

[Ministeren for offentlige arbejder.]

flere er fremsat, siden betænkningen blev afgivet; men et par kommentarer vil formentlig være på sin plads.

Diskussionen har jo navnlig drejet sig om, hvorvidt en eventuelt kommende fast forbindelse over Øresund bør placeres ved København-Malmø eller ved Helsingør-Helsingborg, og det er min fornemmelse, at mange af de fremkomne udtalelser til gunst for den sydlige placering i lige så høj grad varetager specielle erhvervsøkonomiske eller lokale interesser, som man i debatten beskylder jernbanernes repræsentanter i udvalget for at have varetaget jernbanernes særlige interesse i broens placering. Det er, som om mange af de kredse, der i øjeblikket i den offentlige polemik angriber udvalget for at have set for ensidigt på sagen, ikke rigtigt har gennemlæst betænkningen i dens helhed, og navnlig synes man at have overset, at en kombineret forbindelse på linjen Helsingør-Helsingborg kan bygges for ca. 800 mill. kr., mens den tilsvarende forbindelse ved København-Malmø vil koste ca. 1.340 mill. kr., altså en direkte merudgift på ca. 540 mill. kr.

Nogle af betænkningens kritikere, som har været opmærksom på denne store merudgift, har hævdet, at erhvervslivets interesse og den forventede større lokale trafik på en København-Malmø forbindelse skulle kunne retfærdiggøre denne meget store merudgift. Hertil vil jeg gerne bemærke, at udvalgene på grundlag af deres undersøgelser har beregnet, at mens en kombineret forbindelse ved Helsingør-Helsingborg, der skulle åbnes midt i 1970'erne, i forhold til den nuværende færgedrift vil give en forrentning på henved 10 pct. om året, vil en tilsvarende forbindelse mellem København og Malmø kun give 6 pct.s forrentning. Naturligvis baserer udvalgenes beregninger sig ikke blot på prognoser om trafikudviklingen i almindelighed, men også på en vurdering af, hvilken springvis forøgelse man kan forvente ved etableringen af en fast forbindelse, og jeg skal ikke nægte,

at der kan herske delte meninger om disse forhold.

Det er imidlertid min opfattelse, at de til grund for udvalgenes konklusioner liggende, meget omfattende beregninger og undersøgelser, hvorefter der i givet fald først bør bygges en kombineret bro ved Helsingør-Helsingborg og så senere en vejbro ved København-Malmø, næppe vil blive ændret væsentligt, selv om om man her og dér mener at kunne påvise, at de udøvede skøn og prognoser på dette og hint punkt kunne være noget anderledes.

Lad mig sluttelig understrege, hvad jeg sagde i min indledning, at regeringen ikke har taget noget standpunkt i denne sag, og at jeg naturligvis er parat til fordomsfrit at tage hensyn til, hvad der måtte blive anført pro et contra fra kommuner og fra erhvervslivets side. I sidste instans går jeg ud fra, at der nok vil gå nogle år endnu, før den endelige beslutning skal træffes, og jeg vil da ikke afvise, at forudsætningerne til den tid kan være helt andre end i dag.

Må jeg endelig anføre, at for mig står det sådan, som jeg også tidligere har bemærket i det høje ting, at det, vi i første række fra dansk side må samle vor opmærksomhed om, når det gælder disse meget store broforbindelser, er en Store-Bæltsforbindelse, og jeg tror, at man gør klogt i foreløbig at koncentrere sig om så hurtigt som muligt at nå til en løsning af denne opgave; at man så bagefter kommer til Øresundsforbindelsen, er jo en naturlig ting. Jeg har også tidligere sagt, at disse to ting i nogen grad hører sammen, men jeg vil altså gerne understrege, at for mig står det sådan, at Store-Bæltsforbindelsen er det vigtigste spørgsmål, når talen er om de store broarbejder.

Ordføreren for forespørgerne (Holmberg):

Jeg vil gerne takke den højtærede minister for offentlige arbejder for redegørelsen. Jeg vil indlede med at understrege, at det naturligvis ikke har været min hensigt med denne debat, at vi i dag skulle nå