

de været med til det her, så havde vi opstillet en lang række forudsætninger. På ganske få minutter kan man lave den her discountløsning sammen med de borgerlige. Enhedslisten siger velbekomme. Hovedstadsområdet havde fortjent det bedre.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Der har været stillet mange spørgsmål i den her sag, også nogle på et – hvis jeg skal sige det pænt – tendentiøst og forfejlet grundlag. De har haft en tendens til at fortabe sig i tekniske detaljer. Derfor har jeg sådan set lyst til bare kort at opliste 14 klare begrundelser for forslaget, som jeg ser som et væsentligt første bidrag til løsningen af kapacitetsproblemerne på banen mellem Københavns Hovedbanegård og Roskilde.

Punkt 1: S-togs-løsningen er et forholdsvis lille projekt, men med relativt store fordele. Det giver større fordel for pengene end noget andet projekt mellem København og Roskilde.

Punkt 2: S-togs-løsningen kommer både S-togs-passagerer og regionaltogspassagerer til gode.

Punkt 3: S-togs-løsningen giver hurtigere rejsetider. 5 mio. S-togs-passagerer om året fra Glostrup, Albertslund og Taastrup får 5 minutter hurtigere rejsetid til det centrale København. Regionaltogspassagerer får mulighed for lidt hurtigere rejsetider mellem Roskilde og København afhængig af, hvordan man vægter ønsket om, at alle tog stopper overalt.

Punkt 4: S-togs-løsningen betyder, at regionaltog aflastes for 2 mio. lokalpassagerer årligt til Hedehusene og Trekroner.

Punkt 5: S-togs-løsningen letter 240.000 rejser årligt for et skift mellem Roskilde, Hedehusene, Trekroner og Taastrup, Albertslund, Danshøj og Vesterport. Kun 13.000 rejser fra Hedehusene og Trekroner til Viby, Borup og Ringsted mister direkte forbindelse.

Punkt 6: S-togs-løsningen indeholder for 2 mio. kr. ekstra indsats mod støj langs Vestbanen.

Punkt 7: S-togs-løsningen giver mulighed for hyppig drift til lufthavnen i næste fase.

Punkt 8: S-togs-løsningen giver fuldt udbygget plads til kvartersdrift på Nordvestbanen, når der bliver dobbeltspor her.

Punkt 9: S-togs-løsningen er så meget billigere end næstbilligste løsning, nemlig femtesporet, at besparelsen for statskassen i forhold hertil svarer til prisen for et dobbeltspor på Nordvestbanen.

Punkt 10: S-togs-løsningen giver mulighed for en ny station i Roskildes sydvestkvarter med parkér og rejs samt betjening af lokalområdet.

Punkt 11: S-togs-løsningen indeholder udviklingsperspektiver, idet den nye togtype kan bruges flere steder og optimere brugen af banenettet i hovedstadsregionen.

Punkt 12: S-togs-løsningen giver Glostrup væsentlige forbedringer og en central placering med i første omgang fire tog i timen til Roskilde samt tog mellem Glostrup og København ni gange i timen.

Punkt 13: S-togs-løsningen giver 1,5 mio. nye togrejser om året som følge af flere og hurtigere tog, og

punkt 14: S-togs-løsningen øger ikke presset på banegårdskapaciteten i København.

Lad mig dernæst konstatere, at der i den lange række af spørgsmål eller indlæg ikke er fremkommet et eneste holdbart argument af teknisk, økonomisk eller trafikal art mod løsningen. Jeg er kort sagt sikker på, at når togene til sin tid kommer til at køre, så vil man betragte projektet som en indlysende rigtig disposition.

Spørgsmål om dobbeltspor på Nordvestbanen har fået en central placering i debatten. Nogle har ligefrem foreslået at bytte S-togsprojektet med et dobbeltspor på Nordvestbanen. Det er at vende tingene på hovedet. Der eksisterer ikke et reelt valg mellem et dobbeltspor på Nordvestbanen og S-tog til Roskilde, eller for den sags skyld et femte spor, Hvidovre-Høje Taastrup.

Der er ikke noget teknisk til hinder for at lave et dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød, men man kan bare ikke bruge det til at køre flere tog, medmindre man da kun vil køre dem til Roskilde.

Kapaciteten må udvides øst for Roskilde, før projektet om Nordvestbanen for alvor giver mening. Man bør i Nordvestsjælland glæde sig over, at realiseringen af et dobbeltspor Lejre-Vipperød er rykket et godt stykke nærmere med S-togs-løsningen.

Skulle vi bare have valgt den næstbilligste løsning øst for Roskilde, nemlig femtesporet, ville det have kostet statskassen så meget ekstra, at det svarer til prisen for dobbeltsporet. En detalje, som flere har haft en evne til at overse.

Men jeg tilslutter mig uden forbehold, at der er mange gode argumenter for dobbeltspor på Nordvestbanen, og jeg har også givet tilsagn om, at Nordvestbanen prioriteres meget højt ef-