

med til at fremme eksporten fra danske erhvervsvirksomheder med den virkelige knowhow, vi har givet dem, så projektet har også til fulde tjent sit formål dér.

Det var jo, som om SF ikke helt var tilfreds med, at de 3 års forspring, som vi lavede i aftalen, ikke var blevet til noget. Det er vi heller ikke, men der er jo ingen af os der kan lave om på virkeligheden, og vi skal vel ikke have sådan nogle Denkmal stående til minde om noget og så vente, til de 3 år er gået. Det er der vel ingen af os, der tror på alligevel.

Jeg synes, der blev fundet et fornuftigt forlig. DSB fik compensation, og alligevel bliver der efter mine beregninger ca. 90-100 mio kr. i overskud til DSB om året, selv om de skal betale det.

Jeg vil ikke undlade at gøre opmærksom på ved denne høring, som SF har bragt op i dag, at det jo var jernbanernes ledelse, der ønskede at eje deres egen del af Storebælt. De ønskede ikke at skulle betale afgift til Storebæltforbindelsen, de ønskede at eje jernbanedelen. Og ønsker man at eje, skal man også betale gildet. Det er en konservativ holdning, som ingen får mig til at opgive, ikke engang hr. Tommy Dinesen. DSB ville nemlig ikke betale en leje for dette projekt på livstid. De ville have et projekt, som de ejede og betalte i løbet af nogle år, og så ville de ikke betale noget resten af tiden.

Derfor er Det Konservative Folkeparti heller ikke indstillet på at støtte dagsordensforslaget fra SF. Det går nemlig i den stik modsatte retning. Det indeholder godt nok de 30 år, men ødelægger det for bilerne.

Jeg mener, vi har fundet en økonomi, der holder – selv med store uheld. At trafikspringene har været større, end vi regnede med, da vi lavede forliget i 1986, tror jeg alle vil vedgå i dag. Der var jo ingen, der drømte om, at udviklingen både i persontrafikken og i godstrafikken skulle få den stigningstakt, som vi ser i disse år og i hvert fald de nærmeste 10-15 år frem i tiden.

Jeg må nok også kunne tillade mig at sige, når der nu altid er så meget kritik af broerne, at 50.000 mandår – netop i disse år – har været en kærkommen gave for skiftende regeringer. Det er jo, hvad vi har brugt på at bygge denne bro, og jeg synes også, det skal tages med i beregningen af broens økonomi, at disse mennesker har vi da i hvert fald ikke skullet betale understøttelse til.

Disse mennesker har fået en erfaring, som de kan drage ud i verden med som aldrig før, for selv om ministeren underspillede broens stør-

relse en lille smule, var det verdens største hængebro. Rekord blev slået – antagelig i 1992 i Japan – men indtil da var det den bedste og den største, der byggedes.

Og vi lavede altså et forlig, hvor økonomien hænger sammen og giver egentligt overskud om ganske få år. Jeg synes, det er fantastisk, og der skal ikke være tvivl om, at vi ikke ønsker at ændre spor ved det forlig, der blev lavet i 1986.

(Kort bemærkning).

Søren Hansen (S):

Jeg har lyttet med stor interesse. Det var en klog tale, vi hørte. Det var en saglig tale, vi hørte hr. Kaj Ikast holde. Den erindrede om det langvarige forberedelsesarbejde over 3 år, om det gennemarbejdede forlig, den slog fast, at De Konservative står fast på forliget, herunder på brugerbetalingen, den understregede, at aftalen kan bære og holder vand, og oven i købet – og her kommer det saglige og det regulære i talen tydeligt frem – at man ikke nødvendigvis vil være venlig over for forbrugerne, men vil sikre en ordentlig løsning, og det står man fast på. Her er ikke tale om at vakle, her er ikke tale om letkøbt populisme.

Jeg er glad for – og det kommer ikke bag på mig – at Det Konservative Folkeparti fastholder forliget, fastholder brugerbetalingen og afviser populistiske løfter om, at alting bare skal være gratis, løfter, som vi godt ved ikke kan holde – heller ikke vand.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Der var jo mange rosende ord fra hr. Søren Hansen, og det er ganske givet, fordi hr. Søren Hansen er enig med hr. Kaj Ikast; ellers var hr. Kaj Ikast nok ikke blevet rost så meget.

Jeg vil godt spørge om en ting, for hr. Kaj Ikast har jo haft en del med det her at gøre – det må jo antydes indimellem; han har også spadseret rundt ude på Sprogø og sådan noget – også med hensyn til nogle af de forhandlinger, der har været ført.

Når trafikministeren herfra kan sige, at på baggrund af eksplosionen er der sket en forøgelse af omkostningerne på forbindelsens jernbanedel på 2½ mia. kr., og når vi for tre år siden alle sammen – alle ordførerne undtagen Fremskridtspartiets – var enige om, at der måtte gøres noget for at hjælpe DSB, så forstår jeg ikke, at der kan være så god en økonomi for nuværende. Ud fra en almindelig logisk tanke-