

[Svend Auken]

ationale banenet og ikke en stationsby på en sidebane.

En fast forbindelse vil være en fordel for København og dermed for hele Danmark, fordi hovedstadens naturlige økonomiske og kulturelle opland kommer tilbage med bygningen af forbindelsen til Skåne. En fast forbindelse vil give mulighed for at lede den tunge trafik med støj og forurening uden om de tæt befolkede områder i København. En fast forbindelse vil styrke den kollektive trafik og være en støtte til en af Danmarks største arbejdspladser, nemlig Kastrup Lufthavn. En fast forbindelse er simpelt hen en god idé med rige perspektiver for den fremtid, vi i fællesskab skal skabe.

Spørgsmålet er blot, hvilken udformning man skal vælge. Vi har i Socialdemokratiet opstillet tre krav til en fast forbindelse: Vi har sagt for det første, at forbindelsen miljømæssigt skal være i orden. Vi har for det andet sagt, at forbindelsen ikke må belaste skatteyderne. Vi har masser af bruge skattepengene til, vi mangler penge til stort set alt i vores samfund; denne faste forbindelse skal finansieres af trafikanterne fuldt ud. Endelig ønsker vi, at den faste forbindelse skal være offentligt ejet og styret. Det er vores opfattelse, at alle de tre betingelser er opfyldt med den aftale med Sverige, som vi i dag stemmer om.

Forslaget om en biltogsløsning har sine fortrin, ikke mindst på det vandmiljømæssige område, men biltogsløsningen lider desværre af én afgørende skavank: Biltøget vil ikke kunne finansieres af trafikanterne. Jeg er overbevist om, at masser af trafikanter i biler vil fravælge biltøget til fordel for færgerne, og så halter både økonomi og miljø. Dertil kommer, at både den danske regering og den svenske regering har sagt, at de ikke har tiltro til en biltogsløsning, og at der derfor ikke kan blive nogen aftale på det grundlag. At vælge biltog kan derfor i virkelighedens verden være ensbetydende med helt at forkaste en fast forbindelse, og vi kunne, hvis vi satsede på det, komme i den paradoksale situation, stik imod alle intentionerne, at vi endte med, at vi ikke fik del i jernbaneforbindelsen, men til gengæld fik glæde af alle bilerne.

Selv om den aftalte løsning er god, kan den naturligvis altid blive bedre. Socialdemokratiet ønsker og har sikret fuld offentlighed om beslutningen, og vi har fået løfte om offentlige miljøhøringer i alle led af gennemførelsen.

Allerede nu er der fundet bedre løsninger ved landanlæggene end dem, der oprindeligt var udformet. Jeg tænker f.eks. på den nye linieføring, der er mere skånsom over for Havebyen Mozart, og på de 300 mio. kr. – som vi er glade for at vores aftalepartner har sagt ja til – der nu bliver afsat til en miljøpulje. Vi opfordrer alle til at være med til at finde, hvordan de penge bedst kan bruges, så vi kan få det bedst mulige anlæg. Denne opfordring gælder ikke mindst de mange på Amager, der af naturlige grunde er bekymrede for forbindelsens indvirkning.

Socialdemokratiet ønsker åbenhed omkring beslutningen og skånsomhed over for natur og mennesker. Vi vil derfor meget gerne være lydhøre også over for kritiske røster.

Jeg har dog et lille hjertesuk. Var det ikke muligt i denne debat at vise mere forståelse og respekt for hinandens synspunkter? Både sagen og det danske demokrati ville have gavn af den respekt.

Det er min faste overbevisning, at det er en rigtig beslutning, vi træffer i dag, hvis vi siger ja. Det er en beslutning i pagt med fremtiden, som vil vise sig at være til gavn for hele det danske samfund. Øresundsforbindelsen er ikke, som titlen på en bog lyder, »En bro til drømmeland«. Skåne er ikke et drømmeland, Skåne i Sverige er vort naboland, som vi igennem århundreder har været knyttet til. Danmark er en del af Norden og en del af Europa; vi skal værne om at udbygge Danmarks placering ikke bare for økonomiens og udviklingens skyld, men også til glæde for de kulturelle udviklingsmuligheder, som det efter vores opfattelse ville være både synd og bagstræverisk at sige nej til.

J. K. Hansen (S):

Vi er nu nået til vejs ende med det lovforslag om den faste forbindelse over Øresund, vi i lang tid har behandlet, og i Socialdemokratiet er vi, som partiets formand lige har omtalt, tilfredse med, at vi nu kan vedtage anlægsloven, som bekræfter den dansk-svenske regeringsaftale.

Jeg skal gøre nogle få bemærkninger herom generelt, og jeg skal gøre nogle specielle bemærkninger, mens mit partis miljøpolitiske ordfører vil fremsætte nogle miljømæssige betragtninger.

Jeg skal fremhæve den store betydning, en fast forbindelse mellem Malmø og Kastrup har.