

der kan blive tale om en realitetsdrøftelse i det høje ting. At folketinget til sin tid vil få indflydelse på, hvorvidt, hvornår og hvor en sådan fast forbindelse skal etableres, er helt klart. Men om det efter almindelig parlamentarisk praksis og specielt her, hvor det drejer sig om forhandlinger med et andet lands regering, vil være den rigtige fremgangsmåde at inddrage tinget direkte i den forestående foreløbige planlægning, det er jeg stærkt i tvivl om.

Jeg kan i øvrigt nævne, at Øresundsudvalgene i deres konklusion har anbefalet, at der med henblik på fortsættelsen og ajourføringen af udvalgenes arbejde nedsættes et dansk-svensk arbejdsudvalg, og det er min hensigt ved den kommende forhandling med min svenske kollega at søge truffet aftale om nedsættelse af et sådant udvalg. Gennem periodiske beretninger fra dette udvalg skulle det derefter være muligt at holde det høje ting og eventuelt samtidig Nordisk Råd, hvor der jo også er stor interesse for sagen, løbende underrettet om planlægningen.“

Diskussionen havde navnlig drejet sig om, hvorvidt den eventuelle bro burde bygges mellem København og Malmø eller mellem Helsingør og Helsingborg, og det var ministerens opfattelse, 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 samme 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 . . .“

Ministeren var imidlertid parat til fordomsfrit at tage hensyn til, hvad der måtte blive anført pro et contra fra kommuner og fra erhvervslivets side. Han mente i øvrigt, at man her i landet først og fremmest måtte samle opmærksomheden om at få tilvejebragt en Store-Bæltsforbindelse. „Jeg har også tidligere sagt, at disse to ting i nogen grad hører sammen, men jeg vil altså gerne understrege,