

Så synes jeg, jeg hørte noget om en 27 år gammel Morris. Den kan man selvfølgelig godt køre rundt i, og den kan selvfølgelig være toptunet, men noget af det, der normalt kan give lidt miljøproblemer, er da, når man kører rundt i gamle biler. Det er lidt svært at få dem til at køre langt på literen, kun forurene lidt, få katalysator monteret osv., men fred med det.

Så blev der også spurgt, hvad det er for nogle virkemidler, vi vil have. Jeg prøvede at sige det i min tale, og jeg kan da godt prøve at gentage det sådan i stikordsform:

Vi skal have gang i forskningen, vi skal have ny teknologi, vi skal sørge for at få de kollektive projekter i gang, som giver store CO₂-reduktioner. Dem står vi bag, vi har været med til at bevilge det, med til at bære det igennem her i Folketinget, og vi skal sørge for at få folk til at bruge de nyere biler, der ikke forurener nær så meget. Jeg ved godt, at bilerne i overmorgen vil forurene endnu mindre, men det er vigtigt, at vi scorer en miljøgevinst ved at have et system, så folk ikke skal køre i de ældste biler, for de er stærkt belastende.

Margrete Auken (SF):

I går kom der så igen en af de rapporter om verdens tilstand og miljøet, som – og nu siger jeg normalt begavede og ansvarlige, og det tror jeg jeg vil holde fast ved – normalt begavede og ansvarlige mennesker og især politikere ikke burde kunne sidde overhørig. Jeg mærkede mig lige nu, at den konservative ordfører syntes, at vi skulle smide verden ud i et storskalaeksperiment, for hvis vi ikke var helt sikre på, at de beregninger, der blev lavet, holdt stik, kunne vi lige så godt se, om det nu gik galt, eller om det nu gik godt. Jeg vil fraråde regeringen, at vi laver det storskalaeksperiment, og at vi faktisk, selv om vi ikke er stensikre på, om modellerne er rigtige, prøver at forebygge ulykkerne.

Jeg mener, at de meldinger, vi får om truslerne mod klimaet, er så alarmerende, at vi i virkeligheden burde sætte alle tænkelige ressourcer ind på at finde ud af at lægge en strategi for, om det dog var muligt i sidste øjeblik at vende skuden.

En grund til den så omtalte politikerlede kunne være det skrigende misforhold mellem problemernes omfang og det, politikerne inklusive miljø- og energiministeren har mod til at foreslå. Folk flest ved godt, at den er gal. Selv de blankeste blandt de unge, hvis verden kun synes at dreje sig om tøj og andre smarheder,

ved det. Der skal ikke kradses meget i lakken, så stikker angsten frem. Men hvad skal de arme mennesker gøre, når vi, der sidder med nøglen, og det må vi vel holde fast ved, nærmest ingenting magter, ikke engang at leve op til de måltal, vi har sat i vores egne fiktive scenarier, som langt fra er så grumme som dem ude i virkeligheden, men mere overkommelige? Hvordan tror vi så, at vi kan holde håbet, opfindsomheden og handlekraften i live hos de unge eller hos nogen som helst anden for den sags skyld?

I øvrigt er det min erfaring, at vi undervurderer folk, når vi ikke taler rent ud om kravene. Masser af mennesker er indstillet på at yde end- og store ofre, hvis de ser konsekvens i vores forslag. Som de fremlægges nu, opleves f.eks. prisstigninger på benzin som almindelig skatteindkradsning, for der er jo alligevel ingen sammenhæng mellem dem og problemets omfang, men mange ønsker da, at vi hurtigst muligt får indledt tilbagetoget fra et helt uholdbart energiforbrug, før vi rammes af tilbageslaget. Jo før vi får omstillet til vedvarende energi, jo bedre er vores chancer for at afværge en total kollaps.

Når jeg siger alt det i denne sammenhæng, er det jo, fordi netop trafikdebatten er en af de mest afslørende for misforholdet mellem de store ord om miljøet og det, der rent faktisk gøres. Hvem tror, at det, miljø- og energiministeren sagde i går i Helsingør, vil få følger? Hvis transportsektoren går fri her og i andre lande, bliver energiindsatsen i virkeligheden forgæves. Regeringen kan ikke sige, at den ikke ved det, men det har jeg heller ikke beskyldt den for.

Men det er selvfølgelig også her, vi umiddelbart får mest vrøvl, for her mærker vi for første gang selv følgerne. Vi kan høre bare i denne debat, hvordan folk i mange lejre brokker sig, hvis de aner, at benzinprisen må stige, og der er ikke engang tale om prisstigninger til et niveau, så det batter noget, men bare til noget, der minder om prisen i begyndelsen af 1980'erne.

Men ikke kun benzinen er urørlig; det er også motorvejsbyggeri og anden bilforkælelse. Hvem har endnu sat spørgsmålstegn ved f.eks. virksomheders privatparkering i byerne? Ved økonomisk begunstiggelse af virksomheder, der placerer sig langt fra kollektiv transport? Ved den de facto-subsidiering af centralisering af produktion, service, handel, undervisning og kultur, der sker gennem billigørelsen af de individuelle transporter?

Folk kører i dag 33 km om dagen i gennemsnit. Det kan man kalde et fremskridt, at de skal