

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det, der bringer mig herop, er, at jeg vil spørge, om Dansk Folkepartis ordfører måske kan være mig lidt behjælpelig med hukommelsen, for da hr. Karsten Nonbo var heroppe for at snakke om splittelse i Dansk Folkeparti vedrørende det her lovforslag, var det pludselig, som om der dukkede noget frem på min indre nethinde fra, da vi skulle beslutte, om vi skulle lave en VVM-undersøgelse af den ene eller den anden løsning. Og som jeg husker det, var det faktisk en splittelse i Venstre, der betød, at vi nu er endt med to forskellige VVM-undersøgelser i stedet for at blive enige om én.

Er det helt forkert husket, eller var det ikke sådan, at fordi Venstres ordfører og Venstres gruppeformand på det område ikke var helt enige – eller hvad det nu var, der foregik i Venstres gruppe, jeg er ikke helt klar over det – står vi i den her situation? Det synes jeg måske kunne være interessant for seerne at vide.

Mit andet spørgsmål er: Gør det, at Tyskland nu har sagt nej til en Femernforbindelse, nybygningsløsningen mere eller mindre relevant? Hvad mener hr. Walter Christophersen?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg kan historisk bekræfte det, hr. Martin Lidegaard meddeler mig, for så vidt angår Venstres udmelding, ellers var der jo nok nogle ting, der havde set lidt anderledes ud i dag.

Med hensyn til Dansk Folkepartis overvejelser om det udspil, der er kommet fra den tyske trafikminister, Wolfgang Tiefensee, hvor han nedprioriterer Femern Bælt-projektet, ja, der må jeg bekræfte over for den radikale ordfører, at det er klart, at det projekt jo var en af de, mener vi, meget store forudsætninger for nybygningsløsningen. Og den er efter Dansk Folkepartis mening formentlig faldet til jorden, medmindre der kan gøres nogle finansielle tiltag, og det har vi ikke set ske fra ministerens side om det endnu, så lad os tage den derfra, når de kommer. Men det er rigtigt, at Femern Bælt-forbindelsen har en meget stor indflydelse på samfundsøkonomien i nybygningsløsningen. Det er korrekt.

Formanden:

Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg havde jo regnet med, at debatten drejede sig om ændringsforslaget, som er stillet, men der har sådan lidt overraskende nærmest været tale om en ny første behandling.

Jeg kan da repetere, at SF's holdning fortsat er den samme, som den var under førstebehandlingen. Vi er i virkeligheden lidt kede af, at det kommer til at trække i langdrag og vi ikke bare brugte det faktiske flertal, der faktisk var for at pege på nybygningsløsningen, og tog den, men vi accepterer fuldt ud, at man tager begge løsninger, og støtter op om forslaget.

Jeg er klar over, at det betækningsbidrag, der er leveret, faktisk godt kan læses sådan, at SF er imod forslaget. Det er vi ikke. Vi støtter det forslag, som Enhedslisten har lavet, fordi vi tror, at det er lidt en fremtidssikring, når nu man skal lave en VVM-undersøgelse, idet der bliver inddraget nogle ekstra stationer, der bliver inddraget en alternativ linjeføring, og Københavns Hovedbanegård bliver inddraget.

I SF er vi ret sikre på, at debatten vil vise, at der vil blive brug for en hel del af de løsninger, der er i ændringsforslaget, og derfor vil det være godt at have dem med, så vi stemmer for det og håber, at der er en åbenhed for, at man breder VVM-undersøgelsen lidt ud. Vi er fortsat forfærdelig interesserede i, at der kommer en fremtids-sikret togløsning, og for historieskrivningens skyld vil jeg sige: Vi peger fortsat på nybygningsløsningen.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

Først vil jeg sige, at jeg synes, at det er ærgerligt, at der ikke er flere ordførere på banen i forbindelse med andenbehandlingen for at kommentere det ændringsforslag, som Enhedslisten har stillet til det her lovforslag. For det her lovforslag handler jo om at lave en undersøgelse af nogle linjeføringer, både af femtesporet, altså det mellem København og Roskilde, og af den nye dobbeltsporede jernbane, som det på et tidspunkt kan blive besluttet at man vil anlægge, og som skal gå fra København over Køge til Ringsted.

Hvad angår den sidstnævnte løsning, nybygningsløsningen, altså banen fra København over Køge til Ringsted, ligger der i øjeblikket en linjeføring, som man vil undersøge i det her lovforslag.