

[Bilgrav-Nielsen.]

placering på Saltholm give, som jeg allerede har været inde på, både på grund af den nordlige placering af lufthavnen og på grund af, at der herved levnes mere plads til bebyggelse på Sydvestamager.

Det radikale venstre mener, at dette forhold må undersøges nøje. De ekstra-investeringer i det københavnske trafiknet, som en lufthavnsplacering på Saltholm vil medføre, mener vi må klarlægges, således at de reelle forskelle i følgevirkningerne de to placeringer imellem kan indgå i bedømmelsen. Derfor har vi fra radikal side på et tidligt tidspunkt under udvalgsarbejdet udtrykt ønske om at få iværksat en såkaldt Cost benefit-analyse, hvor de to placeringsmuligheder stilles op over for hinanden. Sådanne analyser er efterhånden et velkendt begreb verden over, når der er tale om trafikøkonomisk planlægning; især er metoden veludviklet i Amerika og i Canada, og i tråd hermed har erhjemme København kommune for et par år siden engageret et engelsk-amerikansk firma til at udarbejde et helt up-to-date trafikprognosegrundlag, som skal være et redskab for den fremtidige by- og trafikplanlægning i det storkøbenhavnske område. Dette planlægningsfirma, hvis engagement senere er overgået til Københavnsområdets egnsplanråd, er allerede nu temmelig langt fremme, og som det blev udtalt af medlemmer af egnsplanrådet, da de besøgte storlufthavnsudvalget, vil arbejdet på slutningen af året være så langt fremme, at det kan benyttes til opstilling af såkaldte trafikmodeller, d. v. s. f. eks. en model for trafikken, hvis lufthavnen placeres på Saltholm, og en anden, hvis lufthavnen placeres på Sydamager.

Synes vi, at det er for længe at vente, kan vi allerede om få måneder på grundlag af en cost benefit-analyse på det nuværende prognosegrundlag komme i besiddelse af et foreløbigt sammenligningsgrundlag de to løsninger imellem, og det både hvad angår de økonomiske følgevirkninger af de forskelle, der må blive i de daglige rejsetider, og hvad angår de økonomiske følgevirkninger af de forskelle, der vil blive i trafikinvesteringerne i det storkøbenhavnske område ved en placering af lufthavnen henholdsvis på Saltholm eller Sydamager. Umiddelbart er der nemlig grund til at

tro, at Saltholmløsningen før eller senere vil fremskynde en Bomløbsforbindelse eller en anden forbindelse i forlængelse af Lyngbyvejen — jeg forstod på ministeren, at han havde andre ting i overvejelserne — samt sandsynligvis den såkaldte Kroneløbsforbindelse. Men spørgsmålet er altså: bliver disse forbindelser følgevirkningerne af en placering på Saltholm? Og gør de det, hvad vil det da koste, hvilke samfundsøkonomiske konsekvenser får det?

Til slut vil jeg gerne sige nogle ord om de forventninger, jeg stiller til det trafikpolitiske planlægningsarbejde, som nu forestår i det trafikpolitiske udvalg. Der tales i vor tid — og jeg tror med rette — meget om de vanskeligheder, der er forbundet med at træffe de rigtige valg i den teknikens verden, vi lever i. Hvordan kan vi sikre os, at de afgørelser, vi træffer, er rigtige? Jeg tror aldrig, vi kan sikre os 100 pct., men det, vi kan, er at spørge, at bede om oplysninger og at blive ved med at gøre det, indtil vi føler, at det udredningsarbejde, der er gjort, er tilstrækkeligt, indtil vi føler, at nu er sagen oplyst. Gør vi ikke det, er grundlaget, hvorpå vi beslutter os, træffer bestemmelser, for spinkelt, og så kan det få uoverskuelige følger både i økonomisk, samfundsmæssig og endog i menneskelig henseende. Det er derfor ikke tilstrækkeligt alene at vide, hvad et bestemt trafikanlæg koster at etablere; ej heller er det tilstrækkeligt at vide, om rentabiliteten kan blive god i det pågældende anlæg. Vi må tillige vide, hvilken samfundsøkonomisk konsekvens det vil få; og videre må vi — hvad desværre meget sjældent sker — have besked om, hvilke gevinster og tab der ville være forbundet med henholdsvis udskydelse og fremskyndelse af de pågældende projekter. Ikke mindst dette sidste er vigtigt, når man som vi i disse år er i den situation at måtte prioritere opgaverne, finde ud af, i hvilken rækkefølge vi ønsker opgaverne løst. Ret beset er det vel sådan, at en meget væsentlig del af den politiske handlefrihed består i at træffe beslutninger om en række projekters tidsmæssige gennemførelse.

Jeg vil gerne til slut fremhæve tre områder, hvor grundig oplysning er uomgængelig nødvendig, og som jeg i øvrigt allerede har været en smule inde på. For det første