

[Margrete Auken]

ber 1989, »Drømmen om Sverige«, indgår også først og fremmest jernbanerne. Alliancen netop med Björn Engholm borger oven i købet for, at man tager også den vestlige del af EF-området med, hvorfor interessen i at lade forbindelsen gå op over Jylland igen måske – og det er jo vor store lykke – vinder frem.

Blot for at man lige skal være klar over, at der er en klar modsætning mellem det, det svenske socialdemokrati og andre mindre hurtige væsener går og laver, og så det, svensk fremsynet industri laver.

**J. K. Hansen (S):**

Jeg skal starte med at sige tak til ministeren for den redegørelse, som vi har fået her i dag. Jeg skal ikke kommentere den ret meget, men sige, at jeg er enig med forespørgeren, hr. Arne Melchior, i, at det godt kan være lidt skuffende, når man i den redegørelse, som vi har fået, på sidste side læser om, hvad regeringen bør gøre for at fremme sagens heldige løsning, og ministeren så siger: Ja, efter min mening bør vi ikke gøre så meget i den nuværende situation. Det må man ærlig talt være skuffet over, når vi nu har denne debat, som har været annonceret længe.

Jeg ved godt, at vi skal respektere hinanden – der er to lande blandet ind i det her – og vi skal have respekt for de to landes befolkninger, partier osv., men jeg synes jo nok – og det vil jeg også opfordre til om lidt – at den danske regering skal tage initiativet.

Ved indgåelsen af aftalen om en fast forbindelse over Storebælt i juni 1986 skrev vi, som det også blev nævnt her, i aftalens § 11, at forhandlinger med den svenske regering om opførelse af faste forbindelser over Øresund indledes i andet halvår af 1986, og at trafikministeren løbende skulle orientere partierne bag vedtagelsen af en ny anlægslov om forhandlingerne med den svenske regering.

Det bør siges, at det har været ret sparsomt med orientering fra trafikministrenes side. Ja, det seneste, vi har fået her i Folketinget, er Øresundsrapporten fra februar 1989. Derfor må det også være rimeligt, at regeringen nu og på baggrund af Øresundsrapporten fra 1989 kommer ud af starthullerne, kommer i gang med forhandlinger med den svenske regering om en kommende fast forbindelse over Øresund.

Om ganske få år – ja, vi kan sætte årstal på: i 1993 – står den faste forbindelses første etape, jernbanedelen over Storebælt, færdig, og da vil der både være ledig og, lad os kalde det uddannet arbejdskraft, rutineret arbejdskraft. Vi har nok af ledig arbejdskraft allerede i dag, men vi har en arbejdskraft bundet i Storebælt; den vil være ledig. Der vil være ledig ekspertise med meget stor erfaring til rådighed for bygningen af en fast Øresundsforbindelse. Vi har altså den store fordel her fra dansk side, at vi kan stille denne ekspertise til rådighed og bruge den.

I øvrigt vil det også være af betydning for den kommende Storebæltsforbindelses økonomi, at vi så tidligt som muligt får en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige og dermed får forbundet Skandinavien med kontinentet med faste forbindelser.

Af den grund – men så sandelig også af hensyn til udviklingen i hele hovedstadsregionen – mener vi i Socialdemokratiet, at vi bør have en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige tidligst muligt, og derfor er det nødvendigt, at Danmarks og Sveriges regeringer snarest indleder forhandlinger om den nærmere udformning af en fast forbindelse over Øresund. Vi skal derfor i dag opfordre den danske regering til at tage initiativet til, at sådanne forhandlinger påbegyndes.

Regeringen må naturligvis, inden den påbegynder sådanne forhandlinger med den svenske regering om en fast forbindelse over Øresund, så også have mulighed for at kende Folketingets partiers holdning til en fast forbindelse, og derfor kan jeg kun hilse den forespørgsel, vi har i dag, velkommen, og det må regeringen da også kunne. Vi kan altså i dag give regeringen denne mulighed, så regeringen ikke har nogen undskyldning for ikke at indlede forhandlinger med den svenske regering.

Som det allerede fremgår af det, jeg har sagt, er vi positivt indstillet over for en fast forbindelse over Øresund. Det er vigtigt for os, at vi får styrket det nordiske samarbejde, det er vigtigt, at vi får styrket Nordens stilling i Europa gennem forbedrede trafikforbindelser, og det er af stor betydning for den økonomiske udvikling i Norden at skabe gode forbindelser med det europæiske marked.

Så ved vi, at i Europa er planerne om at satse stærkt på jernbanen, både hvad angår persontransport, og hvad angår godstransport, langt