

ter S-tog til Kastrup, som er en relativt overkommelig sag.

Der har så endelig været rejst spørgsmål om de langsigtede perspektiver i forslaget. Der har i 1998 og 1999 været gennemført et stort og meget omfattende undersøgelsesarbejde og en omfattende høringsprocedure. Det har givet et solidt grundlag for at overveje den langsigtede strategi.

Undersøgelserne viste, at en nybygningsløsning vil rumme de største udviklingsperspektiver. Den vil give nye områder ved Køge Bugt og i Central- og Sydsjælland banebetjening. Fordelen vil komme både pendlertrafik og fjerntrafik til gode. Endvidere vil den kunne føre transitgodstrafikken uden om de tætbebyggede områder i Københavns vestegn.

En væsentlig vanskelighed ved København-Ringsted-jernbaneprojektet har været at finde en miljømæssig acceptabel udførelse af banen fra København. Problemerne har især vedrørt det fysiske miljø, herunder den grønne kile, støjpåvirkning og den visuelle indflydelse på de berørte boligområder.

I 1999 blev der forsøgt truffet beslutning om fravalg af visse løsningsmuligheder. Det lykkedes kun delvis, idet der tilbage stod flere varianter og dermed væsentlige valg. Desuden var der efter min vurdering væsentlige problemer ved alle de tilbageværende varianter og af samme grund uklarhed om de politiske muligheder for at samle flertal for overhovedet at gennemføre projektet.

Reservationerne for en ny bane er relativt overkommelige, medens reservationerne til en fuld udbygningsløsning er mere komplicerede.

På den baggrund er det ikke rimeligt at oprettholde reservationer til to ekstra spor København-Høje Taastrup samt mellem Roskilde og Ringsted, som vil være mærkbare for de berørte kommuner og lægge begrænsninger for udvikling med kun lille sandsynlighed for nogen sinde at blive udnyttet.

Kombinationen af en vis udbygning af kapaciteten straks, altså S-tog til Roskilde, og sikringen af fremtidige kapacitetsmuligheder – femte spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup samt nybygningsløsningen via Køge – er efter min mening den bedste løsning på et vanskeligt problem.

Den forbedrer trafikbetjeningen på kort sigt på Vestbanen, og der er afsat penge til en øget indsats mod støjproblemer for beboerne langs banen.

Den åbner derudover for den store udbygning via Køge, som allerede i undersøgelserne i 1998 blev identificeret som det projekt, der havde den bedste samfundsøkonomi, og som i øvrigt var karakteristisk ved, at den belastede forholdsvis få beboere langs banen.

Margrete Auken (SF):

Det var jo en imponerende række af argumenter.

Jeg kunne ikke nå at notere dem ned i den fart. Jeg tror, at jeg kunne svare stort set på dem alle sammen. Jeg kunne stå og vise, hvordan mange af dem var mildt sagt tendentiøse for nu at bruge det udtryk, som trafikministeren selv brugte om de spørgsmål, der var stillet.

Jeg vil godt lige gøre opmærksom på én ting: Hvis der skal være forbedringer for regionaltoget, så forudsætter det da, at det her tog er bygget videre til Kastrup. Det vil åbne en til to kanaler. Ellers får vi ingen forbedringer for regionaltoget.

Derfor er det en påstand, hvis man mener, at der skal være den sammenhæng Lejre-Vipperød og det her. Den mener jeg ikke nødvendigvis er der. For det pres, der generelt er på strækningen, er der hele vejen fra. Og de passager skal ind i øjeblikket. De står bare fast, og de har dårlig komfort. Men de er der jo i øjeblikket og skal videre ind, når de kommer til Roskilde.

Hvis man skulle øge deres komfort, betyder det jo altså med den løsning, vi har nu, at de skal skifte, medmindre vi har bygget – og det sagde trafikministeren også – hele vejen til Kastrup. Der er simpelt hen mange penge i det her forslag, og rentabiliteten for Kastrup-løsningen er negativ. Det kan man også se. Nogle svar har vi jo kunnet grave ud af ministeren hen ad vejen. Der er altså negativ rentabilitet på det. Så den der løsning er ikke noget, der vil presse sig voldsomt på for at komme igennem.

Derudover er der altså to ting at sige, og så skal det så være det, vi kører med i vores sammenhæng her – nej, tre.

Den ene ting er, at den løsning, vi får nu, er en ren københavnerløsning. Den har ingen forbedringer for resten af landet. Det, vi stod med i udbygningsløsningen, var noget, der kom resten af landet til gode og ikke bare den sjællandske regionaltrafik. Når man render ind i et forsinket tog, er det næsten altid, fordi der er et andet forsinket tog foran. Og der er ingen muligheder for at kompensere det i denne her discountløsning, vi står med nu.