

[Margrete Auken]

så, for vi kunne jo være lige så begavede, som de er i Frankrig og lave biltog. Jeg ved godt, det langt overstiger hr. Ikasts fantasi, men det overstiger faktisk ikke hr. Gyllenhammars fantasi, fordi kombitransporter ikke kan fungere, hvis man har overinvesteret de skæve steder. Så får man med et citat af næstformanden i Gyllenhammargruppen, Ulf Sundquist fra Finland, præcis den mest ulykkelige situation: brist på investeringer og fragmentariske anlæg. Det er præcis den situation, de frygter mest af alt. De har deres motorveje, de skal have deres jernbane. De er mere og mere klar over, at der ikke er råd til dobbelte anlæg, og derfor stod motorvejen ikke nævnt med ét ord i Gyllenhammars hyldestartikel til Sverige fra nytåret.

Traberg Smidt (V):

Noget af det, som skaber erhvervsudvikling, er en god infrastruktur. Men jeg tror, man forregner sig, hvis man regner med, bare fordi man får en motorvejsbro til Malmø, at vi får en erhvervsudvikling i Københavnsområdet.

Det ville svare til, bare fordi vi får en Storebæltsbro, at vi ville få en erhvervsudvikling København-Odense, fordi forholdet mellem København og Odense er i størrelsesforhold nogenlunde det samme som forholdet mellem København og Malmø.

Det, der er afgørende for erhvervsudviklingen, er omkostningerne ved en given udvikling i forhold til en anden given udvikling. Hvis motorvejsbroen over Øresund bliver gratis, eller hvis den bliver billigere end andre alternative former, vil vi få erhvervsudvikling. Det er sådan, tingene hænger sammen i erhvervslivet.

Et af problemerne er så, hvordan man gør omkostningerne op. Jeg tror ikke på, at rentabiliteten af en Storebæltsbro er bedre end rentabiliteten af en Øresundsbro, hvis vi taler om motorveje, for hvis vi kigger ind i fremtiden, kan vi ikke regne med, at vi i længden kan bruge lastbiler uden at betale de fulde omkostninger.

Om 3½ år træder de nye amerikanske dieselnormer i kraft. Det vil umuliggøre langdistancebiltrafik i USA, for det forudsætter dieselmotorer over 3½ l, tror jeg det er. Det vil sige, at en meget stor del af den amerikanske tværkontinentale trafik vil blive flyttet over til containere, og den udvikling vil komme til Danmark også i en global organisering, og det vil sige, at det vil

blive langt dyrere at køre med lastbiler over lange stræk.

Så får vi den situation, at det bliver dyrere at køre på motorvej med lastbiler og med containere, og at vi ikke har noget jernbanenet, hvis ikke vi har fået en jernbaneforbindelse fra Sverige til Danmark og derigennem ned til kontinentet gennem tunnelen under Storebælt. Hvis vi får den forbindelse via jernbanen, er vi rustet til de næste 20 år, når de restriktioner, som jeg her beskriver, kommer, for de vil nemlig komme.

Det, der er det afgørende, er, hvordan vi så gør op, hvad der er billigst: jernbane eller motorvej eller begge dele. Det gør man ved at gøre de reelle omkostninger op og ved f.eks. at sørge for, at andre end DSB kan bruge jernbanenet. I mange andre lande, f.eks. i Sverige og USA, ser man, at man som privat kunde kan købe sig et tog, og så kan man leje sig retten til at køre i nogle timer eller nogle kilometer på jernbanesporene. Det kan man så gøre fra Sverige eller fra Tyskland eller fra Frankrig eller tværs over USA, hvor A. P. Møller for tiden tjener utrolig mange penge netop på den trafik fra vestkysten til østkysten af USA.

Hvis den udvikling kommer, får vi en reel konkurrencesituation mellem jernbanerne, hvor man kan flytte trafikken over, hvis det kan betale sig, eller trailertrafikken på landevejene, hvis det kan betale sig.

Jeg synes ikke, man politisk på forhånd skal binde sig til den ene eller den anden løsning. Men det kræver altså til gengæld, at vi gør de reelle omkostninger op med den ene eller den anden trafikform. I Vesttyskland opererer man med, at bilernes bidrag til forureningen, selv om det er det land i Europa, der har flest katalysatorer, er så voldsom, at man skulle beskatte bilerne langt mere, end man gør i øjeblikket – selv benzinbiler. Der er det farlige i de beslutninger, vi skal træffe på dette område, at de har et perspektiv, hvor trafikministeren tidligere har erklæret, at en 30-35-årig tilbagebetalings-tid på investeringerne ikke er noget problem. Men det er det altså, fordi den tekniske udvikling er meget voldsom netop over det spænd. Derfor beder jeg om, at man gør regnestykket op uafhængigt naturligvis. I denne sag må vi forfra kunne erklære, at det skal være uafhængige økonomer, der beregner under en vis hensyntagen til den sandsynlige udvikling.