

Vi skal passe på med den kollektive trafik, at vi ikke lægger så meget ud til amterne, at de ikke kan klare opgaverne, så de små strækninger med kollektiv trafik ude i landområderne bliver totalt ødelagt. Hvis den udvikling på de små DSB-banestrækninger, som vi har set i den sidste tid, fortsætter, er der ingen kunder tilbage.

Jeg vil gerne sige, at Det Konservative Folkeparti er klar til at arbejde videre med for den kollektive trafik. Vi har været klar siden december til at lave det store forlig om en 6-års-aftale, hvis ministeren vil have det – vil hun have 8, får hun også det – for den kollektive trafik. Vi er klar til forhandling, vi ved godt, hvad vi vil have lavet, og jeg tror også, vi kan finde en nogenlunde effektiv metode. Men det kræver jo nok, at ministeren skipper de partnere, hun har i øjeblikket, og går over til de borgerlige partier, ligesom tilfældet var før i tiden.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg har nu tre korte bemærkninger: hr. Søren Kolstrup, hr. Poul Andersen og fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det er jo en fantastisk situation, hvis der kan opstå konkurrence i dette Folketing om at give den kollektive trafik et løft. Især var det betegnende, at hr. Kaj Ikast til sidst, efter at have nævnt den jyske Vestbane m.m., som jeg bestemt også støtter, sagde: Dér, hvor lakmusprøven skal stå sin prøve, er, om man vil noget for pendlertrafikken.

Så fik jeg et bud, nemlig at der skal ske noget med Københavns Hovedbanegård. Javel, javel, men hvilke andre instrumenter vil Det Konservative Folkeparti støtte sig til, når man nu skal tilbyde sig over for ministeren? Jeg vil jo også tilbyde mig over for ministeren, så der bliver jo en vældig dans omkring hende. Men hvad er hr. Kaj Ikast til? Københavns Hovedbanegård er én ting, og hvad mere?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg tror, jeg hørte forkert, da hr. Kaj Ikast berørte forholdene i landdistrikterne.

Selvfølger er det her, privatbilerne kan tage den store del, men derfra og så til, at der ikke skal være nogen kollektiv trafik! Jeg har sikkert hørt forkert, for der skal da være en eller anden

form for tilbud til dem, der ikke har bil, skolebørnene osv. Det vil jeg da gerne have bekræftet, også med hensyn til Odense-Svendborg. Alt skal vel ikke foregå i København og på Sjælland? Der er vel også pendlere både på Fyn og i Jylland, der skal tages hensyn til?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg kan slet ikke forstå, hvorfor hr. Kaj Ikast var så vred og så så bister ud. Jeg kan fortælle hr. Kaj Ikast, at SF med glæde støttede jernbanen på Storebælt, som jo har fået al den ros, som jeg synes, den fortjener, og vi er også glade for jernbanen på Øresund – meget glade.

Det var da også vidunderligt at høre hr. Kaj Ikast gøre så meget ud af det, der nu skal gøres for pendlere, også i Københavnsområdet, og for Københavns Hovedbanegård. Jeg vil sige til trafikministeren, at hvis hun kan få hr. Kaj Ikast til at overvinde sin allergi over for at være sammen med os andre – selv om der er noget, der tyder på, at det kniber – lyder det, som om vi faktisk kunne enes om ret meget på det her punkt. Så der er ingen grund til andet end at krybe til fadet, som det hedder, og komme i gang med at lave det forlig. Hr. Kaj Ikast vil simpelt hen drukne i velvilje.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Fru Margrete Auken vil gerne være med til tog under Storebælt og tog under Øresund, men hvem betaler dem?

Det er jo således, at der er lavet en aftale for jernbanen på Øresundsforbindelsen, så der er en fast minipris på 200 mio. kr. for hvert lands jernbaneselskaber på Øresund. På Storebælt betaler jernbanen 560 mio. kr. om året – en favørpris – og hvem betaler den store del? Det gør bilerne, for ellers kunne det ikke have ladet sig gøre at bygge den. Men det har fru Auken aldrig forstået, og det er derfor, vores samarbejde ikke er så godt, for jeg skal altid betale for hendes fornøjelser. Sådan er det, men det er jeg ikke spor vred over, bare det giver et ordentligt resultat, som vi har set det hidindtil.

Til hr. Poul Andersen om den kollektive trafik: Jamen vi har faktisk en meget dårlig kollektiv trafik på landet. Det er kun få steder, man kan bruge den til og fra arbejde, når der er en tredeling af arbejdstiden på en virksomhed, og det er synd. Vi burde kunne lave en buslov, der