

det ikke løst. Det synes jeg, vi skal holde fast ved.

Jeg vil godt lige tjekke op på det der med støj. Det er så forhåbentlig noget, vi kan få klaret. Det er højt prioriteret, at vi går i gang med at lave støjbekæmpelse.

Men den der med togene, kære trafikminister, den går altså ikke. Det er ikke S-tog – hør lige efter, undskyld jeg siger det, for det er en alvorlig sag det her – det er ikke S-tog, der indgår i vores aftale. Det er det altså ikke. Det er regionaltog og fjerntog, der indgår i vores aftale. Det er ikke S-tog, og det kan ikke veksles. Sådan er det bare, og det er blevet sagt lynende klart fra vores finanslovforhandlere også i det her forløb. Så jeg vil bare lige sige, at der skal altså skaffes penge et andet sted i den her sammenhæng.

Men vi vil gå ned og tjekke, hvor mange af de tog der faktisk kommer til at standse i Valby og i Høje Taastrup, vi vil have klarhed over, hvordan rentabiliteten ser ud i de forskellige ting, og så skal vi altså have netop overhalingsmodellen ind i foretagendet også.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Lidt afhængigt af, om jeg har forstået hr. Søren Kolstrup rigtigt – hr. Søren Kolstrup spurgte, om jeg kunne bekræfte, at det var regeringens mål at få så mange som muligt til at køre i de hvide tog – vil jeg sige helt overordnet, at vi selvfølgelig er interesseret i at få så mange som muligt til at køre i de hvide tog, men hvis det drejer sig om strækningen mellem Roskilde og København, finder jeg, at spørgsmålet er absurd.

Det er sådan, at der i de beregninger, der ligger til forslaget, er forudsat, at alle dem, der i dag tager det hvide tog, stort set fortsætter med at tage det hvide tog, men at dem, der i øvrigt har et formål andre steder, vil lade sig friste af flere afgang og flere S-tog. Det er ikke sådan, at man kan sige noget som helst om, hvordan og hvorledes folk i Roskilde og Taastrup kører i hvide tog. Ja, det gør de vel, som også fru Margrete Auken siger, hvis de skal helt ind til Hovedbanegården.

Når jeg sagde til fru Margrete Auken, at jeg godt kan finde på at tage S-toget til Høje Taastrup, så er det, fordi jeg stiger på i Hvidovre, og der er det sådan set lidt af en omvej at køre ind til Københavns Hovedbanegård først eller for den sags skyld til Valby; der er det faktisk meget hurtigere for mig at tage S-toget i Hvidovre. Så selv om fru Margrete Auken tvivler på min in-

telligens, har jeg altså fundet ud af læse køreplanen, sådan at jeg kan finde ud af, hvordan jeg kan komme effektivt frem, og det tror jeg faktisk også andre folk på vestegnen vil kunne. Og det her er altså et langt mere fleksibelt tilbud til folk på vestegnen end det eksisterende.

Jeg er enig med fru Margrete Auken i, at diskussionen om det femte spor er væsentlig. Det er også derfor, vi har det med, og det er også derfor, vi vil benytte enhver lejlighed til at sikre, at det i givet fald kommer i spil. Det er derfor, der er sikret mulighed for at gøre det, ligesom vi også er optaget af forlængelsen af S-toget til Kastrup, som faktisk vil være noget, som vil frisætte ganske meget kapacitet.

Så er det sådan, at vi ikke bruger nogen tog fra fru Margrete Aukens aftale til at finansiere det her med; det gør vi altså ikke. Det her finansieres ved lånoptagelse for DSB, og de finansieringsomkostninger, der medgår til det, dækkes af det merprøvenu, som kommer ind ved projektet. Sådan er den side af sagen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Til det sidste: Bare vi husker, at det er 92 tog, vi har, og ikke 83. Bare vi lige holder fast ved det.

Så vil jeg lige sige, at det er fuldstændig rigtigt med hensyn til Hvidovre og Glostrup, som man i øvrigt, hvis man havde valgt udbygningsløsningen, kunne lave nogle formidable ting for, den helt store pendlerstation, men med hensyn til Valby, der er den næststørste station, ville det da være godt at få bekræftet heroppefra, at der ikke kommer til at standse færre tog af dem, der går hurtigt igennem, i Valby, end der gjorde før.

For det er Taastrup og Valby, vi har kig på hos os, når vi diskuterer, om det her faktisk er en forbedring. Det skal vi have klarhed over. Noget at det, som jeg kan høre hele vejen rundt, er, at hr. Hovmands vælgere, hr. Brian Mikkelsens vælgere og trafikministerens, hr. Jacob Bukstis kommende vælgere vil være meget interesserede i at finde ud af det, for det er faktisk store stationer i denne her sammenhæng.

Det, man da kunne spørge sig selv om, er: Hvorfor begynder vi ikke med femtesporet, som kunne løse de her problemer? Lad os tage Kastrup med ind i det – det er jo ikke med i det her. Kastrup har en negativ rentabilitet, så vidt jeg kan se af beregningerne, en negativ rentabilitet.

Så det er en underlig måde at lirke noget igennem på, som kunne gøres på en anden måde.