

ne med en fordobling af passagertallet til Københavns Lufthavn, som i øjeblikket er knap 21 millioner, men som af kapacitetsmæssige årsager kan komme op på 40 millioner passagerer, og en kommende udbygning, som Roskilde Amt netop har besluttet, af Roskilde Lufthavn i Tune? Kan ordføreren så ikke blive bekymret over den trafikkorridor, der dermed er skabt i det sydsyd-vestlige hjørne af Københavnsegnen med de problemer, det vil medføre for befolkningen? Der bor 185.000 mennesker i det område, hvoraf de 120.000 mennesker alene bor tæt på kilen.

Mener Socialistisk Folkepartis trafikpolitiske ordfører ikke, at vi står over for et problem her?

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Vi står over for et markant problem med den meget stigende trafik, der er, og vi skal finde nogle løsninger på det. Et af SF's forslag er at lave en masse cykelpolitik, og der kommer formentlig noget på banen i morgen, som giver et bud på det. Det kan ikke klare det hele.

Vi har vores trafikkorridorer, og den mod syd er altså kun til biler. Vi vil godt have den suppleret med noget af det, som vi tror der er mere fremtid i, nemlig noget jernbane. Vi har de der trafikkorridorer. Vi skal sørge for, at det bliver balanceret, og vi skal sørge for, det er fremtids-sikkert, så den kollektive trafik kan blive en stærk faktor, og det er derfor, vi går ind for det.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Mener Socialistisk Folkepartis trafikpolitiske ordfører, at med de miljømæssige tiltag, der skal til for at overholde de miljømæssige og støj-mæssige krav til nybygningsløsningens linjeføring, kan det holdes inden for det budget på 7,1 mia. kr.? Eller frygter trafikordføreren ikke, at også det her projekt bliver ganske meget dyrere, hvis vi skal forholde os til, at de mennesker, som bor i området, skal kunne leve et anstændigt liv også i fremtiden?

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg er ganske overbevist om, at den løsning, der er lagt frem, er en minimumsløsning, og at det bliver dyrere, fordi vi skal tage hensyn til både støj og miljø. Det samme gælder for femtespors-løsningen, hvor det så endda er det helt store problem. Den bliver også dyrere. I de undersøgelser af det, jeg har set, er det nogenlunde pro-

portionalt, sådan at forholdet bevares, og stadig væk vil det samfundsmæssigt og for mig visuelt set være den bedste løsning.

Vi ved, at når vi begynder at bygge det her og vi blokerer den mest centrale togstrækning i Danmark ved at bygge femtesporsløsningen og udsætter den for nogle massive forsinkelser, så misser vi en historisk chance for at sørge for, at den kollektive trafik fra nu af får fremdrift. Den vil simpelt hen få et tilbageslag dér og gøre år 2006 til jubelåret for jernbanen, og det er det ved gud ikke!

Kl. 15.40

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den sidste ordfører er Enhedslistens ordfører, hr. Rune Lund.

Rune Lund (EL):

Det er jo faktisk bare en projekteringslov, vi diskuterer her i dag. Det er ikke i dag, vi skal vedtage noget, det er jo kun første behandling, men vi skal diskutere og i sidste ende vedtage at lave nogle miljøundersøgelser, de såkaldte VVM-undersøgelser. Senere hen kommer der jo en anlægslov, hvor man tager den mere specifikke beslutning om, hvor der skal bygges, hvordan der skal bygges, om der skal være tunneler, eller om der ikke skal være tunneler osv. osv.

Men når vi har diskussionen om, hvor der skal lægges linjer, er det klart, at man også fremlægger mulighederne for, hvor man eventuelt kan bygge og vælge at lægge en tunnel. Derfor er diskussionen i dag faktisk også vigtig, for allerede i dag tager vi diskussionen om, hvor linjerne skal lægges.

En udvidelse af skinnekapaciteten mellem København og Ringsted er noget, som har stået meget højt på Enhedslistens ønskeseddel i mange år, og derfor er vi glade for, at vi i dag kan diskutere en projekteringslov her i Folketinget. Når vi støtter det så stærkt, er det, fordi det ikke alene vil forøge kapaciteten ganske betydeligt, men også, fordi både en nybygningsløsning og en femtesporsløsning kan medvirke til at reducere vejtrafikken.

Nybygningsløsningen vil ikke alene kunne give fjerntogsbetjening til de ca. 150.000 indbyggere i Køge Bugt-området, såfremt der anlægges flere stationer end de to, lovforslaget opererer med; den vil også give DSB flere frihedsgrader, når det gælder om at planlægge trafikken. Den vil åbne for udvikling af nye rejsetilbud, der vil