

Fru Margrete Auken fik næsten afsky i stemmen, da hun tog ordet S-tog i sin mund. Jeg må jo tilstå, at jeg har en fornemmelse af, at der er ret mange mennesker, som daglig tilbringer ret megen tid i et S-tog.

En af årsagerne til, at nogle kan have så let ved at misforstå forslaget, fejlfortolke det, misinformere om det, er måske, at det hedder S-tog til Roskilde, for så tror man, at det kun handler om S-tog. Det er jo ikke korrekt, og det ved man også godt, hvis man i øvrigt har bare en minimal grad af positiv vilje til i det mindste at læse forslaget.

Det, det handler om, er en løsning, en begyndende løsning af det kapacitetsproblem, som er det mest alvorlige for jernbaner i Danmark, nemlig flaskehalsen mellem København og Roskilde. Derfor er det også forkert at fremstille det, som om man med den her løsning løser problemet definitivt. Det er der ikke nogen, der påstår. Det, som sker, er, at vi får startet den løsning, som er afgørende for, at vi kan køre flere passagerer og mere gods på jernbanen.

Situationen var jo den, at udviklingen var blokeret, så man ikke ville kunne få beslutninger på det her område før efter 2005. Nu har vi faktisk et forslag her, som sikrer, at vi har den første fase, nemlig S-tog til Roskilde, gennemført i 2005. Samtidig ligger der jo det i forslaget, at der allerede inden er åbnet op for en videre beslutning om forlængelse af S-toget til Kastrup, som vil frisætte endnu mere kapacitet.

Derudover lægges der også op til, at man vil kunne beslutte et femte spor, som vil kunne give yderligere kapacitet.

Endelig er der det helt afgørende, at man i forlængelse af det her netop ville skulle tage fat på det, som også hr. Brian Mikkelsen var inde på, nemlig en løsning af problemerne med hensyn til Nordvestbanen. Dermed får man en integreret løsning af hele pendlerproblemet i hovedstadsområdet.

Det er det, som jeg ser som perspektivet i det her. Der er klare fordele i det her: Vi får startet nu, vi får flere tog, og vi får bedre plads, vi får en bedre service. Det er faktisk ikke korrekt, når der siges, at man skal skifte, som det bliver sagt her; det er faktisk sådan, at der er langt færre, som skal skifte. Det er sådan, at når man ser på de pendlere, der kommer fra Roskilde, så er det faktisk kun dem, som i dag står af i Hedehusene og Trekroner, som får et skift mere. Det vil sige, at det drejer sig om, at der dagligt er ca. 650 personer, som skifter i dag, som fremover undgår at

skifte, mens der højst er 35, som kommer til at skifte mere. Det anser jeg faktisk for at være en klar forbedring.

Så er der også blevet sagt, at vi hugger togene fra den ene aftale og betaler den anden med. Nej, det kunne vi aldrig drømme om, og det er der heller ikke belæg for. Tværtimod er det sådan, at vi køber 15 nye S-tog, hvilket frisætter 10 S-tog af de eksisterende, som kan bruges til at øge kvaliteten af S-togs-betjeningen på det øvrige net. Der er intet som helst oplæg i det her til, at man skal tage 9 tog ud og finansiere med det her. Det er fri fantasi og et udtryk for, at man gør sig mest muligt umage for at forvirre begreberne meget.

Det blev også sagt, at der ikke er sat penge af til støjforanstaltninger i forslaget. Det er heller ikke korrekt. Det er sådan, at der i projektet er afsat mere end 200 mio. kr. til supplerende afhjælpende støjforanstaltninger langs vestbanen København-Roskilde. Omlægning fra regional-tog til S-tog vil i sig selv ikke medføre øget støj, tværtimod. Men de støjforanstaltninger, der tidligere er gennemført, lever ikke op til det trafikomfang, der ventes i 2005, og det rådes der faktisk bod på med den ekstra satsning i forbindelse med S-togs-projektet. I realiteten stilles beboerne langs banen dermed mærkbart bedre, end de ville være stillet uden projektets gennemførelse. Det er der altså faktisk taget højde for.

Så jeg mener, at der er en række klare fordele ved projektet, netop også når projektet ses i den sammenhæng, det indgår i, nemlig som et trin i løsningen af de helt afgørende problemer, som eksisterer, ikke bare for den københavnske pendlertrafik, men også for den overordnede fjerntrafik.

Det er jo sådan, at når vi gennemfører det her, så aflastes fjerntogene jo også på strækningen mellem København og Roskilde. Der bliver faktisk bedre plads, og nogle af togene kommer faktisk til at køre hurtigere igennem, fordi de ikke behøver at standse så mange steder som tidligere.

Endelig giver det jo den store, store fordel for alle folk på den københavnske vestegn, at de faktisk får flere tog, og at de får mulighed for at skifte direkte til de nye og bedre forbindelser, som kommer i fremtiden, f.eks. til Ringbanen, hvor man ellers ville skulle lave andre ting, og derved faktisk får færre skift.

Så jeg mener altså, at det her er en meget, jeg vil næsten sige religiøst betinget debat, og det er ikke, fordi jeg tænker specielt på SF's ordfører,