

anlægsloven om udbygning af Frederikssundsbanen.

Det var også den opfattelse, der lå bag, da vi vedtog DSB's rammeaftale for 1995-1998. Jeg skal afstå fra at bore i, hvilke økonomiske beregningsmetoder der dengang blev anvendt i DSB, men det kan ikke alene være inflationen, der har gjort sig gældende ved de sidste beregninger; vi håber, ministerens regnekundskaber forhåbentlig er bedre på alle andre områder; ellers vil ministeren forregne sig med henblik på Venstres støtte til anlægsloven i 1997.

Men vi hilser projekteringsloven velkommen, og vi vil støtte lovforslaget, og hvad angår ministerens bemyndigelse i lovforslaget til nedlæggelse af nævnte godsbanestrækning kan vi støtte den.

Brian Mikkelsen (KF):

Da vor ordfører på dette lovforslag, hr. Stefan G. Rasmussen, desværre ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne oplæse følgende:

Det er med stor tilfredshed, at vi nu kan konstatere, at den rapport, vi modtog i april 1994, var foreløbig. Rapporten, der var fuld af tal og flotte farver, bar titlen: »Frederikssundsbanen, udbygning, behov og muligheder«. Og som før nævnt heldigvis påført teksten: Foreløbig udgave.

Nu knap 2 år efter ved vi, at tallene i denne rapport mildest talt var skudt noget forbi, så i stedet for rapportens skøn på knap 4 mio. kr. for en totaludbygning af S-togs-strækningen Ballerup-Frederikssund tyder det nu på, at den hårdt tiltrængte udbygning af S-toget til Frederikssund muligvis kommer til at koste omkring 1 mia. kr. Det er da et fejlskøn, der vil noget. Det Konservative Folkeparti kan kun rose trafikministeren for hans bestræbelser på at få begrundet dette fejlskøn samt at hindre, at sådanne miskalkulationer kan opstå i fremtiden.

Men desværre er det ikke den eneste misser, der findes i førnævnte rapport. Den foreløbige rapport skitserer nemlig udbygningen af strækningen til Frederikssund som et anlægsforløb med fire etaper. Det mener Det Konservative Folkeparti er forkert, og vi håber, at ministerens hurtige fremsættelse af denne projekteringslov indikerer, at han er enig med os i dette. Er dette tilfældet, kan vi til gengæld love ministeren at være positive over for en meget hurtig behandling af både projekteringsloven og den efterfølgende anlægslov.

Jeg tror personlig, det er de færreste, der ikke kan indse, at en snarlig udbygning af S-togsstrækningen Ballerup-Frederikssund er af overordentlig stor betydning ikke bare for den trafikale afvikling i området, hvor en af Danmarks mest trafikerede veje, Frederikssundsvejen, findes, men også for den kommende erhvervsmæssige udvikling af området langs S-togsbanen i det, der nu kaldes Frederikssundsfingeren.

Frederikssundsfingeren er den eneste af hovedstadsregionens fingre, der endnu ikke har hverken motorvej eller som et minimum 10-minutters-drift på S-togs-linjen. Det har ganske givet været en medvirkende årsag til den hæmmede udvikling i netop denne finger, og det har i hvert fald givet det stærkt overfyldte S-tog, som jeg selv har kørt meget med, øgenavnet Sildeekspresen. Det skal være slut nu.

Det er derfor vigtigt nu så at sige at få banet vej for de infrastrukturelle investeringer i denne finger, og Det Konservative Folkeparti kan således og til fulde støtte det her fremsatte lovforslag.

Tommy Dinesen (SF):

Der er ikke et øje tørt i SF's folketingsgruppe, når vi skal stemme om et nyt spor til tog. Derfor synes vi selvfølgelig også, at dette er et udmærket lovforslag, og vi støtter det varmt.

Jeg skal ikke undlade at sige, at da jeg læste forslaget og så, at det første projekteringsforslag blev lavet for 21 år siden, tænkte jeg, at det måske er baggrunden for, at man har regnet sådan fejl i DSB i starten, men det er nok ikke med baggrund i det, at det er sket.

Jeg vil godt sige til ministeren, at det nogle gange er svært at forsvare DSB, når man får den slags, som man ser her, hvor der er regnet næsten 50 pct. galt fra starten af – så er jeg nærmest ligeglad med, hvor fejlen er. Det er svært, for det er noget af det, vi hører, når vi kommer ud, og det er noget af det, der bliver brugt mod DSB.

Med hensyn til nedlæggelse af strækningen Københavns Godsbanegård-Amagerbro og Islands Brygge er SF principielt imod nedlæggelse af togstrækninger; tværtimod går vi den modsatte vej, som jeg startede med at sige. Men vi vil godt stille nogle spørgsmål med baggrund i det forslag, der ligger her, og eftersom det er Københavns Kommune og Københavns Amt, der er kommet med forslaget, vil vi godt kigge på det – selvfølgelig positivt, men vi har nogle