

**[Kai Moltke.]**

Jeg må sige efter at have siddet og hørt på alle de borgerlige ordførere her i dag, at det virkelig var lidt af et fremskridt i forhold til tidligere beslutninger her i tinget, når venstres ordfører pludselig drog i tvivl, om der kunne finde en absolut prioritering sted for en Store-Bæltsbro her i landet. Jeg er af den opfattelse, at hvis perspektivet med øget nordisk samarbejde gælder, så må prioriteringen tværtimod her rejses til den skarpest mulige undersøgelse og debat, så må spørgsmålet rejses igen, selv om man i sin tid har truffet en beslutning om Store-Bæltsbroens fortræffeligheder. Spørgsmålet er, om man ikke, tilpasset det, som sker, tilpasset de hensigter, man har, må sætte forbindelserne med de nordiske lande på en højere plads i skalaen end hidtil.

Vi kender meget lidt til både den tekniske og den økonomiske udvikling i dens videre konsekvenser, og derfor tror jeg, den radikale ordfører var noget overfladisk, når han begyndte at beregne disse forskellige procenter for, hvor mange banelegemer og tunneler det ville kræve, hvis man f. eks. valgte Saltholmløsningen. Det kunne dog tænkes, at vi midt i raketaldsalderen, hvor man befærder Venus og månen, også kunne tænke os en udvikling af lufttrafikken, som kunne skabe helt nye veje for samkvem mellem de forskellige dele af landet, og som måske vil gøre nogle af disse beregninger over, hvor mange tunnelspor der skal til, og alt det andet til noget, som måske var rigtigt ment i det øjeblik, det blev fremført, men hvor perspektivet til syvende og sidst svigtede, fordi man tog sit udgangspunkt i den nuværende tekniske tilstand, som er i stadig hurtig og revolutionerende udvikling.

Det er heller ikke uvigtigt, i hvilke baner vor økonomi og vor økonomiske tilknytning bliver ledet i den kommende tid. Vi kan kun sige så meget, at Danmark som et råstof-fattigt land i det sidste tiår har oplevet ikke mindre end to Suezkriser; det vil sige, at én af de faktorer, som bogstavelig taget holder liv i de københavnske havneanlæg, er udsat for en svær belastning i den tid, der kommer.

Vi står samtidig med det fænomen, at drømmen om, at man måske allerede i løbet af 10 år — det sagde man for 10 år siden — var nødt til at ty til atomværker, har vist

sig at være et perspektiv, som ikke var helt holdbart, fordi man nu leder efter og finder olie i meget store dele af verden, hvor ingen tænkte på det før. Jeg skal bare minde om to faktorer her, som vi måske kan tænke os: en nødvendig løsning af den langvarige krise i Mellemøsten og færdslen rundt om Sydafrika.

I mellemtiden er der dukket fænomener op som gassen ved Groningen og den almindelige jagt i hele Nordsøen efter nye kraft- og naturkilder. Der har også fundet enkelte forskydninger sted på selve det europæiske kontinent; mens Sovjetunionen i 1960 producerede 148 mill. t olie, er produktions-tallene for 1968 oppe på 309 mill. t, altså mere end en fordobling over en 8-årig periode.

Når man taler i de baner, som vi nu traditionelt har befundet os i i den tid, der gik, så skulle man måske tænke sig en lille smule om, når man ser, at en af fælles-markedets førende magter nu undertegner traktatlige aftaler om at udvide handelen med Sovjetunionen til det dobbelte i løbet af perioden 1970-1975.

Det kan ikke nytte noget blot at lægge planer og tage udgangspunkt i trafikken i det lille Europa, som vi kendte i det tiår, der gik. Om man svigter eller virker progressivt, er i første række et spørgsmål om, hvorvidt man har perspektiv til at se de forskydninger, som fremtiden medfører.

Når jeg har redegjort for disse synspunkter, som jeg tror er kommet for lidt frem ved trafikproblemernes vurdering, så er det for at understrege, at hvis man virkelig tilstræber et øget nordisk samarbejde, kan det vel være kedeligt at revidere gamle principvedtagelser, men man er klogere, hvis man gør det, inden man er kommet i gang, og inden man har haft udgifterne, således at man ikke bagefter opdager, at man har foretaget en fejlinvestering.

Derfor skal jeg ikke gøre nogen røverkule ud af mit hjerte, men bemærke, at hvor det drejer sig om udbygning af både broer, tunneler og et jernbanesystem, er jeg, fordi vi befinder os i en verden i udvikling, hvor vi skimter visse konturer for, hvad der sker i fremtiden, nødt til at sige, at jeg tror rent ud, at tiden er inde til, at man skal vurdere de nordiske forbindelser, trafikmæssige forbindelser, i første række og lade Store-Bælts-