

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 114 stemmer (V, S, DF, KF, RV og SF); 3 (EL) stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Tredje behandling af lovforslag nr. L 107: Forslag til lov om anlæg af ekstra jernbanespor i Ringsted.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 14/12 2006. Første behandling 18/1 2007. Betænkning 8/2 2007. Anden behandling 22/2 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 118 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 108: Forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 14/12 2006. Første behandling 18/1 2007. Betænkning 22/2 2007).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Forhandling**Walter Christophersen (DF):**

Dansk Folkeparti tonede rent flag ved førstebehandling af forslaget til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted, idet vi klart gik ind for femtesporløsningen.

Det gør Dansk Folkeparti fortsat, men da flere af ordførerne dengang bebrejdede mig, at jeg efter deres mening ikke var åben for en fornyet vurdering af nybygningsløsningen, vil jeg i dag benytte lejligheden til at begrunde Dansk Folkepartis standpunkt nærmere. Det vil jeg gøre ved at se på de ideer, der under førstebehandlingen kom fra så godt som samtlige partier, der gik ind for nybygningsløsningen.

Banegården i Høje Taastrup, der i sin tid blev anlagt som Københavns anden hovedbanegård, bliver nu omtalt som en måske fejlanbragt bus-terminal af det parti, der var med til at beslutte placeringen, og som havde både posten som trafikminister, det var hr. Niels Matthiasen, og posten som formand for Hovedstadsrådet, det var hr. Bent Sørensen. Nu foreslår Socialdemokraterne så, at der i forbindelse med nybygningsløsningen anlægges en tilsvarende terminal. En sådan har tidligere været foreslået i Ishøj-Hundige-området, men den er for længst pillet ud igen, velsagtens fordi den fordyrede nybygningsløsningen alt for meget.

Der blev også peget på, at man burde lægge en ny godsterminal i Køgeområdet til erstatning for den i Høje Taastrup. Flere partier pegede på det hensigtsmæssige i at have flere udgange fra Hovedbanegården, som kan bruges ved driftsforstyrrelser, og som man jo får ved nybygningsløsningen. Jernbaneverdenen har åbenbart talt for døde ører. DSB har ved adskillige lejligheder fremhævet, at fordelene ved den fleksibilitet, der ligger i at have flere spor ved siden af hinanden, er større end fordelene ved de to udgange.

Kl. 13.55

Nybygningsløsningen hævdes at understøtte udviklingen af Køge Bugt-området. Men ser man i køreplanen for nybygningsløsningen, er

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?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg skal svare meget kort: Alene, at man skal kunne sammenligne det, vi taler om, altså femtesporløsningen kontra nybygningsløsningen. Det mener Dansk Folkeparti er meget vigtigt at få frem i Folketingssalen qua de udtalelser, der kom fra partierne under førstebehandlingen. Nu får man et sammenligneligt grundlag at arbejde ud fra, og det er vi meget tilfredse med i Dansk Folkeparti.

Jeg hidser mig ikke op. Det, vi taler om her, er altså meget store infrastrukturelle investeringer, så man har jo altså lov til at forholde sig til en nybygningsløsning, der efter Dansk Folkepartis overbevisning måske kan komme til at koste 6-7 mia. kr. mere end en femtesporløsning. Det er trods alt også et beløb, som man kan tænke ind andre steder, hvor der er tale om infrastruktur i kongeriget Danmark.

Formanden:

Jeg gør lige opmærksom på, at der altså kommer flere afstemninger lidt senere.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

I Enhedslisten er vi både tilhængere af en nybygningsløsning og et femte spor. Vi ser det ikke som et enten-eller, vi vil gerne have et ekstra spor mellem København og Roskilde, og vi vil gerne have en ny, dobbeltsporet jernbane fra København til Køge og videre til Ringsted. Vi ser det ikke som et enten-eller, vi ser det som et både-og.

Jeg vil gerne spørge hr. Walther Christophersen: Når vi nu skal lave disse ting, hvorfor skal vi så ikke gøre det ordentligt? Der har Enhedslisten jo stillet et ændringsforslag om at undersøge en alternativ linjeføring, når nu vi med det her lovforslag skal undersøge linjeføringen og lave en miljøundersøgelse. Og den linjeføring, som vi foreslår, vil imødekomme alle de kritikpunkter, som har været rejst af folk, der bor i Køge Bugt-området.

Så hvis Dansk Folkeparti er for det her lovforslag, hvorfor er man så ikke med på også at undersøge den linjeføring, som vil imødekomme kritikken fra hele Køge Bugt-området?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Til hr. Rune Lund kan jeg sige, at jeg har stor sympati for det, ordføreren fremhæver fra taler-

stolen, men Dansk Folkeparti holder sig altså alene til de VVM-undersøgelser, der nu bliver bragt på plads ved det her lovforslag.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Det er bare ikke godt nok, vil jeg sige til hr. Walter Christophersen, for med den her lov undersøger vi jo en bestemt linjeføring, og der er blevet lagt en bestemt linjeføring frem. Og så er vi nogle stykker, bl.a. en lang række borgere i hele Køge Bugt-området, som siger, at der er nogle alvorlige problemer med den linjeføring – jeg vil redegøre nærmere for det i min egen ordførertale.

Jeg ved, at hr. Walter Christophersen har været ude at sige, at der er store problemer, og at den grønne kile bliver skåret igennem og alle den slags ting, men når vi står her i Folketinget i dag, må vi bare konstatere, at Dansk Folkeparti ikke er interesseret i at undersøge yderligere linjeføringer, som kan danne baggrund for, at vi på et senere tidspunkt kunne vælge via en anlægslov at beslutte, hvordan det endelige projekt skal se ud, når den på et tidspunkt vil blive fremsat i Folketinget.

Vi står her og skal undersøge linjeføringer – det er jo det, den her lov går ud på. Og vi siger: Lad os undersøge noget mere, lad os imødekomme det, folk siger, sådan at vi på et tidspunkt ude i fremtiden, når der fremsættes en anlægslov i Folketinget, også har den fornødne viden til rent faktisk at træffe den mest fornuftige beslutning. Derfor forstår jeg bare ikke Dansk Folkepartis holdning i den her sag.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jamen igen vil jeg meget kort sige til hr. Rune Lund: Nu bliver de her to VVM-undersøgelser bragt i spil, og så vil Dansk Folkeparti, når de foreligger om et par år, tage stilling til, hvordan og hvorledes vi vil forholde os til de to linjeføringer.

(Kort bemærkning).

Karsten Nonbo (V):

Det kan lige i starten være lidt svært at forstå, hvorfor hr. Walter Christophersen i den grad skruer sig op og går tilbage i tiden, han er jo faktisk helt tilbage til før førstebehandlingen – det her har været førstebehandlet. Det, det drejer sig om nu, er at diskutere eventuelle ændringsforslag. Jeg ved ikke, om der er nogen ændringsfor-

slag, som hr. Walter Christophersen går imod, eller om han selv vil stille et gældende ændringsforslag nu, hvor nybygningsløsningen tages væk, sådan som han jo helt inderst inde gerne vil have. Og hvis det er det, han vil, tror jeg, at hr. Walter Christophersen i stedet for at skrive sig op måske lige skulle tale med sit bagland.

Kl. 14.05

Jeg har talt med regionsmedlemmer, jeg har talt med foreningsformænd for Dansk Folkeparti på Sjælland, som i høj grad går ind for nybygningsløsningen, så det var måske nok klogt at tage den debat internt i Dansk Folkeparti, for der er overhovedet ikke enighed. Jeg håber, at hr. Walter Christophersen tager debatten der, hvor den hører hjemme, for gør han det, tror jeg heller ikke, at hr. Walter Christophersen vil være så skråsikker, som han er nu, hvor han jo nærmest vil pille nybygningsløsningen ud.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg indledte min ordførertale med at sige, at ordførerne dengang under førstebehandlingen overbrejdede mig, at jeg ikke havde været åben over for en fornyet vurdering af nybygningsløsningen. Det lægger jeg så op til her under andenbehandlingen, hvorefter hr. Karsten Nonbo går op på talerstolen og fortæller, at det eneste, Dansk Folkeparti er ude på, er at få skrottet nybygningsløsningen.

Det, vi forholder os til i Dansk Folkeparti, også i behørigt samråd med vore lokalmedlemmer rundt omkring i området, er, at vi nu må konstatere, at man med dette lovforslag får to VVM-undersøgelser, en af det femte spor og en af nybygningsløsningen, og at beslutningen, for så vidt angår den endelige linjeføring, først vil blive berammet til at blive truffet om små 2 år. Til den tid er man meget klogere, og det er vi også i Dansk Folkeparti, således at vi kan forholde os til, hvilken linjeføring vi skal tage hensyn til.

Formanden:

Vil hr. Karsten Nonbo have en kort bemærkning mere? Nej. Og så er det hr. Helge Adam Møller for en kort bemærkning til ordføreren.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Ordføreren gjorde opmærksom på, at hvis, og jeg vil hellere sige *når* vi vælger – det er i hvert

fald mit håb – nybygningsløsningen i løbet af et par år, kan den meget vel komme til at koste adskillige milliarder mere end femtesporløsningen, 5-6 mia. kr. blev der sagt, og det vil jeg da ikke udelukke. Men kan hr. Walter Christophersen ikke også bekræfte, at den løsning, vi vælger, vil være en løsning, man sandsynligvis skal bruge de næste 100 eller 150 år, ligesom den jernbane, der i dag er fra København over Roskilde til Ringsted, som jo er 150 år gammel? Set i lyset af den tidsperiode er det en meget, meget lille investering, og derfor er det vigtigt at vælge den rigtige og den fremtidssikrede løsning.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Nu er 100 år jo lang tid, og man må næsten håbe, at vi har fået en Femern Bælt-bro til den tid.

Det, der er sagen, er, at Dansk Folkeparti er af den opfattelse, at femtesporløsningen løser vor kapacitet 30 til 40 år frem i tiden. Såfremt vi skal have yderligere kapacitet, kan vi til den tid ekspropriere – godt nok i større målestoksforhold – og tage det sjette spor med i samme tracé, som vi har haft siden 1847, ud af København. Det vil vi fortsat arbejde for i Dansk Folkeparti. Men femtesporløsningen er på 30-40 års sigt lige så fremtidssikret som nybygningsløsningen, og den kan ændres til et sjette spor, således at vi løser det ad den vej kombineret med et dobbeltspor mellem Roskilde og Ringsted. Det er Dansk Folkepartis mening om den ting.

(Kort bemærkning).

Helge Adam Møller (KF):

Jeg kan så konstatere, at Dansk Folkeparti mener, at en femtesporløsning er fremtidssikret i 30-40 år. Det er svært at finde mange andre, inklusive sagkundskaben, der er af den opfattelse.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Ja, men nu har Dansk Folkeparti nu altså draget den konklusion, at vi vil arbejde for femtesporløsningen, men vi har også konstateret med det her lovforslag, at vi selvfølgelig også får lov til at forholde os til en VVM-undersøgelse af nybygningsløsningen. Så må vi tage hver ting til sin tid, og så må vi altså melde ud, når nu de her undersøgelser er lagt i faste rammer.

Kl. 14.10

(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.

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 almennyttigt 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 tunnelloøsning, 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-

somheder, som godt kunne have brug for en dobbeltsporet jernbane, der kører lige forbi deres erhvervsområde. Det drejer sig f.eks. om Netto, som har sit Sjællandslager liggende her, og jeg kunne da godt forestille mig, at Netto kunne gøre brug af noget jernbanetrafik.

Kl. 14.20

Hvis vi fortsætter, vil det være sådan, at Enhedslistens linjeføring igen vil mødes med den foreslåede linjeføring ved Tvillinggårde. Så fortsætter Enhedslistelinjeføringen og den foreslåede linjeføring sammen, helt frem til man når til Firmileskoven, altså det stykke skov, som ligger mellem Engstrupvej og Cementvej ved Køge Bugt-motorvejen.

Der er det sådan, at man i dag foreslår, at jernbanen skal tvære lige igennem Firmileskoven, en skov, som de lokale har udtrykt stort ønske om at kunne bruge. Hvorfor foreslår man det? Jo, det gør man, fordi Vejdirektoratet siger, at der ude ved selve motorvejen, hvor man ellers kunne lægge jernbanen, ligger en rastepads, og den rastepads skal søreme have lov til at blive liggende, og derfor undersøger man en linjeføring, som tværer lige tværs igennem den skov. Det synes jeg ærlig talt ikke er særlig begavet. Jeg synes, man burde undersøge, om man kan lægge jernbanen tættere på motorvejen og på den måde igen få samlet støjen. Så siger Vejdirektoratet, at det vil være et problem, fordi man gerne vil udvide med nogle vejbaner senere hen, men det ændrer ikke en fløjtende fis ved, at man alligevel sagtens kan vælge at lave en linjeføring, der ligger meget tættere op ad motorvejen.

Det sidste punkt, hvor der kunne være nogle ideer i at undersøge nogle ting, er i forbindelse med Køge og Køge Nord Station. Der er det faktisk i dag lidt uklart, hvordan linjeføringen skal komme til at se ud i sidste ende. I Enhedslisten synes vi i hvert fald, at man skal lave en linjeføring, hvor jernbanen for gods følger Køge Bugt-motorvejen, mens man lader den jernbane, som skal transportere passagerer, slå et smut ind omkring Køge Nord Station. Vi har kigget lidt på den jernbanegrav, som ligger mellem Lyngbyvejen og Køge Bugt-motorvejen, og hvor der i forvejen er en jernbane. Det er i dag en banegrav, men man kunne overveje at fylde den op og placere en station der og derefter igen føre sporet ud til motorvejen.

I virkeligheden handler det her om, at man ved at undersøge den linjeføring, som Enhedslisten foreslår, prøver at komme rundt om de pro-

blemer, der er; man prøver at imødekomme beboerne; og man danner dermed det bedste grundlag for den beslutning, vi skal tage, når vi engang skal diskutere en decideret anlægslov i Folketinget, for det kommer vi jo også til at skulle på et tidspunkt.

Jeg synes, at det er lidt ærgerligt, at ordførerne fra Det Radikale Venstre, Socialdemokraterne, Venstre og De Konservative ikke har været oppe at sige, hvad de mener om det her forslag til linjeføring, som også bør undersøges. Jeg er glad for, at SF støtter det her forslag. Det ligger også fint i forlængelse af SF's politik, SF er et jernbaneparti, og på det område har Enhedslisten og SF altid haft et godt samarbejde. Men jeg synes ærlig talt, at de andre partier også skulle give deres mening til kende om det med at undersøge en anden linjeføring, samtidig med at man laver undersøgelsen af den allerede foreslåede linjeføring for at komme rundt om hele problemet.

Formanden:

Tak til hr. Rune Lund. Så er det transport- og energiministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal gøre det meget kort.

Jeg glæder mig over, vi ikke har fået Power-Point i fjernsynet, når jeg hører hr. Rune Lunds indlæg. Tænk, hvilket tidsforbrug der kunne komme ud af det. Det, hr. Rune Lund stod og fortalte om her, egner sig godt til udvalgsarbejde, men sådan er det jo.

Jeg synes, hr. Walter Christophersen rammer fuldstændig rigtigt. Han siger, det drejer sig om to VVM-analyser, der skal laves, så vi får det bedst mulige beslutningsgrundlag. Det er reelt det, hele lovforslaget handler om, og det er det, vi diskuterer nu. Så er der stillet nogle ændringsforslag fra regeringens side og et af Enhedslisten.

Med hensyn til hr. Martin Lidegaards kommentar til Femernprojektet om at prøve at blande det ind i det her, vil jeg sige, at jeg tror, at det er for tidligt. Jeg tror, jeg kommer til at skuffe hr. Martin Lidegaard. Jeg har ikke afskrevet Femernprojektet, det har regeringen heller ikke, tværtimod har vi en intens diskussion nu om finansiering af projektet, som jeg ser meget frem til, men det har overordnet set ikke noget med det her projekt at gøre.

(Kort bemærkning).

Rune Lund (EL):

Jeg synes, at det, transport- og energiministeren siger her, er meget interessant. Vi er nogle, som rent faktisk går op i, hvilken linjeføring der skal laves, hvilken linjeføring der skal undersøges, for at man senere kan beslutte, hvilken linjeføring der til sin tid skal være. Det bliver betegnet som, jeg kunne ikke lige huske den præcise formulering, men det var i hvert fald noget med et stort tidsforbrug, og det synes jeg er en besynderlig måde at se en debat i Folketinget på. Jeg synes faktisk, det er en meget pinlig måde at se debatten på.

Kl. 14.25

Jeg synes hellere, transport- og energiministeren skulle fortælle, hvad transport- og energiministeren rent indholdsmæssigt mener om det ændringsforslag, som Enhedslisten har stillet. Den debat kunne jeg godt tænke mig at føre med transport- og energiministeren. Kan vi få den debat, eller er det noget, ministeren ikke er interesseret i?

Formanden:

Der er ikke flere, der har bedt om ordet. Jo, hr. Rune Lund.

Rune Lund (EL):

Jeg bliver nødt til at tage min ordførelse i anden runde og bare endnu en gang understrege, at jeg synes, at den måde, det her ændringsforslag er blevet behandlet på af transport- og energiministeren, er fuldstændig absurd. Vi har en masse mennesker i Køge Bugt-området, som siger, at de har store problemer med den linjeføring, der er foreslået i det her lovforslag, og at de har nogle ideer til, hvordan tingene kunne hænges sammen på en anden måde. Så er vi nogle i Enhedslisten, som har lavet et forslag om, at man bør undersøge en alternativ linjeføring som et fornuftigt grundlag for senere at kunne foreslå, hvor den her linje skal bygges.

Så får man at vide af transport- og energiministeren: Jamen det er søreme spild af tid, og Enhedslisten står og spilder Folketingets tid. Men transport- og energiministeren gider ikke gå på Folketingets talerstol og helt konkret kommentere indholdet af det ændringsforslag, som Enhedslisten har stillet. Jeg må bare sige, at jeg synes, at det er virkelig, virkelig pinligt, og at jeg synes, at det er manglende respekt for det her Folketing.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 9 stemte for, 104 imod.

Ændringsforslag nr. 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Anden behandling af lovforslag nr. L 99: Forslag til lov om ændring af lov om social service, lov om social pension og lov om højeste, mellemste, forhøjet almindelig og almindelig fortidspension m.v. (Bemyndigelse til at fastsætte regler om administration af kommunale krav om mellemstatslig refusion efter EF-retten m.v.).

Af socialministeren (Eva Kjer Hansen). (Fremsat 6/12 2006. Første behandling 16/1 2007. Betænkning 22/2 2007).

Der var stillet 6 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 forkastedes, idet 50 stemte for, 63 imod.