

at man, fordi statsministeren ønsker det, tager det her med. Men vi er nødt til at forholde os til det, det er en del af forslaget, det kan ikke pilles ud.

Nu får vi processen sat i gang, gerne så hurtigt som overhovedet muligt. Nu må vi ud og lytte, følge op, og så skal vi altså have besluttet det, for det er utrolig vigtigt at få det her iværksat. Vi er i Socialdemokratiet positive over for det foreliggende forslag.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Tak til ordføreren. Den næste ordfører er Dansk Folkepartis ordfører, og det er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Vi står over for at igangsætte to miljøundersøgelser, således at vi får dokumenteret, hvor markant stor forskel der er på de miljømæssige konsekvenser af de to jernbaneløsninger.

For så vidt angår nybygningsløsningens linjeføring, gør Dansk Folkeparti opmærksom på følgende:

Allerede i 1930'erne stod det ganske klart, at der var behov for en samlet plan for udviklingen af Københavnsregionen, og i 1936 kom så den epokegørende betænkning om Københavnsegens grønne områder, som i 1947 førte til den verdensberømte fingerplan. I betænkningen blev det foreslået, at fremtidens byvækst blev koncentreret langs S-togs-banelinjer, der som fingre strakte sig ud fra tætbyen. Mellem byfingrene skulle de ubebyggede arealer sikres til rekreative områder for befolkningen i de nye bydele. De grønne kiler var født, og sammen med de øvrige grønne områder og grønne forbindelser fra 1936-planen var grundlaget for fremtidens planlægning lagt.

Nybygningsløsningen går stik igennem disse hovedstadens grønne kiler og derved hovedstadens fingerplan og forringer markant storbybefolkningens rekreative områder. Herved er en placering af en jernbane i dette rekreative område i modstrid med plan om miljølovgivning og derved den opbakning, som regeringen og Folketinget i andre sammenhænge udtrykker til fingerplanen, senest i forbindelse med landsplanredegørelsen og det grønne charter, begge fra 2006.

Med nybygningsløsningen vil store sammenhængende rekreative naturområder blive skåret midt over og støjforurennet.

I Vallensbæk vil nybygningsløsningen gå igennem den grønne kile og Vallensbæk Mose, som tilsammen rummer Tueholm Sø og Vallensbæk Sø. Dyrelivet og det uorganiserede og organiserede friluftsliv vil blive kraftigt påvirket. Et mere end 10 km langt stisystem forringes væsentligt.

I Ishøj vil Store Vejle Å og Lille Vejle Å samt ådalene blive påvirket. De to åer og ådalen udgør i dag de eneste kerneområder og spredningskorridorer mellem strandparken og indland.

I Greve vil et rekreativt skov- og naturområde nord for Kildebrønde i Kildebrønde Landsby gennemskæres af nybygningsløsningen. Dette store natur- og friluftsområde ligger tæt på den tætbefolkede bydel i Hundige. Familieskoven på ca. 85 ha, som ligger tæt på de store byområder ved Karlstrup, Solrød og Jersie Strand og dermed har en væsentlig rekreativ betydning for befolkningen, vil blive gennemskåret af nybygningsløsningen og gjort ubrugelig til rekreative formål.

I år er det 60 år siden, at ideen om de grønne kiler blev født. Den bedste fødselsdagsgave, vi kan give, er at respektere visionen og drømmen. Dansk Folkeparti finder således i sagens natur nybygningsløsningen uforenelig med fødselarens tankesæt.

Dansk Folkeparti mener, at femtesporsløsningen er en ganske anden sag. Sporet anlægges i linjeføringen af jernbanen mellem København og Roskilde, som blev åbnet i 1847. Denne jernbane fik et ganske flot forløb med kun få og slanke kurver, hvilket gør, at vi i dag kan køre 180 km/t. mellem Valby og Roskilde. Der blev anlagt stationer med en indbyrdes afstand på ca. 1 mil, og omkring disse stationer opstod de bysamfund, som vi kender så godt i dag. Efterhånden som trafikken steg, blev der bl.a. udbygget til to spor, og det var denne dobbeltsporede jernbane, som det store befæstningsanlæg omkring København måtte tilpasse sig. Banen kom altså meget før Vestvolden.

Langt senere, da hele befæstningen havde tabt sin militære betydning, måtte den da også vige pladsen i forbindelse med anlæggelsen af S-togs-banen. På trods af at S-banen havde overtaget hele lokaltrafikken mellem København og Taastrup, stod det for teknikerne i DSB klart, at kapaciteten på fjernbanen ville blive utilstrækkelig på et senere tidspunkt. Man sørgede derfor i 1970'erne for, at alle broanlæg på strækningen blev indrettet til et ekstra spor, og i dag kan vi