

[J. K. Hansen]

fremskredne. Vi bør derfor i de forhandlinger, vi skal have om vore faste forbindelser, koble os til disse planer. Det er så helt naturligt, at jernbaneforbindelsen bliver prioriteret højt i en kommende fast forbindelse over Øresund.

Ifølge Øresundsrapporten fra 1989 ligger det nogenlunde fast, at en kommende fast forbindelse bør gå mellem Malmø og København. Det kan vi give tilslutning til fra Socialdemokratiets side. Det var én melding. Herved vil Øresundsregionens to største byer – København og Malmø – kunne forbindes med en effektiv kollektiv baneforbindelse. Det vil skabe gode forudsætninger for udvikling af et fælles arbejds- og boligmarked i regionen, og samtidig vil det være med til at give en kulturel samhörighed i regionen.

Det vil også betyde, at der bliver mulighed for at skabe en effektiv kollektiv baneforbindelse til Københavns Lufthavn, den store lufthavn, den store arbejdsplads, vi har liggende så godt geografisk placeret, at det er en naturlig nordisk lufthavn, der er udgangsporten og indgangsporten til og fra Europa. Her kan vi altså fra begge sider af Sundet få en baneforbindelse, og vi ved, det er et stærkt ønske fra begge sider af Sundet.

En sådan jernbaneforbindelse vil samtidig betyde, at den godstrafik, vi har i dag igennem den tættest beboede del af København, vil kunne forsvinde. Den kan trækkes den vej over syd om København, og så bliver vi befriet for denne miljøbelastning, som København er generet af.

Det, jeg kort har nævnt her om hele hovedstadsregionen, vil min partifælle fru Tove Lindbo Larsen på et senere tidspunkt her under debatten redegøre mere detaljeret for, men vi satter stærkt på den betydning, en fast forbindelse har for hele hovedstadsregionen.

På samme måde som vi er det med bygningen af den faste forbindelse over Storebælt, er vi i Socialdemokratiet klar over, at der vil være en lang, lang række miljømæssige problemer i forbindelse med bygningen af en fast forbindelse over Øresund. Det skal vi være opmærksomme på, og det bør regeringen være opmærksom på, når man indleder disse realitetsforhandlinger snart. Dem skal vi have løst. Vi har – den oplysning må ministeren også sidde inde med – nogle vældig gode erfaringer fra hele Storebæltsområdet med disse ting, og disse erfaringer kan vi så bruge på det næste skridt.

Vi er så også klar over fra Socialdemokratiets side, at skal en sådan fast forbindelse blive til noget, så skal der selvfølgelig først tages et initiativ. Det nytter altså ikke noget, at ministeren står her og siger: Ja, nu må vi vente på, at den svenske regering eller den svenske rigsdag . . . , eller: Vi skal sådan lige føle os lidt frem, osv. Der må tages et initiativ, og jeg mener, vi har et godt grundlag at tage initiativet på.

Men vi er da også fra Socialdemokratiets side klar over, at skal det lykkes for to landes parlamenter at blive enige om en sådan fast forbindelse, så skal en hel portion god forhandlingsvilje være til stede. Jeg vil bare give den oplysning her, at vi i Socialdemokratiet har en god portion forhandlingsvilje.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi igennem lang tid – naturligvis, må jeg sige – har haft god kontakt med vore svenske socialdemokratiske partifæller om hele dette spørgsmål. Vi har gjort klart fra dansk side, at hovedvejen, og dermed mener jeg ikke en betonbelagt landevej absolut, men hovedvejen eller -linjen fra kontinentet til Skandinavien og omvendt, går gennem Danmark, og at den går via Storebælt. Og så har jeg måske allerede indirekte sagt, at man godt mand og mand imellem kan tale om andre faste forbindelser. Vi mener ikke, at dette årtusinde giver plads til andre faste forbindelser end dem, vi nu har, og den, vi er i gang med at skabe over Øresund. Men hovedvejen fra kontinentet til Skandinavien og omvendt går gennem Danmark, og den går via Storebælt.

Jeg skal slutte med at sige, at medens en jernbaneforbindelse over Øresund jo ikke vil skabe store problemer i Danmark – tværtimod vil den give gode økonomiske vilkår for de danske jernbaner – så ved vi, at en forstærket individuel trafik, som vi vil få med en kombineret fast forbindelse, vil skabe en række miljømæssige problemer for Danmark. Det gælder både regionalt og for fjerntrafikken. Det er vi naturligvis klar til at gå ind i en debat om.

Det ville være helt naturligt, hvis vi i dag skulle stå og låse os fast. Der skal forhandling i gang mellem to landes regeringer. Der skal en forhandling i gang i to landes parlamenter om det her; så skal vi ikke stå her i dag og låse os 100 pct. fast. Men vi er opmærksomme på en lang række ting, og det er det, vi siger til ministeren i dag: Vi er rede til, når regeringen har gjort sig færdig – og det må ske snart – at gå ind i en forhandling om en kommende anlægslov.