

ning – og det skal det selvfølgelig – skal den arbejde fuldstændig uafhængigt.

Hvad angår spørgsmålet om Vendsyssel, er jeg jo glad for at sige, at jeg stort set kan det udenad, for jeg har fået spørgsmålet her i salen mange gange fra en partifælle til hr. Bjarne Laustsen, som også er valgt i Nordjylland, nemlig hr. Rasmus Prehn. Der kan jeg oplyse, at regeringen sammen med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre har lavet en trafikinvesteringsplan for jernbanenettet for at rette op på efterslæbet – en plan til omkring 4,5 mia. kr. Desuden traf vi en principbeslutning om et signalsystem, som skal dække hele Danmark allersnarest i 2020. Det er sådan min indgangsvinkel til svaret.

Kl. 13.50

Når Banedanmark skal prioritere sin indsats, er der to ting, som er udgangspunkt: Det er antallet af passagerer på strækningen, og det er påvirkningen af den samlede regularitet på hele banenettet. Det er sådan set det eneste udgangspunkt, man har. Jeg kan også sige, at der er et tredje udgangspunkt, som i øvrigt bør nævnes. Det er, at man arbejder på, at der aldrig kan blive tale om at lukke en bane, mens man arbejder med det. Det er ellers en ganske kompliceret proces, men det er altså det tredje mål, man sætter sig i den forbindelse. Og det gælder altså også for Nordjylland.

Bjarne Laustsen (S):

Tak for svaret. Jeg forstår så på ministeren, at ministeren ikke vil blande sig – det er en uafhængig kommission, og sådan nogle kan jo være gode nok – men hvis der kommer sådan en rapport med anbefalinger, der siger, at den fremtidige togbetjening i Danmark kun skal være imellem Århus og København, hvad er ministerens holdning så til det? Hvis ministeren er minister på det tidspunkt, var det da ret interessant at vide, om man i givet fald vil følge sådan en anbefaling.

Jeg har jo et andet overordnet synspunkt. Det er, at vi skal sørge for, at der er en ordentlig kollektiv togbetjening. Det har vi ikke for øjeblikket. Det skal der arbejdes på at vi får, og gerne hurtigere end det, regeringen har lagt frem til.

Men det er jo ret interessant, hvis man har en anden dagsorden, og den er, at der kun skal være togbetjening imellem Århus og København. Det er det, det er meget interessant at få at vide i dag.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er jo fantastisk svært at svare på et hypotetisk spørgsmål om et svar, som en kommission skal komme med om ca. 8 måneder. Det har jeg ingen forudsætning for at svare på. Men når spørgsmålet er, om jeg mener, der skal være ordentlig togtrafik til Nordjylland også, kan jeg sige, at det kan jeg garantere for at jeg mener.

Bjarne Laustsen (S):

Jamen jeg havde håbet, at ministeren ville definere Nordjylland noget mere tydeligt, for vi ved udmærket godt, at det næste step er Aalborg. Så mangler vi stadig væk fra Hjørring og til Frederikshavn, hvor der kun er ét spor.

Det er jo derfor, at vi er meget optaget af, om vi kan få et system, der fungerer. I dag flygter kunderne fra den kollektive trafik i Nordjylland, fordi der er en dårlig betjening deroppe. Derfor er det jo let at forestille sig i forbindelse med en udlicitering – og det vil jeg gerne spørge ministeren om også – at man kan dele det op i enheder, således at der bliver en stor økonomisk gevinst i at køre på de strækninger, hvor der er mange passagerer, men i de tyndt befolkede områder er det knap så givtigt. Og derfor er udliciteringsspørgsmålet også centralt i det her.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er ikke et spørgsmål om økonomi, det er ikke et spørgsmål om udlicitering. Det er et spørgsmål om den helt naturlige tankegang: Hvor er det, der er flest passagerer? Hvor er det, vi ved at sætte hurtigst muligt ind kommer flest passagerer til gode? Og hvor påvirker vi den samlede regularitet bedst?

Man kan jo tage et eksempel. Hvis vi har en strækning, skal vi sige mellem Odense og Middelfart, hvor det overhovedet ikke fungerer, så påvirker vi jo infrastrukturen i næsten hele landet, da mange tog så vil blive påvirket af det, hvis de skal videre til Fredericia, Århus, Aalborg, Frederikshavn. Hvis det er i den anden ende af landet, så påvirker det mindre. Derfor er det da vigtigt, at den regularitet også indgår i den vurdering, som Banedanmark foretager, når de prioriterer rækkefølgen af deres indsats.

Formanden:

Så er det hr. Bjarne Laustsen for et afsluttende spørgsmål.