

det enorme byggeprojekt ville hermed kunne benytte godsbanen, men selvfølgelig ikke, hvis broen fjernes.

Det er ligeledes i argumentationen for nedlæggelsen anført, at Københavns Kommune gerne i kulturåret vil inddrage skinnerealerne til rekreative formål på Islands Brygge. Det forekommer noget paradoksalt, når man mig bekendt har afvist kulturgrupper på Amager, der har planlagt anvendelse af netop godsbanelegemet, og som har anbefalet, at det skulle udgøre ryggraden i øens bidrag til kulturåret 1996.

Det virker også noget underligt, at man med henvisning til tredje fase i minimetropjektet, som er planlagt til at ligge på den yderste del af godsbanen, altså fra Amagerbro til Kastrup, skulle beslutte at nedlægge godsbanen til det nordlige Amager. For det første er det yderst usikkert, om tredje fase af minimetron overhovedet etableres, og for det andet kan den resterende godsbane stadig forsyne et meget stort byområde, hvis man da ellers mener noget med hele tiden at tilslutte sig, at godset skal over på skinner.

Når dette er sagt, vil jeg som en mere generel bemærkning sige, at det virkelig virker meget hovsa-agtigt at beslutte at nedlægge en jernbane, inden der er bragt mere sammenhæng i planlægningen omkring Amagers trafikmønstre, og hvor vi står over for at diskutere et helt nyt energiudspil fra regeringen, hvor netop trafikdelen formodes at spille en central rolle.

Hvis de to forslag ikke adskilles, bliver Enhedslisten nødt til at stemme imod forslaget.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti er ikke umiddelbart positiv over for det, der ligger her. Vi vil gerne tage stilling til det under udvalgsarbejdet. Vi synes, at der er så mange fejlskøn, når det drejer sig om DSB. Man starter med at sige, at en Frederikssundsbane vil koste 250 mio. kr., så bliver det en 8-900 mio. kr., og så bliver det såmænd nok 1,5 mia. kr., inden man er færdig. Vi synes, der gentagne gange fra DSB's side kommer for meget slendrian, for store usikkerheder og forkerte investeringer.

Omvendt må vi selvfølgelig sige, at hvis man skal have en kollektiv trafik, så skal den jo også virke, og så skal der også være tog og spor nok. Vi ser jo om vinteren, når der rigtig er brug for kollektiv trafik, at så aflyser man de fleste af linjerne, hvor man netop havde brug for at udbygge og køre endnu mere i den kollektive trafik.

Men altså som det ligger her, er vi ikke særlig positive over for det, men vi vil se på det under udvalgsbehandlingen.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg må have lov at takke for de bemærkninger, som har været positive over for lovforslaget. Jeg skal knytte nogle enkelte kommentarer hertil.

Der har været en hel del kommentarer til det forhold, at DSB's overslag, som er optaget i rammeaftalen om DSB, ikke ser ud til at holde. Hr. Svend Heiselberg mente ikke, at det kunne være inflationen alene, der havde gjort det. Det kan jeg bekræfte. Der er desværre tale om et ikke tilstrækkeligt gennemarbejdet forslag, som har ligget til grund for det beløb, som er skønsmæssigt optaget i rammeaftalen. Det er beklageligt, og derfor er der ikke andet at gøre end at få et fuldstændigt beslutningsgrundlag, hvor vi kommer meget tættere på en egentlig udførelse af projektet, nemlig at vi ved nøjagtig, hvilket projekteringsgrundlag der ligger til grund for det overslag af anlægsudgifter, der skal foretages.

Fru Vibeke Peschardt sagde, at det var måden at drive sagen frem på. Det er jeg fuldstændig enig i – det er hensigten, og målsætningen er naturligvis at gennemføre dette projekt.

Hr. Brian Mikkelsen kaldte S-togene på Frederikssundsbanen, hvis jeg hørte rigtigt, Sildeekspressen, og hvis det er et udtryk for nødvendigheden af en kapacitetsudvidelse, ja, så kan jeg kun kvittere for, at der er tale om, at jeg her har fornøjelsen at fremlægge et projekt, som der i høj grad er brug for.

Det er klart, at forrentningen af et sådant projekt selvfølgelig ikke er den samme, om projektet koster 440 mio. kr. eller 1.040 mio. kr. Imidlertid mener jeg stadig væk, at det er rigtigt at udbygge Frederikssundsbanen, og jeg er fuldstændig enig med hr. Brian Mikkelsen i, at der i høj grad er behov for en kapacitetsforbedring netop på denne strækning.

Fru Jette Gottlieb hæftede sig meget ved § 3 i lovforslaget om godsbanens nedlæggelse og holdt et meget glødende indlæg til fordel for mindre godsbaner. Det har jeg såmænd megen sympati for, men måske ikke så megen forståelse for, idet der altså er tale om en godsbane her, der anvendes alene til intern transport i DSB af DSB-skærver, af skærver til udbygning og vedligeholdelse af jernbanestrækningerne. Og det er altså mere end en skærve, der skal til for at opretholde godsbanen, og da den ikke har andet