

5 3/4 år, og i den tid kan vi jo nå både at gennemføre og måske se resultaterne af et stort middelkatalog.

Ministeren har fortalt, hvad regeringens CO₂-politik er på transportområdet, så det skal jeg ikke gentage. Vi er nu i debatfasen, hvor debatten i dag er et vigtigt indslag, derefter kommer der på regeringens foranledning en konference om de midler, der skal tages i brug for at nå målene, og derefter vil vi i regeringssamarbejdet foreslå, at der udarbejdes en handlingsplan for nedbringelse af CO₂ for resten af perioden indtil år 2005. Men det er altså i den her forbindelse vigtigt, at vi først får debatfasen, så får konferencen og derefter handlingsplanen.

Enhedslisten stiller imidlertid med sin forespørgsel nogle andre spørgsmål, som jeg synes det kunne være interessant at gå lidt ind i, bl.a. hvad en vurdering af trafikspringene på de to faste broforbindelser giver anledning til af overvejelser hos regeringenspartierne, også med hensyn til takstpolitikken.

Det er klart, at broforbindelserne genererer mere trafik. Det er der aldrig nogen der har været i tvivl om. Det vidste Det Radikale Venstre også udmærket, dengang vi slet ikke var med i de broforlig. Til gengæld er der så opstået et virkeligt paradoks, som sætter lys på en anden side af hele den her problemstilling, nemlig det, at bygningen først af én og siden af to broer, altså Øresundsforbindelsen, som vi nu kan tage i brug til næste år, faktisk har bevirket et fald i fly- og færgetrafik, der gør, at det samlede CO₂-udslip for trafikken falder. Jeg må sige, at det er noget af et paradoks derhen, at biltrafikken jo er steget markant, men der er altså forskellige gradueringer i det her. Det sætter jo også et lys på, at der mangler en fast afgiftspolitik for både færger, fæргеbrændstof og flybrændstof. Men det kan vi måske komme tilbage til i middelkataloget.

Men hensyn til takstpolitikken vil jeg sige, at egentlig synes jeg, hr. Kaj Ikast havde meget ret, når han sagde, at det faktisk er bilerne, der kommer til at betale, altså betale for broforbindelsen, for sådan som det er lagt til rette i dag, så har DSB indtil videre fået meget lange udsættelser med deres tilbagebetaling, og det skal jeg da ikke på nogen måde beklage.

Til sidst har jeg en personlig bemærkning om Femer Bælt. Den radikale gruppe har jo ikke taget stilling til Femer Bælt-forbindelsen, men personlig har jeg den holdning til det, at jeg ikke kan forstå, at nogen ønsker at tonse trafik

enten med tog, bil eller lastbil ned over Sjælland. Men vi får den debat på et senere tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal takke fru Vibeke Peschardt for indlægget. Jeg synes, det var vigtigt at erfare, at Det Radikale Venstre fastholder 2005-målsætningen, og det er sagt meget tydeligt. Jeg synes, det var vigtigt at erfare, at Det Radikale Venstre også er indstillet på, selv om Det Radikale Venstre erkender, at det er svært, at opstille virk-somme midler til at opnå det mål.

Jeg vil derfor høre fru Vibeke Peschardt, om hun vil være i stand til at løfte sløret lidt for, hvornår og hvordan vi sammen kan gå i gang med den hårde fase, der hedder at realisere 2005-målsætningen.

Det sidste, jeg skal spørge om, er, hvilke overvejelser fru Vibeke Peschardt mener vi bør gøre i forbindelse med Øresundsforbindelsen, når man betænker, at vi jo gang på gang har erfaret, at Storebæltspolitikken er blevet ændret. Hvad er det for nogle takstpolitiske mål, vi kan opstille for Øresundsforbindelsen for at sikre, at vi netop fastholder 2005-målsætningen?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Den radikale ordfører plejer jo ellers at være meget saglig, men uden at jeg skal blande mig i regeringssamarbejdet, synes jeg da, det er et urimeligt forhold, at De Radikale over for trafikministeren undsiger det, som hun formentlig på regeringens vegne har givet udtryk for, nemlig at realiteterne nok er, at man ikke kan opfylde målet til 2005. De radikale siger så, at det mål vil de leve op til.

Er det sådan, at det altså er forskellige krav, man vil stille i regeringen? Og hvad er det så for krav, De Radikale vil stille, for at man skal kunne opfylde den målsætning, som trafikministeren ellers giver udtryk for at man realistisk set nok ikke kan opfylde?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge Det Radikale Venstre: Når fremgangen i den kollektive trafik på grund af Øresundsforbindelsen kommer, er det så ikke den rigtige model for betalingssystemerne, vi har valgt, hvor der er et fast beløb for de fire