

[Ninn-Hansen.]

vil være den naturlige fortsættelse af denne linjeføring. Den sydlige placering er mest i overensstemmelse med den naturlige landsplanlægning. Hovedtrafikårer er meget bestemmende for placeringen af erhvervsvirksomheder. En nordlig Øresundsforbindelse vil derfor tiltrække erhvervsvirksomheder og dermed godstransport til Nordsjælland — et område, der netop ikke bør industrialiseres, men bør bestå som et rekreativt område. Industrialiseringen på Sjælland må efter alle kyndiges opfattelse finde sted syd og vest for København. Disse nye industrier vil således have langt den største interesse i den sydlige placering.

Regeringen er jo for tiden ved at gennemføre jordlove, naturfredningslov og andre love, der betyder en hidtil ukendt indgriben i befolkningens dispositionsmuligheder og krænker rettigheder, der er hævdvundne her i landet — der bliver jo en debat om disse spørgsmål i morgen tidlig. Regeringens forsvar for denne lovgivning — sådan har jeg forstået det — er, at de meget vidtgående reguleringer skal sikre landskabet mod u hensigtsmæssige bebyggelser. Det forekommer besynderligt, at regeringen på denne baggrund endnu ikke har taget afstand fra den forvirring i landsplanlægningen, der bliver resultatet, hvis betænkningens konklusion om Øresundsforbindelsen bliver gennemført. En mere hensigtsmæssig trafikplanlægning vil kunne ske uden alle de indgreb, man vil foretage på grundlag af jordlovskomplekset — uden alle disse urimelige indgreb; det kan simpelt hen ske, hvis man her vælger den sydlige linjeføring.

For landets bestående erhvervsvirksomheder vil den sydlige placering også være den mest fordelagtige. Dette fremgår måske ikke særlig tydeligt af kommissionsbetænkningen. Kommissionen har nok spurgt de danske erhvervsorganisationer, men svarene er ikke optrykt i betænkningen. Hvorfor? Jeg håber, at den højtærede minister kan svare på, hvorfor man ikke har medtaget svarene; noget fyldestgørende svar herpå har vi nemlig ikke fået. (*Afbrydelse af ministeren for offentlige arbejder* [Lindberg]). Nej, det mener jeg ikke, højtærede minister. Jeg har forstået, at der er en anden fremgangsmåde i Sverige end i Danmark, men det

forhindrer ikke, når man indhenter oplysninger, at man — i en særskilt dansk betænkning, om man vil — kan optrykke de svar, der er indkommet. Jeg synes egentlig, det hører med til almindelig høflighed at aftrykke svarene, når man har spurgt.

I det udmærkede tidsskrift *Tidsskrift for Industri* har man gjort opmærksom på, at halvdelen af industrierne her i landet er koncentreret i Københavnsområdet, og bladet har endvidere fremhævet, at Sverige er den danske industris største kunde. Industriens interesse for den sydlige placering er altså ganske klar, og dette sammenholdt med den forventede industriudvikling, som jeg har nævnt, gør det helt uforståeligt, hvis Øresundsforbindelsen placeres fjernt fra det sted, hvor virksomhederne ligger, og hvor en stor del af befolkningen skal beskæftiges.

Jeg tror, at andre dele af dansk erhvervsliv, ikke mindst eksportvirksomheder, har samme interesse for en central placering af Øresundsforbindelsen. Det fremgår også af de besvarelser, Københavns overborgmester har modtaget, idet alle store erhvervsorganisationer og faglige organisationer har fremsat ønske om den sydlige placering.

Københavns muligheder i konkurrencen med andre storbyer og havne i Europa vil blive øget gennem en fast forbindelse til Malmø. En nordlig placering kan derimod føre til, at kostbar tid går tabt, indtil forbindelsen mellem København og Malmø bliver etableret — forbindelsen skal jo nok komme engang i alle tilfælde.

København må også snart have besked af hensyn til egne dispositioner. Hvad skal der ske med Saltholm? For lufthavnsspørgsmålet har det også betydning, hvordan denne sag løses.

Bornholm har ingen interesse i den nordlige forbindelse, men en meget stor interesse for en sydlig. Bornholm vil dermed opnå den nærmere tilknytning til det øvrige land, som øens befolkning og dens erhvervsliv ser hen til. Det vil være at svigte Bornholm, hvis vi ikke benytter denne lejlighed til i egentligste forstand at bygge bro til en befolkning, der under alle historiens omskiftelser har vist interesse for tilknytning til det øvrige land.

Det konservative folkepartis 32 medlemmer håber hermed at have givet til-