

Man bliver ved med at fastholde, at forligspartierne er trofaste mod forliget. Men det er jo et helt ufinansieret forlig, det er kun nogle løfter. Venstre og De Konservative betalte den pris, at et sjette spor blev opgivet, selv om et sjette spor godt kunne laves helt anderledes, end Banestyrelsen har beskrevet. Der er jo ikke noget med, at man nødvendigvis behøver at reservere 50 meter på hver side og bygge støjmure, som skiller hele anlægget ad, det kan godt laves anderledes, hvis man har vilje til det.

Jeg ved, at Venstre og De Konservative har været med i forhandlingerne, og at det var en hård pris at betale. Men det var også det eneste, de skulle betale for at komme igennem med motorvejene, og så har man oven i købet – det er jeg enig med hr. Brian Mikkelsen i – glemt den mest belastede for at få omfartsvejen ved Nors. Det er virkelig trafikpolitik af værste slags, når man ser tingene i den sammenhæng. Der skulle åbenbart betales utrolig meget, for at der ikke skulle køre flere tog på den strækning, hvor der er hårdt brug for flere tog igennem, hvor der er overhalingproblemer, som det virkelig er vigtigt at løse, og hvor man samtidig kunne satse på støjbekæmpelse.

Med hensyn til trafikinvesteringer vil jeg lige minde om, at når vi når frem til 2005, vil 95 pct. af dem være på vejandelen. Hele vejen igennem i de første 5 år får vejene mest, både på det statslige og det amtslige område. Jeg vil kalde det et asfaltforlig, og jeg må sige, at Socialdemokraterne har nedvurderet pendlerne. Det er sårende, og jeg er ked af at måtte sige det, men det er det, der er sket.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Fru Margrete Aukens indsigt og spådomsevner tror jeg vi fik at se i forbindelse med fru Margrete Aukens holdning til hele Nørreportbyggeriet, og jeg vil tro, at fru Margrete Aukens indsigt i den aktuelle sag kan sammenlignes med det, fru Margrete Auken dengang gav udtryk for.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

En af mine rigtig gode allierede i kampen for at afværge den tumpede løsning på Nørreport var hr. Svend Heiselberg. Det var i det forløb, jeg opdagede, at han ikke er så dum, som han fremstår, og det skal jeg blive ved med at bruge imod ham.

Jeg vil godt takke hr. Svend Heiselberg for, at det lykkedes for os. Vi står stadig med en elendig løsning, og om 3 år får vi den ultimative regnvejrsløsning, hvor metropassagererne havner oppe på en helle i Frederiksborggade, og jeg ved, at hr. Svend Heiselberg synes, det er lige så tosset, som jeg synes. Men vi afværgede, at det hele braser sammen på Nørreport, for bl.a. fordi hr. Heiselberg sammen med mig lavede en smadder god kampagne, blev der sat enorme summer af til at sikre, at det kunne gennemføres på Nørreport. Tak for indsatsen og tak for, at vi kunne arbejde sammen om det.

Men hr. Heiselberg skal lade være med at prøve at bilde mig ind, at det ikke blev opdaget undervejs, hvad det var, der skete, og at vi kunne forstå hele vejen igennem, hvad der var tale om. Det blev meget, meget dyrt, og det var en meget dårlig løsning, vi landede på, men vi undgik kaos, ikke mindst takket være hr. Heiselbergs og mit fremragende samarbejde.

Birthe Skaarup (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører ikke kan være til stede i dag, har jeg lovet at fremføre følgende:

Lovforslaget indebærer en præcisering og en indskrænkning af trafikministerens bemyndigelse i henhold til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted. Projektet med udvidelsen af jernbanen fra København til Ringsted, enten i form af nybygningsløsningen, kombinationsløsningen eller udbygningsløsningen, er standset som følge af trafikaftalen af november 1999, og der arbejdes nu med en løsning, der, som også andre ordførere har været inde på, forlænger S-banen fra Høje Taastrup til Roskilde. Det vil hermed blive muligt at forbedre trafikbetjeningen mellem København og Roskilde væsentligt, og samtidig vil det være muligt at tilvejebringe en vis udvidelse af kapaciteten på fjernbanesporene til brug for persontrafik over længere afstande og/eller godstrafik. Dansk Folkeparti synes, det er en god løsning.

Endvidere giver lovforslaget trafikministeren bemyndigelse til at projektere anlæg af et ekstra spor, det såkaldte femte spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup, samt at projektere anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted via Køge. Disse bemyndigelser vil alene indebære, at der sikres de nødvendige arealreservationer med henblik på at forhindre, at en eventuel fremtidig realisering af de pågældende anlæg vanskeliggøres eller fordyres væsentligt.