

der altså kun et enkelt IC-tog i timen, der standser i Køge Nord. Forbindelsen mod København kan for langt færre penge forbedres lige så meget ved anlæg af et overhalingsspor på den eksisterende S-tog-bane. Når man i køreplanen for nybygningsløsningen lader lyntogene suse forbi stationen i Køge Nord, hænger det nok sammen med, at disse tog ellers overhovedet ikke kunne fremvise nogen tidsgevinst i forhold til femtesporløsningen, og det er jo netop denne tidsgevinst, der giver nybygningsløsningen en bedre forrentning.

Flere partier ser en fordel ved, at nybygningsløsningen smyger sig langs Køge Bugt-motorvejen. Nu er det jo sådan, at en højhastighedsbane stiller langt større krav til kurveforholdene end en motorvej. Vælger man derfor at lægge banen meget tæt på motorvejen, er der ikke længere tale om en højhastighedsbane, og togene vil få en længere køretid.

Der blev også peget på, at kapaciteten på Hovedbanegården skal forøges, såfremt de mange ønsker om flere tog skal indfries. Jeg kan kun være helt enig heri, men de mindst 3 mia. kr., det koster, bliver ikke nævnt. Et enkelt parti var endda så overmodigt at ville have en ny dobbeltsporet tunnel fra Hovedbanegården til Østerport med i VVM-undersøgelsen. Også denne ville da give større kapacitet, men de fleste partier vil nok give mig ret i, at det vil være at brede sig for vidt.

Opsummerer vi nybygningsløsningens tilhængerens ønskeliste til den forestående undersøgelse, ser vi, at vi såmænd nok også får mere kapacitet på Hovedbanegården i form af fire nye underjordiske perronspor, en ny terminal i Ishøj-Hundige-området til erstatning for terminalen i Høje Taastrup, en linjeføring, der smyger sig langs Køge Bugt-motorvejen, flere stop på den nye Køge Nord-station for at understøtte udviklingen i området og endelig en ny godsterminal i Køgeområdet. Fælles for disse ønsker er, at hvis de gennemføres, får alle tog på den nye jernbane længere rejsetid, og dermed opnår man en væsentlig forringelse af nybygningsløsningens gode virkning på samfundsøkonomien.

Anderledes med femtesporløsningen. Hidtil er vi i Folketinget kun blevet præsenteret for en femtesporløsning, der ikke rakte ud over Roskilde. Når femtesporet nu skal sammenlignes med nybygningsløsningen, gælder det naturligvis om at udforme femtesporløsningen på en sådan

måde, at denne sammenligning bliver fair for begge løsninger.

Dansk Folkeparti har derfor sammen med Det Radikale Venstre forslået en noget ændret udformning af femtesporløsningen. Vi forestiller os, at der ikke skal vende så mange tog i Roskilde, så det projekterede vendeanlæg dér kan undværes. Til gengæld er vi helt klar over, at kapaciteten på den næste del af strækningen, nemlig Roskilde-Ringsted, må forøges for at kunne rumme de flere tog der.

Dansk Folkeparti har derfor med stor tilfredshed konstateret, at det i bemærkningerne til det lovforslag, vi behandler i dag, er nævnt, at der i VVM-undersøgelsen indgår en løsning med det nye spor mellem Kværkeby og Ringsted. Femtesporløsningen bliver ikke dyrere på denne måde. Vi flytter blot investeringerne længere mod vest. Med en sådan løsning vil forslaget om et femte spor for første gang i de ca. 15 år, problemet med manglende kapacitet mellem København og Ringsted har været drøftet, blive sammenligneligt med nybygningsløsningen.

Dansk Folkeparti vil naturligvis vurdere begge løsninger nøgternt, når de til sin tid foreligger. Men så må de også afspejle de ønsker, som Folketingets partier har fremsat her i salen.

Dansk Folkeparti kan støtte forslaget.

Formanden:

Ja, tak. Der er et par korte bemærkninger til ordføreren, først fra hr. Magnus Heunicke.

(Kort bemærkning).

Magnus Heunicke (S):

Det er jo noget besynderligt at høre Dansk Folkepartis ordførers nærmest frådende angreb på den lov, som han åbenbart nu her vil stemme for. Jeg tror, der er mange, der synes, at det er højst besynderligt, at man altså skruer sig så højt op med hensyn til at fortælle om det – ja, endda opfinder køreplaner: mig bekendt er der ikke lavet køreplaner for noget endnu, og det er et af de store problemer, synes jeg, ved loven, at den udsætter arbejdet. Men at Dansk Folkepartis ordfører i sådan grad hidser sig op over det lov, som hans parti nu vil stemme for, er meget besynderligt. Og jeg må sige, at den sidste bemærkning om, at Dansk Folkeparti vil vurdere begge løsninger nøgternt, jo næsten var humoristisk set i lyset af den svada, som vi var vidne til tidligere. Så jeg vil gerne lige spørge ordføreren: Hvad er egentlig talt Dansk Folkepartis holdning?