

Så finder hr. Jacob Buksti ud af, at han kan komme ud af klemmen med København-Ringsted og »Bukstien« og »Kaalundsvinget« og hvad ved jeg, ved at foreslå det absurde S-tog til Roskilde. Så var det, at han gik fuldstændig i baglås, og vi så i stigende grad, at det er det der S-tog til Roskilde, som efter al sandsynlighed giver tekniske problemer, bl.a. på grund af 2-system-løsningen. Det kan godt være, at vores nuværende trafikminister er så ny i faget, at han ikke ved, hvor mange tekniske problemer der kan opstå, men vi andre, der har arbejdet med det i mange år, ved, at sådanne samkøringer af systemer kan give kolossale problemer. Det er meget, meget dyrt.

At køre S-tog i København er ikke altid en fornøjelse. Det er langsomt i sammenligning med regionaltog, og når man netop ikke får øget kapaciteten ude på hovedsporet, hvad man ikke gør, når man ikke får anden fase med af det her, så bliver det simpelt hen en ynkelighed. Prøv at spørge folk, der bor i Roskilde, om de ville tage S-toget til København, hvis de kan komme med et regionaltog eller fjerntog. Nej. Jeg bor selv i Valby, og vi kunne ikke drømme om at tage S-toget til Høje Taastrup, for det er en kedsommelig transportform i forhold til de dejlige regionaltog, vi har. Det er en forringelse.

Derudover øger det ikke kapaciteten, for vi kunne godt bære nogle byrder, hvis det gav noget til den anden side, men det eneste, det gør, er, at det koster kassen. Det koster kassen, og det er præcis sådan vi sagde dengang. En af grundene til, at vi ikke ville være med til det, var, at det var meget, meget dyrt.

Så stod vi i den situation, at vi kunne dokumentere, at det var noget bras, men det var min sandten efter hårdt arbejde, for det var ikke gode svar, vi fik, og jeg måtte sætte hele detektivholdet i sving med at få opklaret det. Vi fik det opklaret. Det var noget bras.

Og nu har vi fået en model præsenteret, som i stigende grad har vist, at det er noget bras, og har så igen sagt til Venstre og De Konservative, hvorfor man kører det her igennem, for man behøver da ikke at gøre det. Man kan få al sin asfalt, man har flertal for det. Dansk Folkeparti stemmer på hvad som helst ...

Formanden:

Ja, så lyser den røde lampe.

Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører. Og det ville fremme ekspeditionen, hvis man gik frem til ordførerbordet.

Martin Lidegaard (RV):

Historien om S-toget til Roskilde er lang. Den startede oprindeligt med ønsket om at skabe mere kapacitet på strækningen mellem Ringsted og København for at forbedre pendlingen, for at skabe bedre vilkår for godstrafikken, men først og fremmest for at give den kollektive trafik i hovedstadsområdet og i hele landet et stort og tiltrængt løft. Alle partier var enige om, at der var kapacitetsproblemer, og at disse problemer løses.

Til gengæld var det svært at blive enige om hvordan. Der blev diskuteret den store løsning med to nye spor ned over Køge til Ringsted; der blev diskuteret mulighed for at udvide med et femte og et sjette spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup kombineret med nye spor mellem Roskilde og Ringsted.

Men enden blev altså S-toget til Roskilde med en første etape, der ville give S-tog fra Roskilde til København, og en anden etape til Kastrup, der ville give en meget tiltrængt udvidelse af kapaciteten, fordi man ville skaffe en ekstra togkanal ved at fjerne det nuværende regionaltog mellem Roskilde og Kastrup. Denne løsning var ikke den bedste, men den var den billigste her og nu og den samfundsøkonomisk mest rentable, hvis man kigger isoleret på strækningen Roskilde-København.

Det efterfølgende viser, at anden etape af dette projekt næppe kan realiseres, og hvis det skal realiseres, vil det blive mellem dobbelt så dyrt og tre gange så dyrt som forudsat. Dermed ryger en meget væsentlig forudsætning for hele meningen med S-tog til Roskilde, for nu vil denne løsning grundlæggende ikke bidrage til at løse det kapacitetsproblem, som det hele startede med.

Derfor har Det Radikale Venstre ikke lagt skjul på, at vi på baggrund af de nye oplysninger fandt det naturligt, at forligspartierne mødtes igen for at diskutere, om vi stadig fandt det fornuftigt at bruge 800 mio. danske skatte kroner på denne løsning, eller vi i stedet skulle finde det politiske mod til at beslutte os for den løsning, som vi alle sammen ved må blive svaret på kapacitetsproblemerne før eller siden, nemlig en udvidelse af femte og gerne sjette spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup eller den forkromede Køgeløsning. Vi kommer under alle omstændigheder til at kigge på disse projekter, ikke mindst hvis et flertal i Folketinget beslutter sig for en Femernforbindelse.