

de, der har fulgt denne sag, ved godt lidt om, hvad der ligger bag et forlig, der er indgået mellem et stort antal partier om en sag af de dimensioner. Det er nu det, der bliver karakteriseret som »bare« et forlig. Sådan kan vi vurdere tingene forskelligt.

Jeg forstår altså, at hr. Jens Jørgensen vurderer det som »bare« et forlig. Og jeg kan forstå, at hr. Jens Jørgensen har tilsluttet sig et forlig, der efter hans vurdering er hamrende ulogisk. På den baggrund bliver det endnu mere interessant at høre, hvad Det Konservative Folkepartis ordfører har at sige, når vi har overstået frokostpausen.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Det, der kalder mig herop, er, at hr. Jens Jørgensen nu siger, at man godt kan tage diskussionen op, og en skønne dag skal vi det.

Dette forlig, der er lavet af bropartierne, varer altså 30 år, fordi tilbagebetalingen er over 30 år, og hvis det er sådan, at »en dag« er efter, at de 30 år er gået, er det selvfølgelig i orden. Men man må gå ud fra, at bropartierne står bag den 30-årige aftale, de har lavet.

Jeg har sagt, at det er noget med 40 mia. kr., vi snakker om. Det er jo ikke bare det, for hvis det her breder sig, er der Øresundsforbindelsen. Hvad skal vi byde på dér? Det er vel en 20 mia. kr. oveni. Så er der nogle, der vil have en Femernforbindelse, og det er lige så meget. Så det, vi snakker om, er 100 mia. kr., der bliver brugt i trafikinvesteringer, og som skal lægges over på skatteborgerne på et eller andet tidspunkt. Der er noget at se til. Det er ikke bare sådan noget, man kan fyre af i den lokale presse derhjemme, fordi det lyder godt over for erhvervslivet, og hvad ved jeg.

Jeg kommer selv til det omtalte møde, for jeg bliver mere og mere interesseret i, hvad hr. Jens Jørgensen vil sige dér. Jeg vil gerne over og konfrontere de pågældende med, hvad der bliver sagt fra Folketingets talerstol. Det er alt for nemt at gå ud at sige den slags ting, og jeg var meget forbavset over, at der ikke var en eller anden journalist, bare én, i lokalområdet, der havde spurgt om det her. Jeg er glad for, at SF ikke kan finde på at sige sådan noget. Vi kan jo sagtens bruge pengene alligevel.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.15.

Mødet udsat kl. 12.05.

Mødet genoptaget kl. 13.15.

Forhandlingen genoptoges.

Kaj Ikast (KF):

I 1983 gik vi virkelig i gang med forhandlingerne om den faste forbindelse over Storebælt, og det tog 3 år, inden vi lavede det forlig. Forliget var så gennemarbejdet, at de fleste detaljer var forudset. Alligevel har der været mange ting, som har overrasket os – det er uheld – men selve konstruktionen om brugerbetaling står fast.

Jeg har ikke noget imod, at folk prøver vores forlig af, for det kan holde. Et så stort projekter, hvor omkostningerne ligger omkring de 38 mia. kr., må gerne afprøves også af SF i dag, for det kan bære, og det holder vand. Det gør det også over for de folk, der siger, at man vil afprøve systemet og se, om man ikke kan finde en konstruktion, så det ikke skal brugerbetales, for det er jo ikke venligt over for forbrugerne. Nej, det er det ikke; men det har vi heller aldrig sagt det skulle være. Vi skulle skabe en infrastruktur i Danmark, og det har vi gjort.

Jeg takker SF for, at vi får denne høring, og især er jeg vældig lykkelig for det, for jeg stod jo med knæene i vand – eller hvad, andre dele? – for et par år siden, da det hele var ved at falde fra hinanden, og dengang sagde jeg: Også denne ulykke vil give Danmark en knowhow, som vi kan sælge. Og det er jo meget skægt, når man nu følger sådan en tanke op, at kunne læse, at f.eks. Berlingske Erhverv den 24. januar 1995 skrev:

»Storebæltserfaringerne giver eksport. De store bro- og tunnelbyggerier på Storebælt og Øresund har cementeret Danmarks ry i udlandet som førende i verden inden for betonteknologi. Det fører nu til store kontrakter, bl.a. i Indien.«

I en anden publikation, CowiConsults årsberetning 1991-92, står der:

»Vor position som hovedrådgiver på Storebæltforbindelsen har øget efterspørgslen efter vor erfaring, især inden for lange, fritspændende, kabelbårne broer og herunder aerodynamiske forhold, skibsstødsproblemer, sikkerhedsvurderinger m.v.«

Man kan altså sige – efter at de foregående talere nu har rost økonomien – at vi samtidig er