

[Ministeren for offentlige arbejder.]

indtægter gennem afgifter af den ene eller anden form af vejtrafikken er nøjagtig lige store, om man gør mere eller mindre ved det, et forhold, som fra et økonomisk synspunkt ikke er særlig tilfredsstillende.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Krog Hansen* til ministeren for offentlige arbejder:

„Hvilke oplysninger kan ministeren give om de fremtidige planer til løsning af de trafikale problemer mellem Helsingør og Helsingborg?“

Skriftlig begrundelse:

I tidens løb har der været fremsat mange forslag til løsning af transportproblemet mellem Helsingør-Helsingborg.

Her kan nævnes etablering af en ny statsbanehavn (sydhavnen), en kombineret jernbane- og bilbro, en kombineret jernbane- og biltunnel og endelig en jernbanetunnel, hvor bilerne skal transporteres på jernbanevogne.

Uanset hvilken af disse planer ministeren støtter, må det dog være rimeligt, at befolkning og byråd i Helsingørområdet hurtigst muligt får oplysning om, hvilke planer der bliver aktuelle.

Såfremt disse oplysninger ikke skaffes til veje senest i dette efterår, vil væsentlige dele af det berørte område stagnere på grund af manglende planlægningsmuligheder.

Formanden: Spørgeren har ordet for at supplere sin skriftlige begrundelse af spørgsmålet.

Krog Hansen: Må jeg begynde med at sige, at jeg erkender, at mit spørgsmål er vanskeligt at besvare på grund af den koordinering, der nødvendigvis må finde sted på dette område mellem Sverige og Danmark. På den anden side går jeg ud fra, at ministeren er enig med mig i, at den befolkningsgruppe, som vil blive mest berørt af fremtidige trafiklinjer mellem Helsingør og Helsingborg, er borgerne i Helsingør, og at det derfor må være rimeligt at forlange, at denne gruppe mennesker nu får besked om resultatet af forhandlingerne,

der efterhånden har stået på i en årrække.

Når jeg i min begrundelse for spørgsmålet skriver, at en eventuel udskydelse af disse problemers løsning vil betyde stagnation og planløshed, skyldes det forhold i Helsingørområdet, som ministeren selvfølgelig er bekendt med, men som jeg alligevel kort skal resumere. I det område, hvor den påtænkte opkørsel til en kommende bro skulle ligge, er Helsingør kommune i samarbejde med amtet ved at byggemodne en grund til et kommende hospital. I området, hvor der skal være en nedkørsel til en eventuel tunnel, har Helsingør planer liggende for en boulevard, og endelig skærer den påtænkte vejføring til en ny statsbanehavn igennem de få arealer, Helsingør har tilbage til kommende boligbyggeri samt til en fremtidig skole.

Alle disse projekter er afhængige af de fremtidige beslutninger om trafikken mellem Helsingør og Helsingborg, og jeg imødeser derfor med spænding ministerens svar.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg kan om det rent faktiske spørgsmål oplyse, at i hvert fald inden for statsbanerne har man den opfattelse, at når man regner med udgifterne til færgelejer samt trafikens stigning ved færgetrafik over Helsingør-Helsingborg og den fremtidige udvikling deraf, så er det økonomisk set fordelagtigt at gå over til en fast forbindelse for jernbanetrafikken. Denne vurdering kan jeg ikke udtale mig om, og jeg siger det kun for dermed at belyse, at den rent økonomiske side af sagen mener man i hvert tilfælde i den styrelse, der har med det at gøre, at der sådan set er grundlag for.

Jeg deler ganske spørgerens opfattelse af, hvor væsentligt det er, at man med hensyn til sådanne enkelte store og for hele området afgørende trafik anlæg i hvert tilfælde i god tid kan sige, hvor de skal ligge, selv om man ikke kan sætte årstal på, hvornår de kommer, for der er så mange faktorer, der gør sig gældende i den forbindelse. Det er jeg helt villig til og vil meget gerne arbejde for. Jeg regner med, at vi får nedsat et trafikudvalg, som vi jo har foreslået, og jeg vil gerne sige, at i den redegørelse, som er under udarbejdelse vedrørende forholdene