

[Lembourn.]

vil altså et miljøsynspunkt føre én frem til at være modstander.

Der er imidlertid også afledede miljøvirkninger. Hvis man skal gennemføre projektet, vil det betyde, at millioner af mennesker og en masse gods skal ind i København og ud af København, ikke uden om København alene. Og vi er jo netop i vores almindelige politiske holdning til disse ting ved at forstå i stadig stigende grad, at det kan være rigtigere at tage et miljømæssigt end et snævert økonomisk hensyn. Der er virkelig en voksende forståelse for, at København skal gøres mere menneskelig, mere miljøvenlig, at vi skal redde, hvad der endnu kan reddes af det gamle København, og at vi skal få så meget trafik ud af byen som muligt, så byen blive tillokkende at bo i. Gennemfører man projektet, går man på tværs af alle disse ønsker, som efterhånden deles af et stort flertal i befolkningen. Der skal rives huse ned, udvides gader, der bliver forøget forurening af luften, der bliver støjplager, der bliver trafikpropper, og der skal foretages en masse investeringer bl. a. i hotellyggeri, som er af yderst tvivlsom art.

Et andet argument, som jeg mener bør fremføres i debatten, er, at man har ikke forsøgt uanset de mange beregninger, man har lavet — og det skal indrømmes, at man har foretaget mange beregninger over anlægsinvesteringer og driftsindtægter og driftsudgifter — en egentlig konsekvensanalyse på dette projekt. Man har ikke forsøgt at lave en cost-benefit undersøgelse af, hvordan dette vil virke på det danske samfunds økonomi som sådan. Når man arbejder med et så stort projekt som dette, bør man gennemføre disse konsekvensanalyser. Det er ikke forsøgt, og derfor er det umuligt at fremlægge nogle tal for, hvad en sådan analyse ville vise, men man har da lov at gætte. Hvis man tager alle de afledede investeringer, alle de afledede driftsudgifter og driftsindtægter med ind, som hele det danske samfunds økonomi bliver påvirket af, kan man lige så godt komme til det resultat, at det giver ½ mia. kr. i underskud om året for den danske samfundsøkonomi. Det kan også blive et helt andet resultat, men man kunne komme frem til et resultat. Det er på tide, at man anvender de moderne økonomiske metoder, som den nationaløkonomiske vi-

denskab for længst er nået frem til — man kan bare henvende sig på universiteterne og få foretaget disse undersøgelser — og som alle store virksomheder anvender, også i den offentlige økonomi.

Så til sidst et generelt synspunkt. Når man skal foretage en så enorm offentlig investering, må det ikke bare have noget at gøre med éns økonomiske synspunkter, men også med éns politiske holdning, fordi en sådan investering vil påvirke hele samfundsvækstingen i en traditionel retning. Forestillingerne, som vi nu har levet på i en generation — og det er næsten ligegyldigt, hvilken politisk farve man har — om, at den økonomiske vækst skal være vores første målsætning, er vi ved at forlade, bl. a. af den grund, at det bliver mere og mere tvivlsomt, hvad økonomisk vækst egentlig er; det er fiktive tal, der er ikke meget realitet i de nationalbudgetter og nationalregnskaber, vi opstiller; man kan meget vel komme til det resultat, at i virkeligheden er den økonomiske vækst bremset allerede for 4-5 år siden, hvis man laver undersøgelserne på en anden måde.

Derimod ved vi en hel del om, at manglerne ved økonomisk vækst vil fortsætte, de miljømæssige mangler og mange andre ulemper, sammenklumpning af mennesker på få steder, længere afstande mellem arbejdsplads og bopæl, forurening etc. Det ved vi. Og hvis vi er ved at nå hen til en anden målsætning for vores langsigtede politiske holdning, nemlig en mere miljømæssig, en mere human målsætning, som vi så til gengæld vil ofre noget af de økonomiske vækstsynspunkter for, så har det noget at gøre med éns politisk ideelle holdning i denne sag.

Ud fra disse betragtninger, altså ud fra den grundbetragtning, at jeg mener, at den økonomiske vækst, som er tvivlsom i sig selv, ikke længere skal være i første række, men at miljømæssige hensyn skal være i første række, må jeg gå imod projekterne.

Må jeg lige til sidst sige, at tanken om at bygge en transitlufthavn i Billund var det måske værd at gøre lidt mere ved, den vil næppe have så store miljømæssige ulemper som Saltholm, det kunne udvalget jo se på.

Til allersidst: jeg ved godt, at når vi går imod disse projekter, så vil broinvesteringerne blive forsinkede, og det vil der sikkert