

Derfor synes jeg, at planlægning, uanset om man elsker biler eller ej – hvad jeg i hvert fald ikke gør, jeg vil hellere have en cykel, selv om jeg fik bil en forærende – så er det jo nødvendigt, at man foretager en trafikplanlægning. Det bør alle ærlig talt kunne forstå, også den forhenværende trafikminister hr. Kaj Ikast.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil sige til hr. Ikast, at i Enhedslisten gør vi os altså ikke til talsmænd for, at man kan deopfinde bilen, men vi gør os til talsmænd for, at der er ting, som den ikke er egnet til. Der er ting, som det ikke er miljømæssigt og energimæssigt forsvarligt at bruge den til. Og de to vigtigste ting her er jo pendlingstrafikken og godstransporten; det er derfor, at det er disse områder, vi skal sætte ind på, og det kan også lade sig gøre.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen, at vi støtter denne dagsorden. Men der har jo konstant været en udbygning af togsystemerne. Den har vi kendt i mange år. Vi har investeringer her, indtil vi er færdig med at indkøbe de sidste S-tog i cirka 2008, så vidt jeg husker. Det håber jeg kan fremskyndes. Derfor ser jeg også frem til de punkter, som der er i dagsordenen. Derfor sagde jeg, at jeg støtter dagsordenen.

Men det, jeg gerne ville have med også, hvis vi endelig skal være helt alvorlige, er trafikinvesteringer af enhver art, for vi kan ikke bare trække én del ud. Jeg vil da også gerne have belyst: Hvad betyder det miljømæssigt set, at man mellem Århus og Kalundborg eller andre steder begynder at sejle med en ny skibstype eller med færger med højhastighed, der bruger 5 t fuel på en enkelt strækning? Har man vurderet det, inden man går så stærkt ind for den type skibstrafik? Jeg spørger bare. Skal vi ikke også have det undersøgt?

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

For at tage højhastighedsfærgerne først: Det står der også i dagsordenen. Lad os få det belyst. Det, der er sket på det sidste, er, at jeg bl.a. har stillet spørgsmålet: Hvad regner man med, at højhastighedsfærgerne, deres fart og deres, kan man sige, fremskridt – ikke fremskridt, men så mere fart – betyder for f.eks. Storebæltsforbindelsen? Og det bud, som ministeren har givet på

dette spørgsmål, er, at det betyder altså, at Storebæltsforbindelsens billed vil kræve et ekstra års tilbagebetaling.

Det er da rigtigt, at der sker nogle ting på de her områder, men jeg kan ikke forstå, at jeg ligesom opfatter, at hr. Kaj Ikast er imod planlægning på trafikområderne. Så bliver der rigtigt nævnt S-togene, og vi er tilsyneladende enige om, at de skal fremmes. Det er 8,2 mia. kr., det drejer sig om. Sådan forstod jeg hr. Kaj Ikast.

Det er jo derfor, vi skal have en langsigtet planlægning på det her område. Hvad er det, der er vigtigst? Hvad er det, man får mindst forurening ud af? Er det ikke at satse på nærtrafikken, på pendlere osv.? Det var sådan nogle ting, vi i hvert fald godt vil være med til at få planlagt. Vi er jo ikke med i den 3-årige rammeaftale, og derfor er vi nødt til at være med her for at få lidt indflydelse på planlægningen og få den diskuteret. Det er det, der lægges op til fra vores side.

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil egentlig starte med en kort bemærkning, hvis man kan det, til hr. Kaj Ikast og sige, at jeg er fuldstændig enig med ham i, at man burde undersøge miljøøkonomien i de nye forbindelser, der sejler over Kattegat. Jeg har hørt, at Cat-Link og andre simpelt hen er storforbrugere af fuel; altså miljøøkonomisk er det i virkeligheden helt hen i vejret at have transport af den dér type. Men man har ikke, i hvert fald ikke fra Miljøministeriets side, været i stand til at stoppe det.

Så vil jeg godt sige om selve forespørgslen, at det jo ikke er så lang tid siden, at vi havde en anden forespørgsel her i Folketinget også fra SF eller måske fra Enhedslisten, hvor vi drøftede CO₂-emissioner og de skred i målene for trafik-handlingsplanen, der allerede er sket.

Det er jo lidt ærgerligt, synes jeg, at vi ikke kan få samlet de forespørgsler, så man kunne få dem besvaret samlet, men det er der åbenbart ikke noget at gøre ved.

I dag er det sådan, at energisektoren opfylder sine mål, men det gør trafiksektoren ikke, og det er selvfølgelig et problem, når man gerne vil opfylde målene. Det er jo ikke rigtigt gjort, som også det er blevet sagt et par gange, med nok så mange planer, hvis der ikke er vilje til både økonomisk og politisk at føre de afsatte mål ud i livet.

Energisektoren har klaret sine ting. Transportsektoren er et stort problem. Bilismens fart