

[Ikast]

Jeg vil gerne meddele, at også det konservative folkeparti kan støtte lovforslaget i dets fulde omfang og er glad for, at vi endelig er nået så langt. Det første projekt startede jo i 1948.

#### **Povl Brøndsted (V):**

Man må sige, at L 27 er et særdeles logisk forslag om nogle ændringer. For det første fordi § 3 ophæver nogle beslutninger, som overhovedet ikke kan realiseres mere på grund af den udvikling, der har fundet sted, og for det andet fordi vi, når man har behov for at få en banelinje fra Københavns godsbanegård langs Køge Bugt frem til Harrestrup Å, får vedtaget regler for, at der kan eksproprieres.

Vi vil under udvalgsarbejdet prøve at bore lidt i, om det nu er sådan, at alle aftaler er i orden, og at parterne er indforstået med den ekspropriation, der skal foretages. Vi vil da også gerne vide, om de tekniske forudsætninger bl.a. i relation til S-togtrafikken er sådanne, at det stadig væk kan være betryggende for persontrafikken, og jeg synes også, det kan være af stor interesse at få at vide, hvordan man i øjeblikket klarer godstransporten fra dette store industriområde, inden den pågældende baneføring er gennemført.

Men vi er fra venstres side meget positive og vil medvirke til, at lovforslaget kan blive hurtigt vedtaget.

#### **Margrete Auken (SF):**

Jeg er meget glad for at høre, at venstre vil foretage boringer i udvalget. Jeg vil følge dette med spænding, fordi det heller ikke indtil nu har været mig muligt at finde kriminalgåden eller de skurkagtige overgreb i dette forslag, så indtil de er blevet dokumenteret, kan også SF støtte dette lovforslag.

#### **Hahn (CD):**

Centrum-demokraterne kan støtte dette lovforslag, som ifølge bemærkningerne har været forelagt hovedstadsrådet, der ikke har haft indvendinger, og man skønner i bemærkningerne, at der heller ikke vil blive uheldige følger for S-banetrafikken. Der er i det hele taget svar i bemærkningerne og i den skriftlige fremsættelse på flere af venstres indvendinger, og jeg skal da sluttelig sige, at lovforslaget – ligeledes ifølge be-

mærkningerne – heller ikke medfører administrative eller økonomiske konsekvenser hverken for staten eller for kommunerne.

#### **Knud Lind (FP):**

Da vores ordfører, hr. Mogens Voigt, desværre også i dag er travlt optaget i sin ny-startede erhvervsvirksomhed med at fabrikere hjemmelavet agurkesalat, skal jeg på partiets vegne tilkendegive, at vi kan gå ind for ministerens forslag om at anlægge en ny godsbanestrækning fra København til Harrestrup Å.

Rent tidsmæssigt har man vistnok trådt lidt i salaten, men sent er bedre end aldrig. Selv det så mægtige hovedstadsråd har givet sin tilslutning. Vi kan så her i folketinget glæde os over, at industrien får en serviceydelse, og vi kan også glæde os over, at det ikke er en nedlæggelse, der er tale om.

DSBs godstransport er ofte kritiseret, men i dette tilfælde må der formentlig være et klart ønske om og et klart behov for godsbanen – eller er der? Danske vognmænd vil nok mene, at man kunne undvære banestrækningen, og i øvrigt kunne jeg godt tænke mig at vide – jeg har ikke kunnet se det, men det er muligt, det står i bemærkningerne – hvad prisen er for den.

#### **Formanden:**

Jeg skulle måske sige, at vi plejer at være forsigtige med at henvise til medlemmernes private erhverv.

#### **Dræbye (RV):**

Mens selve sagen måske er bedst egnet til at blive behandlet i et udvalgsarbejde i folketinget, vil jeg godt knytte et par mere generelle bemærkninger til lovforslaget.

Ministeren har jo fremsat det på et tidspunkt, hvor der er en del diskussion om jernbanernes godstransport, og jeg synes, det er glædeligt at konstatere, at ministeren ikke er blevet skræmt af denne diskussion, men fortsat går ind for en udbygning af godstransport på jernbaner, også i det konkrete tilfælde.

Jeg synes, det er vigtigt at slå fast et enkelt forhold, som har været meget lidt påagtet i diskussionen, når man foretager økonomiske sammenligninger mellem transporten ved hjælp af store lastmotorvogne og så godstransport på jernbane, og det er det forhold,