

Er det ikke sådan, at hvis man lægger en jernbane i et andet tracé, så er der en hel masse andre personer, der får nærmere til en jernbane? Hvis man lægger to spor uden på fire spor, som i forvejen er der, giver det ikke nye kunder i butikken; de får højst 5 m kortere hen til perronen. Så det andet giver meget bedre muligheder.

Vi har – og det må ordføreren også give mig ret i – været noget bagefter på hele jernbaneområdet i Danmark. Skal vi nu bare nøjes med at køre op til den bageste cykel i feltet? Var det ikke en idé, at vi kom op foran og fik lavet noget visionært, som ministeren så udmærket har gjort sig til talsmand for? Er der ikke bare en lille mulighed for, at ordføreren kunne revurdere det i den retning?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Altså, jeg må konstatere, at hr. Karsten Nonbo jo trods alt har været med i debatten, det har jeg da erfaret fra pressen i særdeleshed, så part i sagen er hr. Karsten Nonbo jo nok.

Jo, i Dansk Folkeparti har vi også visioner. Vores visioner går blot i retning af en pragmatisk løsning, der ikke ødelægger miljøet. Og når vi kan løse de samme kapacitetsproblemer i rigtig mange år fremover med et femte spor til en anlægspris på 3,1 mia. kr. i 2006-priser, som skal ses i forhold til en nybygningsløsning i form af en niveau 1-løsning, altså en miljøniveau 1-løsning, til 7,1 mia. kr. i 2006-priser, så synes vi i Dansk Folkeparti, at vi kan bruge de 4 mia. kr. bedre andetsteds.

Kl. 15.15

Så er der en anden ting: Dansk Folkeparti mener ikke, at vi kan forholde os til et anlægsbudget på 7,1 mia. kr. på nybygningsløsningen, eftersom vi i 1998-1999 måtte konstatere, at det samme forløb – godt nok som et niveau 2-forløb – kostede 9 mia. kr. Det her holder ikke vand. Det her bliver ikke 7,1 mia. kr., det bliver nærmere 10-12 mia. kr. Lad os nu vente og se. Når de her VVM-redegørelser foreligger, så kan vi tage den diskussion til den tid.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Det blev det sidste ord til den ordfører. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er den konservative ordfører, fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Det er jo både med en vis lettelse og ærgrelse, at jeg ser frem til at behandle det her forslag, lettel-

se, fordi vi nu endelig er blevet enige om at lave to VVM-undersøgelser – altså vurderinger af virkningen på miljøet – og ærgrelse, fordi det skulle ende med, at vi skal lave to VVM-analyser.

Det er jo en dyr sag at lave sådan en VVM-analyse, det er ikke billigt; det synes jeg godt jeg vil sige her fra denne talerstol. Jeg tror, det kommer bag på mange, når jeg siger, at bare det at lave forundersøgelserne til, hvad det vil betyde at lave de her to spor, vil koste 234 mio. kr., og det er altså mange penge. Jeg vil godt sådan skose os alle sammen lidt kollektivt, for jeg mener faktisk, vi burde have kunnet træffe en beslutning inden den her behandling i salen, hvor vi kun valgte én af løsningerne. Men sådan skulle det ikke være. Nu skal der laves to VVM-analyser, og det må vi jo så i gang med.

Det, der er vigtigt for mig, er jo selvfølgelig, at man får en holdbar kapacitet, også ud i fremtiden. Jeg synes, det er utrolig vigtigt med en ordentlig trafikbetjening fra hovedstadsområdet til Ringsted, men jeg ser også rigtig gode muligheder for at få udviklet hele området nede omkring Køge, og derfor er jeg klart tilhænger af nybygningsløsningen.

For mig er det også vigtigt, at vi kan få halvtimesdrift, hvad angår lyntog til Jylland; det synes jeg er meget afgørende, da det vil binde landsdelene bedre sammen. Men nu må vi jo se, hvad det ender med, når vi får VVM-redegørelserne.

Det, der er vigtigt for mig, er jo, at det arbejde, der nu skal påbegyndes, kommer til at foregå i et tæt samarbejde med de berørte kommuner og selvfølgelig også de borgere, der vil blive berørt af, at der eventuelt skal gå en ny jernbane eller et nyt spor igennem det område, de bor i. Der er jeg helt sikker på, at man vil få en god dialog om det og få afdækket, hvad der skal til, for at folk kan leve med, at der kommer sådan en ny jernbane gennem det område, hvor de bor. Jeg tror også, det i den forbindelse er meget vigtigt at prøve at se på de støjgener, der måtte være, og prøve at komme med nogle løsningsforslag til at minimere dem.

Men det korte af det lange er, at det her i hvert fald er første skridt på vejen til, at vi kan få truffet en afgørelse om en ny linjeføring København-Ringsted, og vi skal så bare beslutte os. Så må vi så håbe, at det kan lade sig gøre, når vi har de to VVM-redegørelser. Det skal nok også blive en lang proces, men lad os tage den derfra. Der er i hvert fald støtte til lovforslaget.