

gerne. Men V og K blev først sat af, da togrevisi-
onen definitivt afgjorde, at de ikke ville betale
for billetten. Vi ville gerne have haft V og K
med. Lad nu det være sagt først.

Lige én ting til om forlig, inden jeg går videre.
Forliget drejer sig om, hvorvidt vi bliver inddraget
i DSB-forhandlingerne fremover, fordi vi var
med i det i 1998, da tilsluttede vi os det. Og det
er det, vi så pludselig ikke bliver mere; det er
det, vi brokker os over, og det vil vi blive ved
med, indtil vi altså må slå fast, at man ikke kan
lave aftaler med denne her regering, og det tids-
punkt kommer forhåbentlig ikke.

Kl. 11.35

Så er der blevet snakket en hel del om, at det
går så godt på vores jernbaner. En af de aftaler,
vi lavede, jeg tror meget bredt i midten af
1990'erne, var, at vi skulle undersøge Køben-
havn-Ringsted-muligheden. Der blev igangsat
kolossale høringer, fordi man dér registrerede, at
jernbanesuccesen på Storebælt, som vi alle sam-
men er glade for, medførte et voldsomt pres på
kapaciteten ind i København, som gjorde, at folk
fik et helt nyt forhold til Dybbølsbro Station. Der
var ikke ret mange, der kendte Dybbølsbro Sta-
tion før, men pludselig hang de derude og sag-
de: Hvad laver jeg her? De kunne ikke komme
ind til perron.

Det viste sig i løbet af den meget, meget store
høring, der var, hvor både Banestyrelsen og DSB
havde deres oplæg, hvor man inddrog folk osv.,
at man fik identificeret problemet. Problemet
var – og det var alle parter enige om – først og
fremmest et hovedbanegårdsproblem.

Det vil sige, at når vi snakker Nørreport i dag,
så snakker vi om et hovedsporsproblem. Vi
snakker ikke om lokale københavneproblemer,
men om, hvordan man kan få togene videre
igennem til Østerport. Vi får lavet lokoløsningen
nu, men den kan kun leve op til det, der i øje-
blikket kører af tog. Den kan ikke klare en øg-
ning af kapaciteten, og den øgning af kapacite-
ten er nødvendig, hvis det store potentiale af
pendlere, der faktisk er på det sjællandske om-
råde, skal kunne komme med, uden at det går
ud over hovedstrækningen på hovedsporet.

Det vil sige, at det er hele landet, vi taler om,
når vi taler om at få det tredje perronspor på
Nørreport, og man er under alle omstændighe-
der nødt til at gøre noget ved fjerntogsperronen,
fordi den burde være forbudt for børn, eller som
den tidligere trafikminister sagde i forhandlin-
gerne: Den ligner jo nærmest Afghanistan.

Det er den dyreste del af det at udvide den
perron og forlænge den. Så kunne man med det
samme komme i gang med at få lavet et tredje
perronspor, så vi kan få sendt togene igennem til
Østerport og skabe en bedre regularitet på hele
nettet og ikke bare på Kystbanen og lokalt.

Det synes jeg for det første skal siges, og jeg
synes, det er meget nedslående, at jeg nu kan
høre, at i hvert fald De Konservative mener, at
nu har man det godt nok på hovedsporet.

Nu skal vi så til igen at kigge på, hvor man er
valgt henne, når man skal se på, hvordan vi skal
lave jernbaneinvesteringer, sådan som det går
med trafikinvesteringer, og som det altid har
gjort, at man kan aflæse, hvor de stærkeste poli-
tikere i trafikken er valgt. Det går helt tilbage til
forrige eller forforrige århundrede, at man kan
se: Hvor ligger der jernbaner, hvor ligger der
hvad for nogle veje, hvad for nogle sving slår
de? De følger stort set folks bosteder.

Det havde været vores håb, at vi var kommet
ud over det vrøvl, og at vi nu kunne komme i
gang med at lave en fornuftig gennemdiskussi-
on af, hvad det er, vi har brug for.

Vi landede dengang, og det var under trafik-
minister fru Sonja Mikkelsen, på en løsning, som
der var opbakning til. Vi skulle udbygge sådan,
at vi fik klaret København, og vi kunne lave et
overhalingsspor og gerne to mellem Tåstrup og
Hvidovre, så vi kunne komme videre ad den vej.

Det blev skudt ned, jeg skal lade være med
sige af hvem og med hvilke motiver, men ned
blev det skudt, og så fik man i stedet for S-tog til
Roskilde. Det er SF ikke med i, og jeg vil bede
mindeligt om, at ministeren nu kigger på, hvad
det kommer til at koste.

For meget tyder på, at det bliver dyrere end at
lave femte spor, og det giver langt, langt mindre
på kapaciteten end det femte spor. Det skal først
være, hvis man kan køre det helt til Kastrup, at
vi overhovedet får noget, der bliver en forbed-
ring for pendlere der. Og det er altså ikke no-
get, der berører hovedsporet, hvad det andet vil-
le gøre.

Så det er meget vigtigt for os, at vi får det her
med, og at man ikke igen begynder at sige: Ja-
men der er nok en omfartsvej ved nord.

Så er der nogle andre steder, hvor der sidder
nogle, der har brug for en motorvej, for det har
de nu valgt, og det har de lovet deres vælgere.
Det er meget, meget store investeringer hver
eneste gang sammenlignet med det, vi skal igen-
nem med her.