

Hvis vi skal have en S-togstrafik eller letbanetrafik, der dækker længdestrækningen i det østjyske, er det selvfølgelig på tale med et tredje og et fjerde spor, men det er jo alle de der ting, vi er nødt til at tænke ind i en større sammenhæng, når vi forhåbentlig til efteråret skal have fordelt de mange milliarder fremadrettet.

Jeg har hele tiden sagt, at jeg er en meget, meget stor tilhænger af den kollektive trafik. Jeg er ikke en enten-eller. Vi er nødt til at se tingene i en sammenhæng, og vi er nødt til at forholde os til det faktum, at vi altså har en stigende biltrafik, som vi også er nødt til at se på og se på, hvordan vi løser trængslen på vejene, samtidig med at vi så også løser problemerne med den kollektive trafik.

Kl. 16:01

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

Hr. Per Clausen.

Kl. 16:01

**Per Clausen (EL):**

Nu er der jo det interessante ved de her diskussioner, at væksten i antallet af biler er en naturlig, hvorimod det, om der sker en stigning i togtrafikken og den kollektive trafik, åbenbart er et udtryk for en politisk beslutning. Lad os bare spørge hr. Kim Christiansen, om han ikke er enig med mig i, at hvis vi vælger at prioritere og skabe bedre betingelser for togtrafikken og den kollektive trafik, så får det både betydning for væksten i togtrafikken og måske for en noget mindre vækst i biltrafikken.

Kl. 16:02

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

Ordføreren.

Kl. 16:02

**Kim Christiansen (DF):**

Jeg er fuldstændig enig med hr. Per Clausen. Det har jeg også udtalt ved tidligere debatter, nemlig at et af kriterierne for at kunne få flyttet nogle mennesker fra privatbilismen over i den kollektive trafik, selvfølgelig er, at man gør det attraktivt at køre med den kollektive trafik og dermed højner kvalitetsniveauet. Det skal der slet ikke herske tvivl om, og der er mange måder, man kan gøre det på, og det vil vi også gerne medvirke til i Dansk Folkeparti, men vi vil også gerne have lov at se tingene i en sammenhæng, og det er så det, vi håber at kunne gøre til efteråret.

Kl. 16:02

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

Ja tak. Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Så er det fru Hanne Agersnap som ordfører.

(Ordfører)

**Hanne Agersnap (SF):**

Det her forslag, B 48, synes jeg har været et lidt svært forslag at forholde sig til. Der er uden tvivl brug for udbygning og opgradering af den østjyske længdebane. Det har vi også med i vores jernbaneudspil, som er et lille halvt år gammelt. Det, der ligger her, er en samling af ni ideer, hvor nogle af dem er oplagte ting, vi mangler, nogle synes vi er lidt mærkelige, og nogle af dem, vi synes er vigtige, mangler. Så på nuværende tidspunkt vil vi forholde os afventende over for det her forslag. Vi vil gerne bruge chancen i forbindelse med at debattere det til at få fokus på, hvad det er, vi gerne vil have, og hvad vi gerne vil have undersøgt yderligere i forbindelse med den østjyske længdebane, og så presse på for, at det bliver belyst i regeringens infrastrukturinvesteringsplan. Men det er jo fint, at vi får ideerne diskuteret.

Jeg har gået dem igennem en for en, og jeg har nogle kommentarer til dem. Et anlæg af tredje og fjerde spor på strækningen Lillebælt-Vejle tror vi er helt fornuftigt. Det er en af de udprægede flaskehalse, og det er en af de banestrækninger, vi gerne vil have prioriteret. Det næste forslag handler også om tredje og fjerde spor, her på strækningen Skanderborg-Århus. Der har vi i vores jernbaneudspil et forslag til en anden linjeføring, som hedder Skanderborg-Galten-Århus, men jeg noterede mig, at trafikministeren nævnte, at det også var en af de banestrækninger – jeg håber, det var den, hun talte om – som var blandt de væsentligste flaskehalse på den østjyske længdebane. Til gengæld har vi så i vores jernbaneudspil en helt ny bane syd for Skanderborg, som ikke er med i Enhedslistens forslag.

Hastigheden er op til 180 km/t. på hele strækningen, ja, det skal vi have, og det kræver nogle investeringer i banerne. Det er vi helt med på. Så er der anlæg af en sidebane til Transportcenter Vejle. Det er en af de ting, som jeg synes lyder som en mærkelig idé. Vi kan godt diskutere den, men umiddelbart lyder den meget dyr i forhold til trafikomfanget. Så er der anlæg af en godsbane vest om Århus. Det er en idé, vi ikke har haft med, og den synes jeg kunne være relevant at få undersøgt. Så er der arealreservation til stikbanen mod Grenaa, som hr. Kristian Pihl Lorentzen også nævnte. Det kan godt være, vi skal overveje det, men det er måske snarere en letbane, der skal bruges i det område. Men det