæredygtig transport – bedre infrastruktur” fra 2008 og samme år skrev daværende finansminister Lars Løkke Rasmussen i en kronik i Jyllands Posten, at *”Flagskibet i den kollektive trafik bliver den såkaldte timemodel, der vil gøre det muligt at køre med tog mellem de største danske byer på en time eller mindre”*

Disse målsætninger bar den daværende regering med over i aftalen om ”En grøn transportpolitik” fra januar 2009, som også den nuværende regering, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance som bekendt er en del af.

Med Togfonden DK har regeringen nu



anvist fuld statslig finansiering på 8,7 mia. kr. til elektrificering af den resterende del af hovedbanenettet. Der er også anvist finansiering på 14,8 mia. kr. til gennemførelse af timemodellen.

Der er tale om nye penge uden for infrastrukturfonden. Elektrificeringen og timemodellen kan således finansieres, uden at der tages midler fra de projekter, som gennemføres inden for aftalen om ”En Grøn Transportpolitik”. Der tages jo heller ikke penge fra en Kattegatforbindelse, som i øvrigt er tænkt brugerfinansieret.

Kattegatforbindelsen er et dyrt projekt til over 100 mia. kr. afhængig af linjeføringen. Sammenlignet med det må jeg nok sige, at timemodellen til 14,8 mia. kr., som oven i købet er finansieret, er et relativt set mindre projekt.



Timemodellen er et projekt, som kan være til gavn for rigtig, rigtig mange passagerer. Lad mig uddybe dette:

Kattegatforbindelsen giver nogle meget hurtige rejsetider på ned til 1 time for rejsende mellem Aarhus og København. Geografisk set vil de positive effekter af Kattegatforbindelsen omfatte Jylland nord for en linje mellem Horsens og Vejle.

En Kattegatforbindelse vil således være en fordel for Midt- og Nordjylland for så vidt angår forbindelserne til Sjælland og København. Den vil ikke indeholde ret mange positive effekter for den sydlige del af Jylland, Østjylland syd for Horsens, Trekantområdet eller for Fyn. Kattegatforbindelsen kommer derfor kun omkring 30 pct. af de togrejsende i



landsdelstrafikken til gode.

I præsentationen af timemodellen har der været fokuseret meget på rejsetiderne i landsdelstrafikken.

Men timemodellen indeholder tillige forbedringer for yderligere ca. 7 mio. togpassagerer om året, der rejser *regionalt* på hovedbanenettet mellem Aarhus, Trekantområdet, Odense, Sønderjylland og Esbjerg.

Det er et geografisk område med flere vækstcentre, hvor virksomheder etablerer sig, og der er derfor et stort potentiale for udvikling af trafikken.

Skal man sige til disse rejsende, at de er godt nok tjent med togtrafikken som den er i dag? Jeg mener det ikke, og også derfor ønsker regeringen at realisere



timemodellen.

Jeg hæfter mig også ved, at en forbedring af banenettet mellem Aarhus og Trekantområdet også vil være en tiltrængt mulighed for forbedring af trafikforbindelsen i nord-syd korridoren mellem Jylland og Tyskland.

Endelig må man jo også være opmærksom på, at der nord for Aarhus er sammenfald mellem en Kattegatforbindelse og timemodellen.

Jeg har nemlig vanskeligt ved at forestille mig, at man med de meget store investeringer i en Kattegatforbindelse ikke ville sørge for at rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg også kom ned på en time – som man gør med timemodellen.

Billedeligt talt kan man sige, at



timemodellens positive effekter ”spreders sig ud i hele landet”, for timemodellen har et stort opland. Med direkte tog eller ved at skifte én gang undervejs kan man fra næsten alle stationer få en andel i rejsetidsgevinsterne mellem Øst- og Vestdanmark samt forbedringerne op gennem Østjylland.

Som eksempel sparer man knap en time på rejsen fra Sønderborg til København, så rejsetiden nedbringes fra 3 timer og 54 minutter i dag til 2 timer og 55 minutter i fremtiden.

Fra Herning til København reduceres rejsetiden fra 3 timer og 18 minutter til knap to en halv time. Rejsende fra Hjørring til Aarhus sparer 34 minutter med timemodellen.

Togfonden DK gør det også muligt at



realisere en fuld elektrificering af hovedbanenettet og af næsten alle øvrige statslige banestrækninger.

Det medfører først og fremmest, at vi fremover kan blive mere uafhængige af dieselmateriel, herunder IC4. Vi kan i stedet basere os på indkøb af moderne miljøvenligt elektrisk standardmateriel.

DSB udleder i dag omkring 170.000 ton CO₂ i forbindelse med dieselmateriel. Med den omfattende elektrificering, der lægges op til, vil næsten hele dette udslip forsvinde.

Timemodellen skønnes i sig selv at spare yderligere ca. 50.000 ton CO₂ om året. Det skyldes især de bilister, der begynder at tage toget på grund af de hurtigere rejsetider, hvor toget ofte er hurtigere end bilen.



Der er altså rigtig mange gode grunde til, at regeringen har fremlagt udspillet om Togfonden DK.

Men jeg vil understrege, at det ikke er det samme som, at regeringen nu har fravalgt en Kattegatløsning. Overhovedet ikke.

Kattegatprojektet rummer meget spændende perspektiver for udvikling af den danske trafikstruktur. Derfor er det vigtigt, at undersøgelserne om Kattegatforbindelsen gennemføres som planlagt.

Hvis og når en Kattegatforbindelsen bliver realiseret, vil investeringerne i baneforbedringer mellem Odense, Århus og Aalborg ikke være spildt. Der er ikke tale om et enten – eller.



For det første er timemodellen som sagt et meget mindre og mere begrænset projekt end en Kattegatforbindelse. Timemodellen omfatter en række forbedringer, som vi kan gå i gang med her og nu, så passagererne inden for relativt kortere tid kan begynde at opleve forbedringer.

For det andet er timemodellen og Kattegatforbindelsen ikke projekter, der kan erstatte hinanden, men snarere projekter, der supplerer hinanden. Kattegatforbindelsen har fokus på øst-vest forbindelsen og på landsdelstrafikken. Timemodellen har fokus på de nord-sydgående forbindelser i Jylland og på både landsdels- og regionaltrafikken.

I forlængelse heraf vil det strategiske



undersøgelsesarbejde om det langsigtede kapacitetsbehov i trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark selvfølgelig blive fuldført som aftalt uanset forslaget om Togfonden.