

alle sammen tilpasses. Væksten skal være bæredygtig.

Regeringen har allerede gjort meget og har også på store dele af miljøtiltagene haft succes, og den vurdering, der ligger i forbindelse med finansloven, synes jeg peger udmærket på det; men på specielt et punkt er resultaterne utilfredsstillende, og det gælder selvfølgelig CO₂-målsætningen for transport, som vi gerne ville have stabiliseret på 1988-niveau i år 2005, men hvor det for nu at sige det mildt ser vanskeligt ud.

Det Radikale Venstre pegede allerede på problemerne for mere end et år siden, hvilket ikke blev taget specielt nådigt op af hverken miljøministeren eller trafikministeren. Nu har problemerne fået et helt og – må jeg sige – meget pessimistisk kapitel i miljøvurderingen, oven i købet uden at man har taget højde for de trafikspring, vi må vente og allerede nu kan se i et vist omfang i forbindelse med Storebæltsforbindelsen, og det gør jo kun sagen værre.

Privatbilismen, og det er jo os alle sammen, vokser simpelt hen for stærkt, og den bliver godt suppleret af godstransport i biler og for dårlig konkurrenceevne for kollektiv transport. Vi er oppe mod stærke kræfter, lyder det. Det er ikke regeringen, men befolkningen, der har forladt CO₂-målsætningen, fortsætter man, og det er så underforstået, at det, som man passende kunne kalde suset fra motorvejene, nærmer sig en naturlov og privatbilismen en menneskeret. Det skal man åbenbart ikke blande sig i. Den holdning er efter vores mening for slap. Det kan regeringen gøre bedre.

Fra Det Radikale Venstres side beder vi ikke om, at man hæver benzinprisen til det dobbelte, så grænsehandlen eksploderer, eller om, at man opfylder CO₂-målsætningen for transport med tre decimaler. Nej, det er slet ikke det. Vi beder simpelt hen om, at man ser på det hele, begynder på en frisk og forsøger at gøre det bedre, end vi har gjort det hidtil. Der foreligger nemlig ganske mange ideer på området. Transportrådet har for nylig peget på en hel række af dem, og jeg skal blot i flæng nævne, at der er anvendelse af bedre teknologi, der er energidæk, der er det, man kalder downsizing, som altså drejer sig om mindre biler, der er kampagner, synliggørelse af grønne afgifter, samkørsel, betalingsringe omkring bykerner og på lidt længere sigt udvikling af road prizing, elbiler, nye drivmidler. Der er flere muligheder.

Derfor vil jeg gerne foreslå, at regeringen nu tager initiativ til, at man bruger et middel, som man brugte for en del år siden, da vi havde problemer med vandmiljøet, nemlig starter med det, man kalder en konsensuskonference, hvor man prøver at samle eksperter, embedsmænd og politikere for at enes om, hvilke muligheder der er på det her område, og derefter fremlægges der på regeringens initiativ en ny handlingsplan. Det synes jeg ville være en god, frisk start. Det ville betyde, at det budskab, der udsendes, ikke er »vi ville gerne«, men i stedet for »vi ved, vi skal, og vi tror, vi kan«. Sådan mener jeg faktisk at det er at være foregangsland.

Så blot til slut nogle bemærkninger til nogle af de kommentarer, der har været, og ikke mindst et par bemærkninger i forbindelse med det, som hr. Peter Duetoft sagde tidligere. Vi har i fællesskab forsøgt at få sat fokus ikke mindst på byggestyringen og de problemer, der er i den forbindelse, og det gælder – tør jeg sige, når jeg ikke kan se hr. Peter Duetoft – også de nordjyske motorveje. Der er nok at gøre i den forbindelse.

Vi har andre ting, hvor det måske er sværere at finde fodslaget mellem CD og Det Radikale Venstre. Forsvaret er som bekendt en af dem, og jeg synes ikke, at hr. Duetofts markeringer omkring forsvarsbudgettet som værende urørligt og helligt var særlig velargumenterede.

Jeg synes først og fremmest, at hvis man ser bemærkningerne i sammenhæng med det, som hr. Duetoft og jeg er meget enige om, nemlig at der skal gøres en meget betydelig dansk indsats for at bremse konflikter ude omkring i verden, ved at vi bærer vores del af byrden med at forhindre flygtningestrømme og i det hele taget byrden med at få en bedre stabilitet internationalt, så bliver man nødt til at se forsvaret i sammenhæng med den generelle sikkerhedspolitiske indsats.

Her kan det ikke nytte noget, at man blot siger: Militæret er det eneste, vi vil snakke om; det kan ikke røres, der må ikke ske ændringer. Man må snakke om, hvordan vi gør indsatsen bedst muligt, og derfor må man selvfølgelig også se på, hvilke muligheder der er for en civil indsats kontra en militær indsats, når det drejer sig om konfliktløsning. Og jeg synes, at mange af vores erfaringer i forbindelse med Bosnien viser, at vi i høj grad også har brug for mere civil indsats, og at den militære indsats har sine