

[Kai Moltke.]

de afgifter, som pålægges for at muliggøre nye broarbejder.

Nu har vi f. eks. lige måttet komme med planerne om udvidelse af forbindelsen over Storstrømmen og er i gang med at udvide forbindelsen over Lille-Bælt. Det er ting, som koster noget, men vil det ikke være rimeligt, at man allerede her, hvor staten har taget initiativet, tager en afgift, lod dem, som benyttede disse nye og forbedrede foretagender og havde gavn af dem, være med til at betale gennem direkte afgifter fremfor at lade alle betale via skattebilletten? Jeg kan altså ikke svinge mig op til nogen forargelse over, at man afskaffer afgifter for at få bilen med færge og så i stedet for indfører broafgifter. Jeg tror, det er ting, som har en ganske nøje sammenhæng, og jeg tror, at med de byrder, der i forvejen ligger på staten, vil det være ganske rimeligt, om man holdt sig til et afgiftssystem, som gik direkte til samfundets kasse og stod til rådighed for samfundet til løsning af de gigantiske opgaver, som vi her står over for.

Skal jeg altså tage stilling til de foreliggende problemer, så kan det kun være, at jeg mener, at såvel Saltholmprojekt som broerne, først København—Malmø og bagefter H—H-linjen, sættes øverst på listen, medens man udslyder Store-Bæltsprojektet, indtil disse i øjeblikket og for det nordiske samarbejde mest betydelige opgaver er løst.

Så kommer spørgsmålet: kan vi nu slippe billigere fra det, hvis vi i stedet for bygger storlufthavn på Sydamerger? Her rejser spørgsmålet sig, om vi hurtigt kommer til at trænge til en storlufthavn. Men at vi, efter at vi har ødelagt den del af Amager, som ligger i nærheden af Kastrop, nu skal til at ødelægge hele den sydlige del af Amager også med Dragør, Kongelunden, det kan jeg ikke se det rimelige i. Man vil sige: ja men det er teknisk billigere, det koster ikke så meget osv., men mig bekendt er jord også noget værd, og vi har ikke en betryggende jordlovgivning, og jeg gad nok vide, hvor meget man kommer til at betale

for jorden på Amager i tilfælde af, at vi pludselig skal til at købe den sydlige halvdel af Amager op. Det forekommer mig, at det er en af de små fejlregninger, som planlæggerne i deres kritik af Saltholmprojektet har gjort sig skyldige i, at man helt har set bort fra denne ikke uvæsentlige side af sagen, ganske bortset fra at Amager er en ø så nær ved København, som er både beboelig, og som har plads til grønne områder.

Jeg kan altså kun komme til den konklusion, at Saltholmprojektet sikkert er det, som er den mest logiske følge af den politik, der bør føres i den givne situation, at Øresundsbroerne bør have prioritet fremfor en Store-Bæltsbro, og at udvalget i øvrigt beskæftiger sig med i detaljer at kontrollere disse ting, som her er fremdraget.

Men må jeg samtidig lægge vægten på — og jeg ser et fingerpeg i denne retning i trafikministerens indlæg; når der tales om et storkøbenhavnsk trafik- og transportselskab, så ligger heri også erkendelsen deraf — at vi netop her i hovedstadsområdet i nærtrafikken har så store opgaver, at vi vistnok gør klogt i at bytte om på prioriteringen med Store-Bæltsbroen, og at vi bør sige, at Østersøbroen må vente til den tid, da tyskerne har råd til at betale i alle tilfælde klækkelige afdrag på de erstatninger på 10-11 milliarder kr., som Tyskland stadig skylder os på clearingkontoen, og at vi, indtil disse foregår, stiller denne sag i bero.

Hvad endelig Store-Bæltsbroen angår, så må jeg protestere imod, at dette skal ske i den hellige beskæftigelses navn som noget, vi skal starte med øjeblikkeligt, for der bliver ikke sat flere folk i arbejde ved Store-Bæltsbroen, end hvis vi udfører de andre opgaver, som der muligt kan skaffes beskæftigelse ved med måske ikke helt så store kapitalinvesteringer. Jeg henleder her i særdeleshed opmærksomheden på boliger til en rimelig pris, på sociale institutioner, på sundhedsvæsen og på en virkelig økonomisk hjælp til de i øjeblikket økonomiske underudviklede områder her i landet.