

Hvor er det, man i Det Konservative Folkeparti mener, at man bygger geografisk og ikke ud fra saglighedens vurderinger? Og hvor er det, Det Konservative Folkeparti er parat til at tage forhandlinger om ændringer af de investeringer, man nu foretager? Sådan forstod jeg det faktisk: at det var det, man var parat til.

Jeg hørte også trafikministerens tale her først på dagen, hvor trafikministeren udtrykte sig noget i retning af, at hvis man ønskede forhandlinger om ændrede prioriteringer – sådan forstod jeg i hvert fald ministeren – så man var parat til at tage en snak. Så det bliver spændende at høre, hvad Det Konservative Folkeparti er parat til at tale om.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Hr. Stefan G. Rasmussen holdt jo en udmærket ordførelse; der var i hvert fald køn retorik i den.

Ja, det er helt klart, at der er forskelle i socialdemokratisk og konservativ opfattelse af forståelsen for en helhed i trafiksammenhæng. Jeg har heller ikke lagt skjul på tidligere, hvad vi mener, der grundlæggende skal være sammenhængende: Kollektiv trafik, vejene.

Det, det handler om, er også at kigge på energimængden, CO₂-udslip osv. Det er ikke kun vejene; vi ønsker altså ikke sydeuropæiske tilstande her i landet.

Vedrørende det store H, ja, så møder man jo hele tiden spørgsmålet rundt omkring i landet om, at man er en del af det store H. Jeg stiller mig selv spørgsmålet indimellem og kan også stille det til Det Konservative Folkeparti: Hvor stort er det store H set med konservative øjne? Jeg synes, at udtrykket bliver brugt utrolig meget i flæng.

Jeg vil også gerne igen give til kende, at både jeg og ministeren har sagt, at vi godt kan tage en diskussion om eventuelle omprioriteringer i forhold til det, der ligger. Men det er en forudsætning, at vi kan få økonomien til at hænge sammen.

(Kort bemærkning).

Stefan G. Rasmussen (KF):

Ja, jeg kan da kun udtrykke glæde over, at man er villig til fra Socialdemokratiets side at indgå i en dybere snak.

Jeg kan også til hr. Poul Erik Dyrhund sige, at det er da helt rigtigt, at man måske på det tidspunkt havde lidt problemer med, at man kunne

forhandle tingene videre. Men det er jo således, at det er en fundamental idé i konservativ politik, at tingene forandrer sig evigt, og nu har tingene forandret sig således, at vi burde sætte os ned og forhandle.

Og da er det, at Venstre og De Konservative i dag siger til Socialdemokratiet, til regeringen: Skal I lave trafikpolitik, som virkelig kan bære, som virkelig tager det hele med og ikke bare sådan fokuserer på en eller anden lille ting, er det en god idé, om vi sætter os sammen – Venstre og De Konservative sammen med jer. Det er det, der ligger i det her, så det ville da glæde os meget. Og vi er helt enige i, at enderne skal hænge sammen økonomisk.

Det kan også få mig til med en anden lille bemærkning at fortælle, at det var altså 27 mia. kr., der blev bibragt trafikken årligt på finansloven. Så det er da bare et spørgsmål om viljen til at sætte sig ned og så lave en prioritering.

Jeg ved godt, at der er mange ting, der i dette samfund kræver, at vi vælger, men jeg har prøvet at argumentere for, at transportpolitikken er en vigtig del af vores vækstsamfund.

Så til det direkte spørgsmål fra fru Jette Gottlieb: Jo, vi har da et bud på at sætte CO₂-udslippet ned; det har vi da – jeg har mange. Jeg er villig til i disse forhandlinger at gå ind og kigge på og snakke om, hvorvidt det måske er smart, at man har en længdebegrænsning på lastvogne. For når der er en længdebegrænsning, er det klart, at den eneste kreativitet, der er hos den, der bygger den, er at lave den så rummelig som overhovedet muligt, og så bliver det sådan nogle firkantede kasser, der kører rundt ude på vejene med en forfærdelig stor luftmodstand. Det kunne være, man skulle tage den problematik op og sige, at det slet ikke er længden eller vægten, vi skal kigge på, men et helt andet kriterium. Jo, det vil vi da gerne kikke på.

Jeg synes da, det er fuldstændig tåbeligt, når jeg ser ude omkring, hvad man øser ud af brændstof på busser. I går havde jeg fornøjelsen at være en tur i Århus. Og vi sad fire mennesker i et kollektivt transportmiddel, som var blevet underlagt en køreplan, som gjorde, at chaufføren skulle køre fra Århus Hovedbanegård til Tirstrup Lufthavn på en tid, hvor han med megen nød og næppe kunne overholde fartbegrænsningerne. Som han sagde, hvis han kørte fornuftigt, ville han få 2,7 km ud af det pr. l, men i dag, hvor han skulle nå dette med disse fire mennesker, blev han nødt til at køre