

kunne tiltrække flere rejsende og godskunder, og sendes godstogene fremover via en Køge Bugt-bane, vil det medvirke til at reducere støjen langs Vestbanen.

Imidlertid anser vi lovforslaget her for at være en delløsning, og det hænger netop sammen med, at vi diskuterer linjeføring i dag. Dermed sætter vi rammer for, hvad vi senere kan beslutte, medmindre selvfølgelig vi senere i processen beslutter at lave nye miljøundersøgelser og diskutere nye linjeføringer, men det er der jo ikke nogen garanti for, og derfor synes vi, der skal nogle flere ting med i lovforslaget.

Hvis der ikke sker en forøgelse af sporkapaciteten mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport, vil DSB ikke kunne få det fulde udbytte af nybygningsløsningen, for så vil togene holde i kø for at komme til perron på Hovedbanegården. Derfor ønsker Enhedslisten lovforslaget ændret, så det også omfatter anlæg af to nye fjernspor fra Østerport til Hovedbanegården og en ombygning af Nørreport; de nye spor skal placeres under Bernstorffsgade.

Hvad angår selve linjeføringen, skal der tages vide hensyn til naboerne, til de grønne områder og til miljøet, og det betyder en lang række ting. Det betyder eksempelvis, at vi ikke kan gå ind for strategianalysens forslag om at dæmningsføre banen gennem Kulbanevej. Her mener vi, at banen i stedet bør lægges i en tunnel, også selv om det måtte betyde en merudgift på ca. 1 mia. kr. i den sidste ende.

Antallet af ekspropriationer, støjgener og barriereeffekter skal begrænses til et minimum, og det kan gøres ved at placere linjeføringen så tæt på motorvejen som overhovedet muligt: fra Hvidovre til Vallensbæk Mose, på sydsiden af Holbækmotorvejen, og derefter på vestsiden af Køge Bugt-motorvejen til Køge Nord og Ringsted. Med en sådan linjeføring undgås bl.a. en overskæring af den grønne kile, og det undgås også, at der opstår beboede øer mellem jernbanen og motorvejen – øer, der uanset vindretningen altid vil være plaget af støj. En sådan placering vil også reducere arealforbruget, og desuden vil støjen fra banen smelte sammen med støjen fra vejtrafikken. Ønsker man yderligere reduktion af støjen fra banen, kan banen graves et par meter ned under niveau.

I Enhedslisten mener vi, at der faktisk også er brug for et femte spor mellem København og Roskilde. Vi har aldrig set projektet som et enten-eller, vi har set det som et både-og, og i den forbindelse giver det altså mest mening at an-

lægge nybygningsløsningen først, for så har man den nødvendige jernbanekapacitet, så man senere kan lave femtesporsløsningen uden at chikanere jernbanepassagererne.

Grunden til, at vi ønsker et femte spor, er, at presset på indfaldsvejene vest for København allerede er så stort og vil fortsætte med at være det, uanset anlæg af nybygningsløsningen, hvis sporkapaciteten ikke øges mærkbart. Et langsigtet trafikpolitisk perspektiv er noget, som Folketinget ikke ligefrem har excelleret i gennem årene, men skal man tænke langsigtet, så bliver man også nødt til at betragte tingene på den måde.

KL 15.45

Lovforslaget berører mange mennesker. Det gælder både de, der får nybygningsløsningen som nabo, og de, der rejser på strækningen, og det er derfor ikke nok, som det anføres i lovforslaget, kun at inddrage de relevante kommuner og regioner. Det rækker heller ikke kun at inddrage borgerne i en høringsfase, hvor der skal tages stilling til de udspil, der kommer fra myndighederne, for på grund af den modstand, der er mod projektet i Køge Bugt-området, er det påkrævet at søge en bredere dialog med beboerne, med pendlerklubberne, med de grønne organisationer osv., så den nye bane bliver en løsning, som alle kan leve godt med, og beboerne ikke har opfattelsen af, at naboskabet til nybygningsløsningen er noget, som er blevet dem påtvunget.

Vi skal have kvalitet, og vi skal gøre tingene ordentligt. Det vil Enhedslisten gerne være med til, og det vil vi gerne være med til at sætte fokus på i udvalgsarbejdet.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det transport- og energiministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Først vil jeg takke for de positive tilkendegivelser. Alle har faktisk støttet forslaget, og det er jo en stor glæde at opleve det. Det er heller ikke så mærkeligt, for uanset uenighed kan man sige, at overskriften hedder mere kollektiv trafik. Det er et klart signal, Folketinget hermed sender.

Man kan hygge sig lidt over, at når man bare har alternativer nok i et forslag, kan man få flertal for næsten alt. Men efter at have hørt, hvem der støtter, og hvem der ikke støtter, kan jeg konstatere, at der er en ganske markant stilling-