

slag, og som ikke er optimal på alle punkter. Derfor har vi i Enhedslisten foreslået, at man faktisk bør undersøge nogle alternative muligheder, som vil imødekomme den meget store kritik, som man har set overalt i Køge Bugt-området.

Kl. 14.15

Hvis vi starter inde fra Københavns Hovedbanegård, starter det her forslag med, at man undersøger, hvordan man kan lave to nye spor derinde, som vil kunne løse mange af kapacitetsproblemerne. Det er lidt ærgerligt, at man ikke har nogle PowerPoint-dias eller andet, man kan se på en væg bag ved mig, men der må jeg nok bare konstatere, at Folketinget endnu er lidt for støvet til den slags. Så jeg står her med mine egne kort foran mig, som de, der sidder i salen, selvfølgelig ikke kan se, og jeg bliver så nødt til at læse op af dem på den måde, man nu gør det med sådan nogle kort.

Lad os følge linjeføringen: Linjeføringen er altså den samme i begge forslag til Vigerslev Allé, hvor den drejer ned ad Kulbanevej. Og der er det sådan, at det, der er foreslået i dag, er, at toget kører oppe på en dæmning. Det vil skabe nogle meget, meget store barriereeffekter, og det vil det specielt skabe for de mennesker, som bor ved Kulbanevej, og det er nogle mennesker, som ikke har specielt mange penge. Der ligger noget almenyttigt boligbyggeri, og måske er det derfor, man har valgt at lave denne discountløsning ved at ville bygge oppe på dæmning frem for at grave linjen ned i en tunnel. Det bør være en cut and cover-tunnel – cut vil sige, at man graver linjen ned, og så lægger man bagefter et låg på, deraf ordet cover. Det er i hvert fald det, vi foreslår at man undersøger.

Når man kommer forbi Kulbanevej, kommer man over Vigerslevvej, hvor der er et parkareal, hvor den linjeføring, der er foreslået, bare skærer tværs igennem parken. Der siger vi, at man igen skal lave en tunnelløsning, så man ikke ødelægger den park for de folk, der bruger den, og så man ikke skaber en dum barriereeffekt.

Så sker der det, at mens den foreslåede linjeføring kører på nordsiden af Holbækmotorvejen, foreslår vi, at man i stedet, allerede lige så snart man kommer over på den anden side af denne park, lader den gå langs sydsiden af Holbækmotorvejen. Det skyldes, at man dermed faktisk undgår at forstyrre en masse boliger på den anden side af vejen, samtidig med at man faktisk bruger to motorvejsbaner, som Vejdirektoratet har fastslået, at der faktisk ikke er brug

for. Vi foreslår simpelt hen, at man lægger den dobbeltsporede jernbane der, hvor der er nogle motorvejsbaner, der ikke er brug for, i hvert fald foreslår vi, at man undersøger, om man kan inddrage de to motorvejsbaner, så man undgår at genere de folk, der bor der. Det vil så også betyde, at jernbanen vil passere lige forbi Hvidovre Hospital der, hvor motorvejen løber langs Kettegårds Allé, og der ville det jo naturligt f.eks. at anlægge en station.

Linjeføringen fortsætter så på den sydlige side af motorvejen ind til Avedøre Havnevej, hvor den vil mødes med den oprindeligt foreslåede linjeføring i lovforslaget, og så vil der ske det, at det, man kan kalde Enhedslistelinjeføringen, vil følges sammen med den allerede foreslåede linjeføring, og det vil den gøre et langt, langt stykke – faktisk helt til man når ned til et af problempunkterne, nemlig den grønne kile. For her foreslår den linjeføring, som vi kender, at man tværer jernbanen tværs igennem den grønne kile startende ved Vallensbæk Torvevej og ned forbi Vallensbæk Sø. Der siger vi, at det da er utrolig fjollet. Hvorfor undersøger man dog ikke, hvordan jernbanen kan løbe langs med motorvejen uden om den grønne kile, uden om Vallensbæk Sø? Det behøver ikke at være i form af en boret tunnel, det kan ske i forbindelse med simpelt hen bare at lade jernbanen køre over jorden og lade den fortsætte langs motorvejen.

Det vil så betyde, at når man kommer om på den anden side af Vallensbæk Sø, vil de to linjeføringer mødes igen på højre side af motorvejen, hvis man kommer inde fra byen. Hvis man tager Enhedslistens forslag til linjeføring, vil man komme uden om at ødelægge et teater, et fri-luftsteater, en zoologisk have og en rideskole, som de lokale har udtrykt meget stort ønske om at ville bevare. Man kan sagtens føre jernbanen langs med motorvejen. Det er sådan set bare det, det handler om.

Når man kommer længere ned, kommer man til Ishøj Stationsvej, og der er det sådan, at den linjeføring, som er foreslået her, foreslår, at man kører langs Vejleåvej, hvilket er fjollet, fordi man lige så godt bare kan lade den køre videre ad Motorring 4 gennem det erhvervskvarter, der ligger der. Det har flere fordele. Jernbanen kommer igen tættere på motorvejen, og dermed samles støjen, man undgår at lave et kvarter, som bliver sådan en lille lomme, en lille ø mellem en jernbane og motorvej, plus at der i det erhvervskvarter, der ligger dér, er få problemer med ekspropriationer, og der er en række virk-