

er klart, at vi også kan kigge på offentlig trafik i den retning.

Der er en shunt i Langå til direkte togtrafik til Viborg. Det er også noget, der kan være en god idé, og som vi heller ikke har haft med i vores udspil. Det er helt klart, at vi skal have signaler, men der er ikke rigtig noget forslag om teknikvalg, og der har jeg indtryk af, at diskussionen er gået lidt i stå på den baggrund. Og så er der stationer, som skal genåbnes. Der er rigtig mange stationer i Enhedslistens forslag, og jeg opfatter det sådan, at der skal vælges nogle stationer, for det er helt klart, at for hver station, der bliver genåbnet, får vi nedsat hastigheden på banestrækningen. Vi har nogle forslag til stationer, vi gerne vil have genåbnet, som slet ikke stemmer overens med Enhedslistens, men det er altså en diskussion, der skal i gang.

Så er der Vejle Fjord-broen, som Enhedslisten er imod, og der er vi jo altså for en undersøgelse, så den er heller ikke med i Enhedslistens forslag. Men altså, vi er glade for forslaget og vil bruge det til en diskussion af de investeringer, der helt sikkert skal til i jernbanetrafikken i den her østjyske længdekorridor. Tak for forslaget, vi er foreløbig afventende.

Kl. 16:07

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

Ja tak. Der er ingen korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Kl. 16:07

(Ordfører)

**Henriette Kjær** (KF):

Jamen hvis man skal rose Enhedslisten for noget, så er det – ligesom andre ordførere også har sagt – grundigheden i beslutningsforslaget. Det må man tage hatten af for. For det er jo et beslutningsforslag, så Enhedslisten kunne have valgt at være lidt mere overordnet, men man har gjort sig meget umage med at lave beregninger på passagerpotentiale på de her eventuelle nye standsningssteder osv., og det er selvfølgelig meget prisværdigt. Men det havde jo været yderst relevant og endnu mere prisværdigt, hvis Enhedslisten også havde regnet ud, hvad det vil koste, og hvordan man vil finansiere det.

Vi Konservative er sådan set meget enige i, at vi skal have udbygget den kollektive transport, dels fordi vi er mere mobile i dag, end vi har været tidligere, og dels fordi vi gerne vil pendle mere end tidligere. Men vi bliver nødt til at se på det her i en større sammenhæng, og vi bliver nødt til at have pengene til det.

Vi Konservative vil gerne se på, hvordan vi kan gøre den kollektive trafik mere attraktiv og eventuelt også lave flere stop, som Enhedslisten foreslår her, og også fjerne nogle af de flaskehalser, der er. Men det bliver altså i sammenhæng med den kommende trafikinvesteringsplan, hvor vi skal se på hele danmarkskortet og også på vejudbygningen.

Så undrer det os også meget, at Enhedslisten slet ikke nævner elektrificeringen af banen mellem Fredericia og Århus og eventuelt også hele strækningen mellem Fredericia og Aalborg, så man på den måde kunne få en mere miljørigtig kollektiv trafik. Det er faktisk en af de investeringer, vi Konservative vil foretage, hvis man kunne skaffe pengene, og det er jo en forudsætning for overhovedet at foretage sig noget.

Jeg vil så lige sige til den tidligere ordfører, fru Hanne Agersnap, at udbygningen af signalerne på ingen måde er gået i stå, vi følger tidsplanen fuldstændig. Men årsagen til, at man ikke er begyndt at sætte nogen signaler op endnu, er, at vi venter på en ny afprøvet teknologi, som kan holde mange år ud i fremtiden, og den er man ved at prøve af i nogle andre lande, og først derefter vil vi gerne have den i Danmark, hvor den selvfølgelig skal tilpasses. Men vi vil gerne have sidste nye teknologi, og det er den, man er ved at aflure i de andre lande.

Men vi kan ikke støtte forslaget, som det ligger her, fra Enhedslisten.

Kl. 16:09

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

Ja tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 16:09

**Per Clausen** (EL):

Der var en enkelt bemærkning fra fru Henriette Kjærs side, som jeg sådan set godt kan forstå hun kommer med, nemlig hendes forundring over, at Enhedslisten ikke foreslår elektrificering af jernbanen til Århus. Men der har vi jo det problem, som vi vistnok har en eller anden form for fælles ansvar for, nemlig at de lokomotiver, de togsæt, der nu indkøbes i Danmark, ikke kører på el. Det er jo et problem, som jeg synes gør, at man godt kan stille sig selv spørgsmålet, om det er elektrificering, der er den vigtigste opgave, hvis man nu skal prioritere, og det har alle andre jo lagt meget vægt på at det er. Så forklaringen på det er, at man altså har valgt at foretage en efter min mening fejlagtig prioritering, da man valgte togsæt, der ikke kører på el, da man købte