

tiden altså ikke er ret stor. Det skyldes simpelt hen, at det femte spor skal etableres hurtigt, for at det kan komme til at fungere.

Hvorfor vil Socialdemokratiet ikke være med til sammen med os andre at stille nogle betingelser til regeringen om, at f.eks. jernbanaftalen skal opfyldes, før man begynder at poste penge ud i ting, der måske alligevel ingenting hjælper?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Kastrup? Nej, det er ikke en del af det, der foregår nu. Det er til Roskilde, og det har hele tiden været tanken. Kastrup har været nævnt som værende den anden løsning, der kan gås i gang med. Det er ikke det, der er signaleret her. Det, der er signaleret, er København-Roskilde, og det er det, vi skal tage stilling til i dag. Kastrup vil være et andet projekt, og det har vi hele tiden tilkendegivet.

Med hensyn til kapaciteten synes jeg nok, at man i denne forbindelse glemmer, at der altså også skal ske forbedringer på Københavns Hovedbanegård, som er et af problemerne for, at vi kan få en hurtigere togafvikling. Det ligger der jo altså også i nogle af de tiltag, som vi skal i gang med i fremtiden.

Kl. 14.15

Derfor kan man altså ikke kun snakke om kapaciteten i forhold til spor, det er også et spørgsmål om at få det væk fra Hovedbanegården. Det ligger i kortene, at det skal vi også have en løsning på.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil ikke sige, at der var almindelig enighed, da forliget blev indgået, om, at hvis ikke man havde Kastrup med, gav det ikke noget. Men der var så meget enighed om det, at hver eneste gang vi så på tallene igennem alle røgbomberne, og dem var der mange af, og kom ned til dem, kunne vi se, at det eneste sted, hvor det gav øget kapacitet, var, hvis man fik Kastrup med.

Derfor lå der dengang det i det, ikke at man havde aftalt, at man skulle bygge Kastrup, men at det var en helt klar forudsætning, hvis det her skulle give mening, så man kunne være sig selv bekendt bagefter. Nu er der jo på de rækker nøjsomhed med at være sig selv bekendt, det ved jeg godt, men alligevel var det det, der lå i det.

Nu har vi et forslag foran os her, og det bliver så kanonidiotisk åndssvagt dyrt, at det bliver det rene Anders And at lave – der bliver lavet

meget Anders And, det vil jeg medgive, men alligevel, det er så absurd i forhold til, at det ingenting giver.

Lokoløsningen, som jeg håber vi omsider er i gang med nu, håber jeg ikke man bruger til at undskylde, at København-Roskilde ikke er helt idiotisk.

Nørreport: Her er jeg selvfølgelig interesseret i at høre, om det var det, som hr. Poul Andersen sagde der lå i aftalen, at man var ved at gøre noget ved Nørreport, altså tredje perronspor, som jo er en del af Hovedbanegårdsløsningen.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg kan forstå, at det skal være en større trafikpolitisk udredning, jeg skal komme med her i dag. Det er både lokoløsning, det er Nørreport osv., der skal drages ind i det.

Jeg skal bare sige, at der foregik forhandling på flere planer på det tidspunkt, hvor denne aftale blev indgået. Den blev altså indgået med Venstre og De Konservative, og det er på det grundlag, der er lagt lovforslag frem her.

Det er rigtigt, at der var drøftelser med andre partier, hvor man kunne have gjort det anderledes, men det ønskede man jo ikke på daværende tidspunkt, og sådan er det. Derfor ligger der det lovforslag, der ligger her i dag.

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Poul Fischer som ordfører.

Poul Fischer (DF):

Lovforslag nr. L 164 handler om etablering af en S-togs-forbindelse mellem København og Roskilde på det eksisterende skinnenet. Man benytter S-togs-nettet mellem København og Høje Taastrup og fjernbanenettet mellem Høje Taastrup og Roskilde.

Dette fordrer nogle anlægsinvesteringer. Dels skal skinnenettet forbindes i Høje Taastrup, og dels skal der etableres et vendesporanlæg i Roskilde ved Roskilde Syd, hvor der i lovforslaget samtidig gives en bemyndigelse til trafikministeren til at kunne anlægge en ny station. Denne vil i givet fald blive placeret ca. 2 km sydvest for Roskilde Station. Der bliver tale om 20-minutters-drift, og DSB skal til betjeningen anskaffe nogle nye 2-system-S-tog.

Alt i alt vil denne udbygning betyde en række trafikale gevinster i form af nye direkte forbindelser, højere frekvens og kortere rejsetider for de nuværende passagerer, ligesom prognosebe-