

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Nej, det kan jeg kun delvis bekræfte. Da vi fik gjort det lettere for unge mennesker og fik sat grænsen op til de 16 år, da skete der en trafikoverflytning, ikke stor, men den fandt sted, og det finder vi interessant. Så det kan jeg ikke bekræfte.

Tredje næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Ole M. Nielsen som ordfører.

Ole M. Nielsen (KRF):

Kristeligt Folkeparti synes, at det er et rigtig godt projekt, det her. Dem kan vi i øvrigt anviser nogle stykker af rundtomkring i landet. Nu er det så det her, der er på tegnebrættet, og derfor støtter vi det, og dér er det selvfølgelig ikke nogen ulempe, selv om vi ikke kan lide det sted, pengene kommer fra, at også finansieringen er forberedt. Det er jo da en god ting ved den slags projekter. Men vi synes, det er et godt projekt.

Vi er helt overbeviste om, at det er med til – ikke at gøre det færdigt, men sådan noget i den retning alligevel: få afrundet investeringerne i den kollektive trafik i hovedstadsområdet ved, at man binder S-togs-linjerne sammen og binder dem til metrolinjen. Jeg mener i høj grad, at det er et godt argument, at man får knyttet Frederikssundsbanen på, så brugerne ude i det hjørne af hovedstadsområdet kan komme til at bruge banesystemet i meget højere grad, så vi kan fjerne behovet for at få bygget en frederikssundmotorvej, for den synes vi nemlig ikke vi vil være med til. Men de stakkels mennesker ude i det hjørne, der nu ligger og døjer med trafikken på frederikssundmotorvejen, kan ikke se, at det er her, løsningen på deres problemer ligger, men det synes jeg i høj grad.

Så det er et af de gode argumenter for os. Det får trafikken til at hænge sammen. Det fjerner også behovet for nogle busser; det må det gøre. Der er en masse steder inde i byen, hvor man nu med busser løser det problem her med at få tingene til at hænge sammen, og busser er nogle trælse nogle i trafikken og i det hele taget i bymiljøet.

Så er der denne snak om park and ride, eller hvad det nu skal hedde. Jeg kan forstå, at hr. Arne Melchior har sådan mere romantiske eller behagelige opfattelser af, hvad det kunne hedde og bruges til sådan nogle pladser dér. Men jeg tror, at det er for tæt inde mod centrum her. De

der folk, der skal bruge Frederikssundsbanen, skal ikke fristes til at køre helt ind i Frederiksborgcentret i bil for at komme om bord i det indre hovedstadsområdes kollektive trafik. Det skal fungere sådan, at de sætter bilen langt udenfor eller måske helt lader den blive hjemme i garagen, og det betyder, at det skal fungere godt indtil det sted her.

Så er der det gode ved det her, at der ligesom er en naturlig linjeføring. Der er mange steder, hvor banen skal ligge, hvor en stor del af strækningen er på plads. For det allerværste ved trafikinvesteringer både i jernbanelinjer og i motorveje er jo den frygtelige påvirkning af miljøet og virkningerne for de stakkels mennesker, som bor ved de linjeføringer. Her er der ligesom et naturligt område.

Alligevel er der nogle, der bliver ramt, og vi vil gerne opfordre regeringen til at tage meget hensyn til de mennesker, der bliver ramt, ikke kun af den færdige etablering, men i høj grad også under byggeperioden. Jeg er vældig tiltalt af det, som hr. Svend Aage Fauverholdt fra Dansk Folkeparti tog op. Selv om det ikke er så mange mennesker, så bør vi virkelig tænke på dem, der mister deres havelodder, for det er netop et udtryk for god dansk kultur og et godt dansk liv at have sådan en kolonihave, når man bor i byen, og dem skulle vi meget gerne finde en erstatning for. Det ligger os meget stærkt på sinde.

Så sagde jeg i min indledning, at jeg godt kunne anbefale nogle andre gode baneprojekter, for når vi nu får lavet det her, så må det næste altså være fremrykning af timedrift med gennemgående tog til nogle jyske byer, hvilket vi ikke kunne komme igennem med i trafikforhandlingerne i november måned. Det trænges, ikke fordi det helt påviseligt store behov måske er der allerede nu, men for at skabe behovet og for at yde de områder en service, sådan at de områder stadig væk er attraktive at starte virksomheder i og bo i osv. Det skal vi også have på plads, men det må komme næstefter.

Thorkild B. Frandsgaard (FRI):

I Frihed 2000 mener vi ikke, at det her er et spørgsmål om, hvorvidt man er for eller imod den kollektive trafik. Nej, vi er af den opfattelse, at det er nødvendigt med udbygningen af Ringbanen her, men også af den kollektive trafik i hovedstaden og i de større byer.

I det tilfælde her vil der blive en meget bedre sammenhæng i hele den kollektive trafik. Det er