

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er den radikale ordfører, hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Først og fremmest er det her en glædens dag for Det Radikale Venstre. Det var De Radikale, der i 2003 fik ind i trafikaftalen, at der skulle laves et KØR-projekt og samtidig igangsættes en strategianalyse for at få løst kapacitetsproblemet mellem København og Ringsted, og det var Det Radikale Venstre, der i 2005 i forbindelse med finanslovaftalen fik gennemført, at der også skulle træffes beslutning om at lave en VVM på den ene og den anden linjeføring.

Det vigtigste i den her sag har for os hele vejen igennem været, at der skete noget, og at den største flaskehals på det danske skinnenet blev udbedret. Det burde den have været for 20 år siden, og det er en skandale, at det ikke er sket før. Det er den ene trafikale investering, der for os står som den absolut vigtigste og væsentligste at få lavet i Danmark.

Det er jo så heller ingen hemmelighed, at der har pågået en mindre punisk krig om, hvorvidt det skulle være den ene eller den anden løsning, og jeg tror, at uanset hvor uenige vi måtte være om den sag, så kan vi i hvert fald være enige om, at det ikke har været et helt kønt forløb. Der har været mange lokalinteresser inde, der har været mange anklager om dit og dat, og det er heller ikke nogen hemmelighed, at Det Radikale Venstre på det foreliggende grundlag i den diskussion har været af den opfattelse, at det smarteste ville være at gå efter det femte spor, og den radikale folketingsgruppe har begrundet det med tre ting:

Kl. 15.20

For det første er nybygningsløsningen en meget dyr løsning. Det er jo sådan, at indtil 2012 har vi nu 3,3 mia. kr. tilbage i alt til trafikale investeringer i Danmark. Derefter har vi 3,5 mia. kr. om året. Det er det, der er regeringens økonomiske råderum på det her område. Man vil altså æde mellem 2 og 3 års samlede trafikalanlægsinvesteringer alene til dette formål, hvis vi går efter nybygningsløsningen.

Jeg har den opfattelse, at uanset om man mener, det er en god idé, eller ej, tror jeg ikke, den bliver gennemført, for Socialdemokraterne ville ikke gennemføre det med en socialdemokratisk finansminister i 1990'erne, Thor Pedersen har ikke villet give tilsagn om at ville gøre det ...

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Jeg går ud fra, at det var finansministeren, der blev omtalt.

Martin Lidegaard (RV):

Undskyld, finansministeren har ikke villet gennemføre det i den her ombæring, og jeg tror, det bliver svært at overtale en finansminister om, at det skal gennemføres. Dermed risikerer vi, selv om vi får lavet en VVM-undersøgelse, at stå i den utrolig dumme situation om 2 år, at der slet ikke vil blive lavet noget som helst.

For det andet er der alle miljøhensynene, som hr. Walter Christophersen så glimrende har gjort rede for. Så sent som i dag har miljøministeren jo fremlagt en ny grøn fingerplan for København. Den kan hun godt skrotte igen, hvis vi vedtager en nybygningsløsning.

Og endelig har vi jo som det tredje, efter at vi havde den her diskussion om VVM-undersøgelsen, besluttet at udskifte hele det danske signalanlæg, og derved vil vi helt automatisk få en 15-procents kapacitetsforbedring, og vi har gennemført KØR-projektet, som også giver en tilsvarende kapacitetsforbedring. Det vil sige, at vi er kommet rigtig langt med at få en kapacitetsforbedring allerede. Hvis vi så får det femte spor oveni, er vi meget langt.

På den baggrund kan jeg sådan set godt lidt tilslutte mig fru Henriette Kjær, der siger, at det er ærgerligt at skulle bruge så mange penge. Jeg synes bare, det er mere ærgerligt, at vi bruger næsten 200 mio. kr. på en løsning, som jeg ikke tror nogen sinde bliver til noget. For de penge kunne vi gøre hele det danske hovednet tilgængeligt for mennesker med handicap. Men sådan er der så meget.

Så er der altså også noget positivt i, at vi nu er landet på den her løsning, og det er, at der også er nogle fordele ved nybygningsløsningen. Der er jo ingen, der kan sætte spørgsmålstejn ved, at nybygningsløsningen giver mere kapacitet. Det, man kan diskutere, er, om vi har brug for den. Men det får vi også undersøgt lidt nærmere, og de muligheder, der ligger for godstransporten, får vi undersøgt lidt nærmere, ligesom vi bliver klogere på støjaspekterne.

Jeg er også dybt bekymret – det skal jeg ikke lægge skjul på – for støjgenerne ned langs Greve og Solrød. Men der er også støjproblemer med det femte spor. Det vil vise sig, om de kan udbedres. Det tror jeg på at de kan, men det bliver vi klogere på.