

spørgsmål, vi godt vil have besvaret desangående.

Vibeke Peschardt (RV):

En god gerning kan jo ikke gøres for tit, og derfor synes vi også, det er en god ting, at vi nu igen fremsætter et lovforslag om projekteringen af det dobbelte spor fra Ballerup til Frederikssund. Det skete, så vidt man kan se af bemærkningerne, sidste gang i 1975, hvor man også vedtog et projekteringsforslag for denne S-bane.

Til gengæld er anledningen til, at vi får det igen, jo ikke helt så underholdende. De tal, der er oplyst i rammeaftalen om DSB's økonomi for efteråret 1984, holder ikke, siger man nu, og det er da godt, vi får det at vide på så tidligt et tidspunkt, at man eventuelt kan nå at rette skaderne op enten ved omprioritering inden for rammerne eller måske ved omprioriteringer inden for det samlede statsbudget.

Når jeg siger det på den måde, er det for at understrege, hvor vigtig vi i Det Radikale Venstre finder denne sag. Den er vigtig for området, for udviklingen af hele den del af Frederiksborg Amt, hovedstadsreformen in mente.

Sagen skulle meget nødig forsinkes på grund af disse fejlskøn, og vi ser da også ministerens fremsættelse af forslaget som en måde at drive sagen frem på. Der er i hvert fald nogle penge, 260 mio. kr., så man kan tage fat, så snart projekteringsloven er færdig; så kan man begynde at ekspropriere m.v.

Det siger sig selv, at vi støtter forslaget og gerne vil have dette dobbeltspor udført så hurtigt som muligt. Vi kan også støtte den øvrige del af forslaget.

Jan Kópke Christensen (FP):

Der er to ting, der gør sig gældende i dette lovforslag, og det er for det første forslaget om projektering og udbygning af Frederikssundsbanen, altså et nyt 2. spor og anlæg af nye stationer, og det vil vi under udvalgsbehandlingen godt prøve at dykke lidt ned i.

Nu er der kommet nye tal frem om, hvad udgifterne bliver, og det er rigtigt, som SF's ordfører siger, at tilliden til DSB kan ligge et lille sted efterhånden med hensyn til de tal, man kommer frem til. Vi vil altså under udvalgsbehandlingen se nærmere på disse overslag fra DSB, også på, hvorvidt de sidste tal, der er kommet frem, nu vil holde.

Derudover er der det aspekt, at der er et forslag om nedlæggelse af Københavns havnebane

og forbindelsesbane, og det støtter vi et hundrede procent, men det første forslag, der ligger her, vil vi godt se lidt nærmere på.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten vil gerne bekræfte, at vi varmt støtter udvidelsen af Frederikssundsbanen med yderligere et S-togs-spor. Og så ikke mere om det.

Derimod støtter vi ikke den bunkelovgivning, som man meget ofte kommer med fra Trafikministeriets side, hvor man lægger forslag sammen, der intet har med hinanden at gøre. Enhedslisten kan ikke støtte § 3 i lovforslaget, som altså ikke har en døjt at gøre med S-togsprojektet, men som ministeren af uvisse grunde har valgt at lade indgå i dette forslag. § 3 handler om nedlæggelse af havnebanen mellem Københavns Godsbanegård og Amagerbro. Jeg vil anbefale ministeren meget at adskille de to vidt forskellige forslag, da vi fra Enhedslistens side ellers må se os nødsaget til at stemme nej til det samlede lovforslag.

Argumentet for at nedlægge havnebanen er angiveligt, at man vil spare en udgift på 8 mio. kr. til en renovering af jernbanebroen ved Langebro. Man har nu opdaget, at jernbaner altså er noget, der skal vedligeholdes, og den brug- og-smid-væk-taktik, der ligger i, at man efter bare 100 år agter at smide sådan en jernbane væk, fordi man ikke har kunnet finde ud af at vedligeholde den undervejs, kan vi altså ikke støtte.

Vi er fra Enhedslistens side principielt imod at nedlægge jernbanelinjer, som ved en ændret trafikpolitik ville kunne finde en fornuftig udnyttelse. I forbindelse med ikke mindre end to trafikforespørgsler i indeværende samling har et flertal i Folketinget tilkendegivet, at man ønskede at fremme en omstilling af godstrafik til skinner, og nu vil regeringen så udmønte disse dagsordener ved at starte med at nedlægge en godsroute. Er det nu ren regeringslogik, eller hvad er det?

Hvad kunne så perspektivet i sådan en godsbane være? Ud over at der peges på de generelle fordele ved at overflytte gods fra lastbiler til skinner også på Amager, så kan banen helt aktuelt anvendes i forbindelse med minimetroprojektet, hvor byggepladsen på Havnegade er sat under voldsom kritik, og hvor der er forslag fremme om at flytte arbejdspladsen til de tomme industriarealer på Østamager i stedet for. Væsentlige dele af transporten i forbindelse med