

[Kai Moltke.]

hvis den overhovedet skal gennemføres. Det er altså — bortset fra flyvepladsen — første del af den efter min mening i øjeblikket vigtigste storbrobygning. Dette er dog en kendsgerning midt i denne vaklen om flere hundrede millioner, som ingen beklager mere end jeg, for det gør det jo ikke lettere at behandle spørgsmålene i folketinget, når differencerne er så store i de forskellige eksperters beregninger, og når eksperter i alle retninger er omtrent lige så opdelte som det radikale partis folketingsgruppe.

Jeg må altså udbede mig, at man, når man taler om differencen mellem de to projekter, tager i betragtning, at tunnelanlægget til Saltholm bliver et logisk led i en eventuel senere broforbindelse med Sverige, som jeg tror de fleste mennesker i salen ud fra den udvikling, vi tilstræber, betragter som noget ønskeligt.

Så spørgsmålet om Sydamager. Jeg kan ikke lade være med her at nævne, at de samme mennesker, som snakker så meget om det humane, pludselig på én gang finder på, at nu skal en af de få anvendelige strandstrækninger, vi har tilbage i Københavns nærhed, hvis den fornødne renovation kan finde sted, pinedød også fratages hovedstadens befolkning. Jeg kan ikke se, det skulle have nogen særlig social mening på denne måde at afskrive grønne områder, adgang så nær som muligt til vand, som kan benyttes af byens beboere, idet man siger: ja men Sydamager er så og så mange gange billigere. Ja men hvis man skal tage helt til Nordsjælland for at få et bad, til Gilbjergshoved eller på den anden side af Hornbækbugten i det mindste, kan det måske godt være, at de samlede udgifter bliver en lille smule større endda. Der er ikke for mange værdier bevaret her af denne art i hovedstadens omegn, til at man netop i humanismens navn kan afskrive denne mulighed for udvikling af byen til en sundere by, end den er i dag.

Jeg har den største respekt for økono-

miske eksperter, også fordi jeg i sin tid har været så letsindig selv at studere en lille smule økonomi, men jeg er ikke sikker på, at ekspertberegningerne med hensyn til omkostningerne holder. Jeg vil minde om, at en principbeslutning for Saltholm i alle tilfælde lukker for privat tilegnelse af offentlig skabte værdier, at man i tilfælde af, at man principielt afskriver Sydamager som løsning, samtidig sætter et punktum for den konsortiespekulation i grunde, i gårde og ejendomme, som er i fuld gang.

Jeg minder om, hvordan det gik, da man besluttede Køgebugtbanen — den er ganske vist ikke kommet endnu. Jeg vil bede udvalget og også de økonomiske planlægnings eksperter se på de grunde, der skulle erhverves, og se på, hvordan udviklingen blev i Køge Bugt-området, da man hørte, at området skulle trækkes ind som en egentlig trafikzone. Jeg forstår ærlig talt ikke, at hr. Sigsgaard, som jo før har været med til at beskæftige sig med jordlove, og hvordan man hindrer spekulation, kan sige, at vi har god tid til at holde to muligheder åbne. I virkeligheden er det jo at give konsortierne tid til at jobbe jorden i store dele af Amager op på en sådan måde, at der måske ikke bliver nogen fejlregning på et par hundrede eller måske 450 mill. kr., men, målt efter jordprisudviklingen i Køge Bugt-egnen måske, hvis man ikke handler hurtigt, et beløb på nogle milliarder, som vil blive lagt oven på, når regningen skrives for, hvad det koster at anlægge Sydamager som egentlig storlufthavn.

Jeg må sige, at det er ikke noget uvæsentligt motiv for mig, når jeg foretrækker en principbeslutning og ikke en anlægsbeslutning for Saltholm, at det måske kan bremse en proces, som jeg kender alt for godt på Amager, og som jeg ikke mener skal have alt for god tid til at indkassere nye spekulationsgevinster ved, at et spørgsmål af denne art holdes åbent.

Dernæst spørgsmålet om finansieringen. Det var jo rart at kunne sige, at man kunne lade det offentlige bekoste det hele, men vi