

[Else-Merete Ross.]

løse i den lokale biltrafik, skønnes at give trafikanterne i lokaltrafikken fordele, der er større end den ulempe, en sådan løsning vil være forbundet med for fjertrafikken, således at nettoresultatet efter denne betragtningsmåde falder ud til fordel for den sydlige forbindelse.

Om banetraffikkens kørselsomkostninger siges, at forskellen mellem nordlig og sydlig forbindelse er af ret ubetydelig størrelsesorden. København-Malmø forbindelsen vil forøge den samlede trafik på Bornholm og Sydsåne. Da andre har været inde på samme emne, kan jeg nøjes med at give min tilslutning. Persontrafik over længere distancer opnår omtrent samme fordele ved Helsingør-Helsingborg som ved København-Malmø, medens den lokale persontrafik opnår størst fordel ved København-Malmø. Biltrafiktilvæksten vil blive størst ved en sydlig linje.

En koncentration af skibsfarten på områdets største og bedst udrustede havne må forudses at ville blive størst ved sydlig placering.

Sydlig placering vil øge mulighederne for en storlufthavn, der kan betjene både det sydlige Sverige og Storkøbenhavn. I kommentarer til betænkningen har jeg set beklagelser over, at tanken om en fælles lufthavn på Saltholm må opgives, hvis ikke vi får den sydlige placering. Da jeg er tilhænger af lufthavn på Saltholm, kan jeg slutte mig til disse beklagelser.

Selv om erhvervene ikke har fået deres udtalelser med, giver betænkningen selv vigtige oplysninger på dette område. Ca. en fjerdedel af Sveriges og Danmarks befolkning ventes at være bosat i Øresundsområdet ved slutningen af århundredet. En fast forbindelse vil øge aktiviteten inden for området og føre til yderligere befolkningkoncentration, navnlig på grund af øget udvikling inden for industri og engros-handel.

Dansk industri i Øresundsregionen beskæftiger ca. 200.000 personer og udgør ca. halvdelen af Danmarks totale industri. Nye industriområder vil fortrinsvis blive placeret syd og vest for byen. Af egnsplanmæssige hensyn ønskes industriområderne her og ikke i Nordsjælland.

Den svenske industri ligger hovedsagelig

i den mellemste og nordlige del af landet. Kun ca. 12 pct. af Sveriges industriarbejdere findes i Skåne. Industrierne i Skåne er særlig koncentreret i Malmøområdet, og den fremtidige udvikling forventes at ske i dette område og vil blive yderligere forøget ved København-Malmø forbindelsen.

København-Malmø forbindelsen vil have større betydning end Helsingør-Helsingborg forbindelsen, når det gælder udvikling af indbyrdes kontakter og udveksling af halvfabrikata inden for området. Virkningerne for handelen vil utvivlsomt være størst ved en sydlig forbindelse. Et udvidet arbejdsmarked er af betydning for industrien; her siges den sydlige placering at få en noget større betydning end den nordlige.

Af argumenter for den nordlige placering har jeg særlig hæftet mig ved, at banerne fandt godstrafikken bekvæmest ved Helsingør-Helsingborg. Hvis det er et meget vægtigt argument, kan man undre sig over selve udtrykket „bekvæmest“. Dog må man vel rose banerne for ikke at bruge overdrevne udtryk, men at de holder sig til de reelle forhold.

Desuden siger betænkningen side 23 om den nordlige bro — jeg beder om lov til at citere —:

„Fordelene ved en nordlig forbindelse gælder, for så vidt angår automobiltrafikken, specielt størsteparten af den svenske samt den norske og finske trafik til og fra kontinentet, medens det for den danske automobiltraffiks vedkommende måske vil være en mere udflygtsbetonet trafik.“

Da de nordiske bilister på vej til kontinentet, så vidt jeg forstår, skal køre ad nye veje gennem Nordsjælland, risikerer vi, at idyllen i Nordsjælland bliver en saga blott i endnu højere grad, end det allerede er tilfældet. Skulle der i forbindelse med nyanlagte veje opstå industri i Nordsjælland, vil det ikke være i overensstemmelse med den foreslåede zoneinddeling for industri og rekreative områder, som vi fra dansk side må være interesserede i.

Af det anførte kan jeg ikke se andet, end at betænkningen selv har anført gode erhvervsgeografiske argumenter for en sydlig placering. Man har dog ikke forsøgt at give en vurdering af den økonomiske betydning, som en industriel og handelsmæssig