

nativ Samfundsanalyse (CASA) andrage 8,5 mia. kr. Ifølge CASA vil en boret tunnel med biltog ved et forrentningskrav på 5 pct. (som der også regnes med i anlægs-loven) kunne give tilstrækkeligt overskud til også at dække udgifterne til landanlæggene.

En boret tunnel vil tillige ikke give anledning til miljømæssige konsekvenser for Øresund eller Østersøen ud over et mindre problem med genanvendelse eller deponering af det udgravede materiale fra tunnelen. I forhold til vandmiljøet er en tunnelloøsning derfor klart at foretrække.

Med hensyn til placering af en togtunnel, herunder af en bilterminal, kan der anvises egnede arealer på Amager og i Høje Tåstrup. Endelig stillingtagen hertil vil først finde sted efter yderligere undersøgelser.

Der henvises i øvrigt i det hele til CASA's rapport: Øresundsforbindelser, maj 1991, side 1-10, der er optrykt som bilag 1 til betænkningen.

Såfremt ændringsforslaget vedtages, vil der blive stillet en række ændringsforslag til lovforslagets 3. behandling.

Til nr. 2

Baggrunden for den foreslåede ændring er at undgå at komme i en lignende situation, som Danmark er i i dag på grund af Finlands sagsanlæg ved Den Internationale Domstol i Haag, hvor det nu skal afgøres, om Danmark har lov til at bygge den Storebæltsbro, som et flertal i Folketinget har vedtaget. Dommen kan få stor betydning for hele Storebæltsbyggeriet.

Til nr. 3

For at få den reelle pris frem på Øresundsbyggeriet bør statsgarantien fjernes, da garantien medfører, at priserne bliver højere, idet investorerne altid er sikret deres penge, uanset hvad

den endelige pris bliver på Øresundsbyggeriet. Som eksempel kan det jo allerede nu ses, at prisen på Storebæltsbyggeriet er blevet væsentlig større end beregnet ved vedtagelsen af anlægsloven.

Til nr. 4

Det må være rimeligt at sikre dem, der på grund af Øresundsbyggeriet ikke kan fortsætte deres nuværende arbejde, mest muligt. Det drejer sig om ganske mange mennesker.

Der er lavet en beregning på grundlag af DSB's Rederidivisions styrkeliste p.t. med følgende forudsætninger:

- Helsingør-Helsingborg-overfarten reduceres til ¼ af 1992-niveaueet,
- Dampskibsselskabet Øresund (DSØ) reduceres til ¼ af det nuværende personale, men opretholdes delvis af udflugtsaktiviteter og turaktiviteter,
- Kastrup-Malmø-overfarten lukkes (svævebådene med SAS-passagerer),
- Dragør-Limhamn-overfarten lukkes,
- DanLink-ruten lukkes (København-Helsingborg-overfarten),
- DSB's centrale rederidivision (administrationen) indskrænkes til ½.

Der vil herefter blive overflødiggjort ca. 370 personer i DSB's Rederidivision fordelt på ca. 220 tjenestemænd og 150 overenskomstansatte. I disse tal er ikke medregnet de ansatte i DSB-færgerestauranter, servicepersonalet i DSØ, og servicepersonalet på Dragør-Limhamn-overfarten.

På grund af de store personalereduktioner og -omflytninger i anledning af byggeriet af den faste forbindelse over Storebælt umiddelbart forud for en Øresundsforbindelse vil der være meget få muligheder for interne omplaceringer i DSB af søfartspersonale. Totalt set vil der blive overflødiggjort ca. ½ af samtlige de til den tid ansatte i DSB-søfarten.