

Hertil kommer, at nybygningsløsningen er så stor en samlet investering, at det forekommer overordentlig tvivlsomt, om den nogen sinde bliver til noget.

Udbygningsløsningen kan derimod gennemføres i etaper, hvor hver enkelt etape giver en betydelig gevinst i sig selv. Eksempelvis: 1. etape: Et 5. spor mellem København og Høje Taastrup. 2. etape: Et 6. spor på samme strækning. 3. etape: Et 5. og 6. spor mellem Ringsted og Roskilde. En sådan strategi vil for hver etape blandt andet give større regularitet, fordi de forskellige ekstra spor giver overhalings- og omkørselsmuligheder. Denne strategi er aldrig blevet ordentlig analyseret, skønt forudsætningerne for en sådan analyse er til stede.

I forlængelse heraf er det besynderligt, at der ikke samtidig med denne beslutning er truffet beslutning om, hvad der skal ske på Nordvestbanen. Trafikministeren har tilkendegivet, at et dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød har høj prioritet, men eftersom langt de fleste af de passagerer, der bruger denne bane, skal til/fra København, burde det være klargjort, hvorledes dobbeltsporet bedst spiller sammen med de forskellige løsninger på København-Ringsted-problemet. Uden forgreningen til Kastrup giver S-tog til Roskilde nemlig ikke kapacitet til at køre flere regionaltog igennem mellem København og Roskilde og videre ad Nordvestbanen. Med forgreningen til Kastrup øges antallet af kanaler med 1-2, mens udbygningsløsningen ville give en rigelig kapacitet, høj komfort og færre forsinkelser.

SF's medlem af udvalget finder også, at for så vidt angår S-tog til Roskilde, er der en betydelig usikkerhed om, hvorvidt de kan fungere tilfredsstillende på strækningen Høje Taastrup-Roskil-

de, hvor S-tog blandes med andre tog. Der er problemer med signal- og sikkerhedssystemer – ud over de forskellige perronhøjder. Det er desværre meget tænkeligt, at der vil opstå regularitetsproblemer, som så vil forplante sig til det øvrige S-togs-net og derved trække regulariteten her ned mod den væsentlig ringere regularitet for de øvrige tog.

Enhedslistens medlem af udvalget støtter ikke lovforslaget, der udgør et element i regeringens motorvejsforlig med de borgerlige. S-togs-løsningen til Roskilde er en discountløsning af jernbaneproblemerne mellem København og Ringsted. Enhedslisten skal endvidere understrege, at regeringens aftale med de borgerlige ikke indeholder noget om finansiering af milliardinvesteringen i de tostrømsstog, som ud over ombygningerne til 800 mio. kr. er nødvendig for at gennemføre S-togs-løsningen.

Enhedslisten opfordrer regeringen til at tage den voksende kritik af S-togs-løsningen til sig og i stedet konvertere de planlagte midler til udbygning af et 5. spor, hvilket giver en mere langsigtet løsning på kapacitetsproblemerne.

Enhedslisten er grundlæggende af den opfattelse, at pendling mellem købstæderne Helsingør, Roskilde, Køge og København hverken skal ske i biler eller i S-tog, men bedst løses via effektive regionaltogetsforbindelser.

Kristeligt Folkeparti og Demokratisk Folkeparti var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

*Poul Andersen (S) nfm. Holger Graversen (S) Søren Hansen (S) Helge Mortensen (S)
Jytte Wittrock (S) Margrete Auken (SF) Arne Melchior (CD) fmd. Vibeke Peschardt (RV)
Søren Kolstrup (EL) Svend Heiselberg (V) Kristian Jensen (V) Svend Erik Hovmand (V)
Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF) Klaus Kjær (DF)
Mogens Andreasen (UP)*

Kristeligt Folkeparti og Demokratisk Folkeparti havde ikke medlemmer i udvalget.