

[Svend Helselberg]

undelig på, at man skal investere så mange penge, som tilfældet er, herovre på Sjælland. Vi ville gerne, at samme beløb kunne blive investeret i et lignende anlægovre i Jylland. Nu kan vi jo ingen Øresundsbro lave derovre.

Så vil jeg også gerne sige ikke blot ministeren, men også udvalgsformanden tak for det meget store arbejde, de har gjort for, at alle parter kunne blive hørt, inden sagen gik til anden behandling.

Der har været adskillige samråd og deputationer; der har været en høring, hvor man havde mulighed for at stille alle mulige spørgsmål; og det blev der faktisk også. Så hvis man læser det digre værk, der ligger, vil man kunne blive klogere på nogle af de spørgsmål, der blev stillet. Det er faktisk spørgsmål, som er blevet besvaret af de eksperter, vi har ansat på området.

Vi mener i Venstre, at det er et godt projekt. Det vil give grundlag for, at der kan ske en positiv udvikling her på Sjælland. Det vil give grundlag for mange nye arbejdspladser, hvis man har initiativ til at følge det op.

Vi mener ikke, der er tale om forurening, hverken på den ene eller på den anden måde; tværtimod vil det højne vores miljø med hensyn til luftforureningen, og man er indstillet på, hvis der bliver problemer med Amager Strandpark, at der også her bliver skabt forbedringer.

Vi har været opmærksom på, at der har været synspunkter fremme om saltindholdet i Østersøen, og det er klart, at det er et område, som har vores interesse. Det er også noget, som er blevet berørt på de forskellige møder, vi har haft, og den høring, der har været, og vi er selvfølgelig indstillet på, at der skal sikres bedst mulige forhold også på dette område.

Ændringsforslagene må vi afvise, men ellers kan vi støtte overgangen til tredje behandling.

Tommy Dinesen (SF):

Der har i det sidste stykke tid – som ofte omtalt – svævet mange tal rundt om, hvad en boret tog-tunnel vil koste. Jeg har taget nogle af de gamle rapporter fra før i tiden, for som fru Lone Dybkjær også har været inde på, har vi jo ikke den samme ekspertise i ryggen til at lave disse ting. Jeg har kigget lidt på beslutningsgrundlaget for sådanne ting.

I en af de gamle rapporter, som man f.eks. tog beslutningen om Storebæltsforbindelsen på grundlag af – den er fra 1982; det er selvfølgelig

nogle år siden, men man er ikke kommet så meget længere – står der: »Samfundsøkonomisk hævder biltogsløsningen sig som det markant mest rentable projekt af samtlige undersøgte.« Det sagde man dengang, og det er altså Ministeriet for offentlige Arbejder, der har lavet den.

Man kunne såmænd også godt tage den sidste rapport om de faste forbindelser, som kom i februar 1989 – det er sidste gang, man omtaler borede tog-tunneler – og det er lige meget, om man tager forureningen, om man tager støj, om man tager vandgennemstrømning, eller hvad man tager, så er den borede tog-tunnel den bedste. Det er der ingen tvivl om. Og det er der heller ikke argumenteret imod, heller ikke under den høring, som hr. J. K. Hansen har været inde på. Der er ikke én, der har sagt, at borede tog-tunneler ikke er de bedste, de miljørigtigste.

Der har været noget interessant fremme om, at det koster noget med en 20–30 mia. kr. at lave en boret tog-tunnel. Det er rigtig namnam for dem, der er modstandere af borede tog-tunneler, for så kan man se, at der skal skattepenge ind for at gøre det rentabelt.

Det er sådan set meget interessant, for det passer meget godt med prisen på selve den borede tunnel fra kyst til kyst, men derimod: Med hensyn til terminaler, rullende materiel, og hvad der skal bruges på land i København, passer tallene ikke. Det brugte jeg hele dagen på at gennemgå i går sammen med nogle, der har lidt forstand på det her, også dem, der har lavet CASA-rapporten. Jeg synes, at det er meget interessant at se, hvorledes det har udviklet sig.

Da vi for halvandet år siden diskuterede de faste forbindelser, altså den rapport, der ligger, var den borede tog-tunnel altså med. Senere forsvinder den pludselig. Næste gang, vi diskuterer noget om faste forbindelser på Øresund i Folketinget, er den borede tog-tunnel væk. Så tager CASA den op, arbejder videre med den, og nu står vi altså i den situation, at CASA har arbejdet videre på DSB's projekt. DSB siger, at det er noget værre skidt, som de selv har lavet for nogle år siden. Det er dér, den er endt. Det er beklageligt, at den borede tog-tunnel helt er forsvundet. Sådan er det reelt sket.

Jeg talte før både om støj og møg. Jeg talte også med passagerer, for under den høring, vi havde her på Christiansborg, blev der over for mig sagt – det står også på tryk – at det da må