

[Tommy Dinesøn]

være en fordel at have en boret tog tunnel til biler, for når bilerne eller godset kommer op på toget, f.eks. i Sverige, bliver de i hvert fald ikke sat af i Danmark, hvis de skal til Tyskland. De bliver ikke sat af i Danmark for at komme over på lastbiler, det ville være komplet tåbeligt.

Her får jeg så at vide, at det slet ikke kan betale sig for DSB, og det vil jeg til hver en tid sige, at det ikke er rigtigt, for at sige det pænt. Selvfølgelig er det da en fordel for DSB at have tingene oppe på togene og kunne køre dem videre ned. Det er noget, der siger sig selv, og det ved alle, men alligevel fik jeg det modsatte at vide.

Da jeg så tallene 20–30 mia. kr. første gang, tænkte jeg, om denne biltogstunnel skulle forgyldes. Det er i hvert fald ikke det, vi går ind for, vi vil bare have en almindelig en i cement.

Ellers skal jeg koncentrere mig om de ændringsforslag, der er fra SF og Kristeligt Folkeparti. Når vi mener, at man skal tage den borede tog tunnel, er det selvfølgelig, fordi vi sammen med resten af verdens befolkning undtagen Socialdemokratiet, regeringen og CD er overbevist om, at det er den bedste løsning. Og det er ikke blevet modargumenteret nogen sinde. Vi har foreløbig fået at vide, at det bliver der ikke flertal for, og det må vi så tage med.

Et andet ændringsforslag, vi har stillet, er, at vi mener, at Østersølandene skal spørges først og give en tilbagemelding til Danmark, således at man ikke laver noget før da.

Nu er det ikke sikkert, at man kommer i den meget penible situation, som man kommer i på Storebælt, hvis Finland får ret, for så koster det nogle håndører, og så er det noget, der vil give problemer for faste forbindelser, ikke bare i Danmark, men i resten af verden for den sags skyld. Vi vil da godt hjælpe Folketinget, så det ikke kommer i den situation.

Man kunne tænke sig, hvis Østersøen bliver meget forurenede, hvis vandgennemstrømningen ikke kan komme til og fra Østersøen, og den bliver brakvandsområde – det er den delvis – at man kunne lægge sag an imod Danmark, selv om det måske ikke er Danmarks skyld. Derfor har vi stillet et ændringsforslag om det.

Vi mener også, at statsgarantien skal væk. Det mener vi, fordi vi godt vil have at vide, hvad den rigtige pris er på den faste forbindelse, som et flertal her i Folketinget er kommet frem til. Statsgarantien betyder, at den faste for-

bindelse, som der er flertal for, bliver milliarder af kroner billigere. Vi er naturligvis ikke imod, at kollektive forbindelser bliver billigere, men vi vil godt være sikre på, at det, der bliver sagt, passer. Hvis vi skal gå tilbage til Storebælt – den har jeg en vis forkærlighed for – kan man se, at den foreløbig er blevet 1,4 mia. kr. dyrere end det, man havde beregnet. Derfor vil vi godt have den reelle pris frem.

Det er også bemærkelsesværdigt, at man ikke har tænkt på de ansatte på de eksisterende færgeoverfarter. Jeg har nogle gange spekuleret lidt på, om vi, der er imod, har nogen indflydelse. Det er ikke, fordi vi er imod faste forbindelser, men vi er imod de løsninger til de faste forbindelser, vi får i dette land, og som hele Europa har gjort dårlige erfaringer med. Her tænker jeg selvfølgelig på vejdelene. Alle steder går man ind for togdele. Man går ind for, at godset skal over på skinner, at passagerer skal over på skinner, at vi skal have højhastighedstog, og hvad ved jeg, med undtagelse af Danmark.

Vi mener, at det er vigtigt, at disse ting bliver belyst, og at der ligger et ændringsforslag, som tager hensyn til de ansatte. Det gjorde man f.eks. med Storebælt, fordi man dengang diskuterede arbejdsløshed. Da havde vi heller ikke knap 300.000 arbejdsløse. Det har man efterhånden vænnet sig til, men det var et af argumenterne mod Storebæltbroen, så derfor kom det med dengang. Nu er det alene miljøet, der ligesom er argumentationen, når vi diskuterer faste forbindelser på Øresund. Derfor mener vi naturligvis, at de ansatte skal have nogle muligheder for at blive omskoleet, for at få nogle fratrædelsesordninger eller for at genindtræde i job, og det bliver i hvert fald ikke nemmere at få arbejde, når man efterhånden får nedlagt de fleste færger i dette land. Derfor mener vi, at man i hvert fald kan give den håndsrækning til dem, der har været ansat i mange år på færgerne, og som har gjort et udmærket stykke arbejde.

Ole Donner (FP):

Ifølge betænkningen skulle Fremskridtspartiet her ved andenbehandlingen redegøre for dets stilling bl.a. til de stillede ændringsforslag. Om dem vil jeg godt starte med at sige, at vi ikke kan støtte ændringsforslag nr. 1. Vi siger ja til ændringsforslag nr. 2, som går på, at byggeriet af den faste forbindelse ikke må påbegyndes,