

har kørt på, at det skal være brede forlig. Og jeg er glad for, at ministeren siger det.

Kl. 11.15

Derefter slår hr. Jacob Buksti meget på, at vi ikke støttede de forskellige planer. Vi har faktisk støttet ganske pænt, når vi ikke blev smidt ud af den socialdemokratiske regering, og alle de store planer, hr. Jacob Buksti var lige ved at komme med, tæller altså ikke i byretten. De har ikke været over det høje Ting, de har overhovedet ikke været til behandling, og så kan man jo ikke se på andet end de planer, der ligger. Men det tæller altså ikke i fremtiden. Det, der tæller, er det, der er kørt gennem Folketinget og bliver vedtaget.

Jeg håber, at den investeringsplan, ministeren kommer med, vil give et løft til Storebælts- og Øresundsforbindelserne, så de kan blive med at have fremgang, for det er jo de to forbindelser, der har skabt den kollektive trafik store succeser. Og så håber jeg, at Femernforbindelsen bliver den tredje, så vi også får et kollektivt fremskridt her på Sjælland. Det skal være mit store ønske i dag.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil lige minde den konservative ordfører om, at Venstre og De Konservative blev snuppet af togrevisionen uden billetter. De ville ikke betale, og det var derfor, de ikke var med, men vi ville hellere end gerne have haft dem med. Vi sad i møde efter møde efter møde efter møde, men de ville ikke betale, og så kunne vi ikke lade dem køre på fribillet, for så måtte det være os, der skulle betale, og så måtte vi først og fremmest betale gamle regninger, som lå til os fra det gamle forlig.

Men jeg vil godt spørge hr. Kaj Ikast: Mener han, at det er hovedopgaven at være bindeled? Jeg mener, det trods alt er hovedopgaven at transportere passagerer i Danmark, og det skal selvfølgelig kunne fungere sammen med den internationale transport; det er jeg enig med hr. Kaj Ikast i. Men jeg er meget overrasket og forskrækket over at høre, at det er hovedopgaven at være bindeled, og at vi f.eks. er forpligtet til at bygge Femern Bælt-forbindelsen. Hvor ligger den forpligtelse henne?

Vi skal have et godssystem, der fungerer godt, det er jeg også enig med de forrige ordførere i. Men det behøver da ikke nødvendigvis at betyde, at vi skal tumle af sted med store investeringer, hvis rentabilitet er elendig, og som

ikke løser de problemer, vi stadig har her i landet.

Jeg beklager meget, at hr. Kaj Ikast ikke var til stede ved den høring, vi havde om elektrificering. Det er faktisk fejt at udeblive fra den for bagefter at sige, at man ikke ved, hvad det var, der blev sagt, eller rettere sagt: Man kan sige det, man hele tiden har sagt, uden at lytte efter nye toner.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg må sige, at jeg var også ganske meget overrasket over meldingen om, at Danmark nu skal reduceres til at være et trinbræt på vejen mellem Hamburg og Stockholm. Det må jeg sige, det var noget af en melding.

Nu ved jeg jo godt, at der er ingenting i verden, hr. Kaj Ikast elsker mere end store broer. Men jeg går ud fra, at når hr. Kaj Ikast nu foreslår en hurtig gennemførelse af Femernforbindelsen, er det jo ikke den kollektive trafik, han tænker på. Det lyder så ædelt fra hr. Ikasts side, men det er jo drømmen om en motorvejsbro, som nu dukker frem, og derfor vil jeg gerne spørge hr. Kaj Ikast, om det ikke er korrekt forstået af mig, at det, hr. Kaj Ikast nu med smukke talemåder om kollektiv trafik forsøger at få gennemført, er en motorvejsbro.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil i al enkelthed spørge hr. Kaj Ikast: Når nu jernbanernes fremtid ligger hr. Kaj Ikast så meget på sinde – både de internationale og de lokale – finder hr. Kaj Ikast det så ikke meget problematisk, at når DSB rent faktisk får et overskud, som kan bruges til at fremme jernbanetrafikken, og der i og for sig er en aftale om, at den skal fremmes, tager man ikke chancen og gør det? Der er stor afstand mellem ordene og handlingen, og vil hr. Kaj Ikast sammen med os andre arbejde for, at man i fremtiden sørger for den nødvendige vedligeholdelse?

Jeg synes, det må have interesse for erhvervslivets parti, De Konservative, at der i den sidste grøn bog om energiforsyningssikkerhed for EU faktisk gøres opmærksom på, at en af de helt store trusler for erhvervslivet i fremtiden bliver forsyningssikkerheden, og at det største problem i den sammenhæng er transporten. Det må vel også i lidt længere perspektiv ligge De Konservative på sinde at sikre, at det danske erhvervsliv kan få billig energiforsyning, også i