

[Arne Melchior]

havde været nødvendig for at give den senere på året forventede trafikpolitiske redegørelse fra trafikministeren den bredde og fylde og prioritering, som vi alle forventer af den, men o.k., sket er sket, vi mødes ved debatten om den redegørelse, som vi så får sidst i året 1991.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 11 af Bilgrav-Nielsen (RV), Helge Mortensen (S), Aagaard (KF), Svend Heiselberg (V), Tommy Dinesen (SF) og Inger Stilling Pedersen (KRF) (se foran)

vedtoges med 111 stemmer (S, KF, V, SF, RV og KRF) mod 8 (FP); 4 (CD) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Forespørgsel nr. F 14:

Forespørgsel til trafikministeren og miljøministeren:

»Hvilke oplysninger kan regeringen give om de igangværende forhandlinger om en fast forbindelse over Øresund?«

Af Helge Mortensen (S) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 12/3 91. Fremme af forespørgslen vedtaget 14/3 91).

Begrundelse

Nyrup Rasmussen (S):

I Socialdemokratiet er vi tilhængere af en fast forbindelse mellem København og Malmø, hvis den udformes miljømæssigt rigtigt og bliver betalt af brugerne.

De seneste par år har vi ivrigt drøftet sagen gennem vores medlemsdebatter om ja eller nej til forbindelsen i det hele taget og til, om det både skulle være en bane og en vejforbindelse.

Debatten mundede den 7. april sidste år ud i en klar flertalsbeslutning i Socialdemokratiets hovedbestyrelse for en kombineret forbindelse. Vi har med anmeldelsen af denne forespørgselsdebat til trafikministeren og miljøministeren haft ét hovedformål: at give Folketinget og offentligheden baggrunden for en principiel

stillingtagen. Derfor har vi også insisteret på, at alle de trafik- og miljørapporter, som regeringen har ansvaret for, bliver offentliggjort som baggrund for vores stillingtagen.

Jeg håber, debatten munder ud i en positiv beslutning om at søge at nå en aftale med Sverige, fordi en sådan fast forbindelse vil være til stor fordel for Danmark. Vi håber samtidig, at der bliver fastsat klare danske betingelser for aftalen og for anlægget.

Lad mig nævne betingelserne med det samme. Forbindelsen skal betyde en samlet nettoforbedring af miljøet i Storkøbenhavn. De lokale miljømæssige gener ved anlægget må mindskes mest muligt. Forbindelsen skal betales af trafikanterne, ikke af skatteyderne. Den kollektive trafik skal styrkes og begunstiges maksimalt både gennem takstpolitikken og gennem en systematisk indsats for at få omlagt den tungere godstrafik fra lastvogne til togtransport. Den tunge trafik skal ledes uden om København og dermed danne grundlag for godsbaneringen DanLinks nedlæggelse til gavn for Københavns borgere og miljøet. Anlægget skal ejes og styres af den danske stat i samarbejde med den svenske stat.

En Femernforbindelse kan ikke komme på tale i sammenhæng med Øresundsbeslutningen. Det er vor grundholdning, at først når der er gennemført grundige undersøgelser, og først når der er bygget en elektrificeret 2-sporsjernbane fra Odense til Hamborg, kan vi tage stilling til spørgsmålet om Femernsundforbindelsen.

Under disse betingelser bør Danmark sige klart ja til en fast forbindelse.

Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger om, hvorfor vi egentlig grundlæggende mener det. Det er perspektivet, der er det centrale for os. For det første, fordi denne beslutning i virkeligheden drejer sig om de bedst mulige udviklingsbetingelser, vi kan tilrettelægge for Danmark og hovedstaden for 1990'erne. Vi ser det som et vigtigt led i indsatsen for at give nyt liv og udvikling i et sammenhængende hovedstadsområde, hvor Østersøens vigtigste internationale kulturelle, økonomiske, erhvervs- og beskæftigelsesmæssige knudepunkt kommer til at ligge netop her med et stort opland både i Vest og i Øst.

For det andet knyttes Norden og Centraleuropa sammen med effektive trafikforbindelser,