

[J. K. Hansen]

Må jeg sige et par ord om anlæggets udformning og linieføring. I Socialdemokratiet har vi ud fra en række givne krav tilsluttet os en principaftale om anlæggets udformning fra kyst til kyst samt de danske landanlæg. Vi tilslutter os en linieføring fra Malmø syd om Saltholm via en kunstig ø i Drogden til ilandføring ved Københavns Lufthavn i Kastrup. Vi tilslutter os et landanlæg af bane og vej, der passerer Københavns Lufthavn med en lufthavnsbanegård og fortsætter videre i det planlagte traché på den i 1976 fastlagte linieføring for Tårnby Motorvej. Der placeres en station ved Tårnbycentret, hvorfra jernbanen føres videre til Københavns Hovedbanegård for passagertrafikkens vedkommende, og godstrafikken trækkes videre ud til hovedlinien.

Må jeg nævne et par fordele og senere også nogle ulemper. Vi får ved denne linieføring af landanlæggene nogle helt iøjnefaldende fordele. Vi får en direkte jernbaneforbindelse, dels fra Malmø til Københavns Lufthavn, dels fra det øvrige net i Danmark til Københavns Lufthavn, og vi får en jernbanestation i Tårnby. Vi får altså en lufthavnsbanegård, der vil styrke Københavns Lufthavn i konkurrencen med andre lufthavne. Vi fået taget godstrafikken, Dan-Linktrafikken, væk fra den befolkningsrige del af København og Nørrebroområdet, og vi får biltrafikken ført væk fra de veje, den i dag skal passere for at komme fra lufthavnen ind til København og fra København ud til lufthavnen.

Der er naturligvis også nogle ulemper. Dem lægger vi ikke skjul på at vi skal prøve at løse bedst muligt. Vi er fuldstændig klar over, at samtidig flytter vi en række af de problemer, som vi tager væk fra områder i København, ud til andre steder, idet anlægget som bekendt skal passere Tårnby. Jeg må sige her, at der ved detailprojekteringen vil blive taget en lang række hensyn i form af nedgravning, støjvolde, overdækning m.v. Men vi vil slet ikke i dag lægge os fast på nogle bestemte modeller. Vi vil lade teknikken råde os og give os de bedste muligheder for, at miljøgenerne i Tårnbyområdet bliver mindst mulige ud fra nogle økonomisk forsvarlige betragtninger. Det vil vi altså lade teknikken udarbejde for os, og jeg tror, det kan lykkes.

Må jeg så slutte med at sige, at i Socialdemokratiet er vi enige om, at tiden nu er inde til at træffe en beslutning om bygning af en fast for-

bindelse over Øresund mellem København og Malmø. Samtidig med, at vi går ind for en sådan beslutning, er det nødvendigt, at vi får udbygget elektrificeringen mellem Odense og Padborg og mellem Padborg og Hamborg. Jeg har da også bemærket af referatet fra ministermødet i dag, at statsministeren har nøjagtig den samme holdning, som vi har her, og det er vi da kun taknemmelige og glade for.

Vi mener, at det fornødne grundlag, både miljømæssigt, teknisk og økonomisk for at træffe en sådan beslutning er til stede nu, og at det er nødvendigt, at vi træffer denne beslutning, såfremt Danmark ikke skal efterlades som et appendiks, en blindtarm stikkende ud fra Europa, hvor al trafik ville gå udenom til skade for den fremtidige udvikling i Danmark. Derfor er vi i Socialdemokratiet klar til at træffe beslutningen om en fast forbindelse mellem Danmark og Sverige nu. Og det gør vi med alle mulige hensyn til miljø, de tekniske udformninger og samfundsøkonomien.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Der kunne være noget i den socialdemokratiske ordførers fremstilling, der kunne få én til at tro, at Socialdemokratiet tror, at demokrati og folkestyre i Danmark er det samme som internt medlemsdemokrati i Socialdemokratiet. Jeg vil gerne sige, at sådan opfatter vi det ikke.

Jeg synes, det ville være vigtigt her fra begyndelsen af debatten at få en afgørende ting at vide af Socialdemokratiet. Hvorfor har Socialdemokratiet ikke ønsket, at der til grund for beslutningen i Folketinget, til grund for en offentlig debat om denne sag skulle ligge et alternativ, der hedder en boret tunnel til jernbanen? Og hvorfor har Socialdemokratiet accepteret, at det grundlag, som regeringen har fremlagt, og som hr. J. K. Hansen fandt tilfredsstillende, kun sammenligner med den eksisterende tilstand og aldrig sammenligner med den Brundtlandske rigtige løsning, nemlig en boret jernbanetunnel?

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

Vi har ønsket denne debat i dag, for at vi kan diskutere og debattere disse ting i Folketinget, men jeg nævnte i min ordførertale, at vi har et