

[Elisabeth Bruun Olesen]

for at ville have en bro var, at nogle mennesker skulle være bange for at køre i en tunnel, for som jeg sagde, kunne man jo afhjælpe disse menneskers angst ved at bibeholde færger.

Tommy Dinesen (SF):

Det var en meget afdæmpet trafikminister – for en gangs skyld, var jeg lige ved at sige – vi hørte denne gang, men jeg stillede altså adskillige spørgsmål, som jeg ikke har fået noget svar på, og som jeg derfor skal prøve at stille en gang til; nu var der jo også mange at besvare sidste gang.

Jeg vil meget gerne have en besvarelse af, hvorledes man har tænkt sig at bevare Kattegatruterne. Nu står der i samtlige rapporter, at det vil man nok. Det ligger næsten helt fast, at Tårs–Spodsbjerg skal have et eller andet tilskud, hvis der kommer en fast forbindelse. Det er også det, der bliver påpeget for Lolland–Falster, Korsør–Lohals, Korsør–Nyborg, Vognmandsruten, Juelsminde–Kalundborg-linjen og Århus–Kalundborg bliver nedlagt, så er der Molslinjen tilbage.

Hvordan vil man gå ind dér? Vil man give tilskud, vil man lave et broselsskab, som nogle har foreslået, hvor man opkræver ekstra takster og giver noget til Kattegatruterne? For ellers må jeg jo opfatte det, som om trafikministeren, som jeg har været inde på det, bare har været rundt med pengeposen forskellige steder og sagt til folk, for at de ikke skal være kritiske over for en fast forbindelse, at den ene får det og den anden får det. Nogle af de borgerlige ordførere har faktisk på møder forskellige steder lovet, at de kan få både ditten og datten.

Der var også noget andet, jeg sagde, som ikke blev tilbagebevist. Man hævder, at der er nogle trafikantfordele på ½ mia kr. ved en fast forbindelse, men hvor går de penge hen? Er det ikke indirekte tilskud til erhvervslivet? Sådan må jeg opfatte det. Men så må man da sige det, så folk ved, hvad det drejer sig om. Der er jo ikke nogen, der føler, at de sparer en masse penge, fordi der ikke er ventetid ved Store Bælt.

I den forbindelse kan jeg sige til hr. Masted, at der ikke er nogen, der er interesseret i at vente to timer ved Store Bælt for at komme over, men det er heller ikke nødvendigt. Hvis politikerne ellers havde brugt indersi-

den af hovedet, var jeg nær ved at sige, til at lave nogle bedre forbindelser, til at lave sammenlægning for lang tid siden, til ikke at lave de rangeringer, der er i Korsør og Nyborg, kunne den kollektive trafik med jernbanetog på færgerne være ført betydelig bedre.

Det er også forbavsende, at der ikke er nogen, der tager det forslag op, der foreligger fra DSB om at købe 9 tog til 200 mill. kr., hvor man kan spare op til en time på en rejse fra Århus eller Ålborg til København, fordi det er lette tog, der lige kører ind på færgerne. Det koster som sagt 200 mill. kr., men man vil øjensynlig hellere bruge massevis af milliarder. Det har heller ikke været endevendt.

Når det gælder arbejdsløshedsunderstøttelsen til dem, der bliver berørt, kan jeg godt forstå, at ministeren ikke er meget for at give et bud. Jeg har sagt et sted mellem 5.000 og 10.000, og det er ikke blevet afvist. Men det drejer sig altså igen om, at broen, eller hvad det nu bliver, ikke bliver rentabel, når man skal betale arbejdsløshedsunderstøttelse på en halv til en hel milliard kroner årligt, og det kommer man ikke uden om. Ministeren lover godt nok i redegørelsen, at der ikke er nogen arbejdsløse i dette land – altså fuld beskæftigelse – år 2000, men det hjælper jo ikke ret meget for øjeblikket.

Der har været sagt noget om angsten for at komme ned i tunneler. Jeg har deltaget i mange møder, hvor jeg selvfølgelig altid taler lidt imod Storebæltsbroen, og dér har jeg virkelig mødt folk, som nærer stor frygt for tunneler. Man kunne udmærket lave nogle målinger, som hr. Ikast er inde på. Men man kan også sige, som trafikministeren og DSB-folk tit gør, når de er ude: ja men der er ikke noget at være bange for, for her i København har man en tunnel, og dér kører man under jorden.

Ja men der er altså en forskel på at komme under Østerrenden i Store Bælt, hvor der er 80 meter op til overfladen. Man sidder i en tunnel, hvor der er nogle ventilationsskakter til frisk luft – det skal der være – skakter, som kan blive påsejlet. Vi har slet ikke været inde på spørgsmålet om sikkerhedsrisici ved broer, men mennesker har altså sådan nogle fornemmelser, som man skal være opmærksom på, og dem har de ikke, når de sejler med færger.