

[Nyrup Rasmussen]

hvor Tysklandstrafikken på højhastighedstog og en klar styrkelse af transport af gods på jernbane bliver det bærende led.

Endelig vil Malmø-København-forbindelsen give en chance for Københavns trafik og miljø; med anlægget kan man lede den tunge jernbanetrafik og vejtrafikken fra Sverige uden om København, og vi kan lede den kraftige trafik på lufthavnen væk fra de store byområder og skabe hurtige jernbaneforbindelser til lufthavnen fra hele Sjælland, Fyn og store dele af Jylland.

Der er selvsagt masser af problemer endnu, hvis vi samles om en beslutning her i dag – problemer, som vi skal bruge den fornødne tid til at få afklaret også her i Folketinget.

Aftalen med svenskerne er ikke på plads endnu, og selv når den er en realitet, bliver der et langt forløb, inden anlægget i givet fald påbegyndes. Det gælder også her i Folketinget med behandlingen af selve anlægsloven, hvor der bliver rig lejlighed til at undersøge og drøfte alle forhold, så anlægget bliver bedst muligt.

Jeg vil gerne understrege, at intet skal tromles eller på anden måde presses igennem. Vi vil opfordre alle Folketingets partier til at deltage konstruktivt i debatten om netop at finde den bedste løsning på de vigtigste udestående problemer. Vi i Socialdemokratiet vil faktisk gerne lytte.

Besvarelse

Trafikministeren (Ikast):

De, der har fulgt de sidste par ugers debat i medierne om Øresundsforbindelsen, kunne nemt få den opfattelse, at der her er tale om et flertal, der bag lukkede døre har udpønsset noget, der så kommer som et lyn fra en klar himmel over befolkningen og mod de partier, der ikke har været med bag de lukkede døre.

Jeg er derfor glad for, at Socialdemokratiet med sin forespørgsel giver os lejlighed til allerede nu, inden anlægsloven, og hvad der ellers kører, udarbejdes og fremsættes og lægges frem her i dette høje Ting, at belyse disse problemer.

Og hvad er så realiteterne i denne sag?

Den 11. januar 1990 behandlede Tinget en forespørgsel fra hr. Arne Melchior om Øresundsforbindelsen. Der var ved den lejlighed tilslutning fra alle sider til, at vi skulle have en fast forbindelse.

Det, der skilte, var forbindelsens art. Flere partier meldte klart ud, at de ønskede en kombineret forbindelse for bane og for bil. Andre ville kun have en baneforbindelse, en boret tunnel.

Et klart flertal for det ene frem for det andet kom ikke til udtryk den dag, fordi Socialdemokratiet endnu ikke var parat til at give sin melding, da der, som vi alle ved, er forskellige holdninger i det store oppositionsparti til dette spørgsmål.

Men få måneder efter, nærmere bestemt den 7. april 1990, meddelte også Socialdemokratiet, at partiet gik ind for den kombinerede forbindelse under visse forudsætninger – naturligvis – ligesom vi andre.

Det burde således i nu snart et år have stået helt klart, altså også ved sidste folketingsvalg, at der i Folketinget er et stort flertal for en kombineret fast forbindelse i KM-linjerne, men som nævnt selvfølgelig under visse klare forudsætninger især med hensyn til miljø og økonomi.

Det er da en ærlig sag, at der er et mindretal, som hele tiden kun har villet have den borede jernbanetunnel. Det klandrer vi andre dem ikke for, selv om vi er uenige. Men kunne vi ikke blive fri for den giftige tåge af snak om udemokratiske handlemåder, sækken, der trækkes ned over hovedet på en helt uforberedt befolkning, og hvad det nu er, man opvarter med i disse uger?

Modstanderne af den kombinerede forbindelse er selvfølgelig ikke en homogen masse. Nogle af dem har endeligt gjort op med sig selv for længst, at vi skal have en boret jernbanetunnel eller ingenting, lige meget hvad der lægges på bordet. Der må vi så opgive at argumentere.

Andre nøgterne modstandere siger derimod: Jo, du har nok ret. Der har i næsten et år været flertal for denne kombinerede løsning, men det er forudsætningerne, det er galt med. I vil ikke tage det nødvendige hensyn til miljøet.

Nuvel! Lad os så se på det. Da der var konstateret det nævnte flertal på dansk side og den svenske regering ligeledes i foråret 1990 tog klar stilling til fordel for den kombinerede forbindelse, kunne forhandlingerne begynde.

På dansk side blev der af den daværende KVR-regering nedsat et lille ministerudvalg til at følge sagen og give de fornødne forhandlingsdirektiver. Lad det være sagt straks, at den