

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg forsøgte bare at sige, at når vi diskuterer miljøpolitik, tror jeg, de fleste af os herinde repræsenterer en god portion dobbeltmoral. Det er rigtigt, at det har været vældigt in i nogle år at tale om miljø, men jeg synes, det er dejligt, at vi i dag har fået en lidt mere afdæmpet miljødebat, end vi tidligere har oplevet. Det skyldes vel, at folk er begyndt at tvivle på alle de postulater, vi er kommet med; det hele er måske ikke så farligt, som man vil forsøge at bilde folk ind.

Jeg har forstået af en tidligere debat, at fru Margrete Auken har en bil, og jeg vil gerne spørge: Nu er det vel en bil, der er katalysator på? Det er vel ikke en gammel bil, en af dem, der forurenser, fru Margrete Auken kører rundt i?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu tror jeg, jeg vil til at være gode venner med fru Margrete Auken, for hun sidder jo i Jernbanerådet. Kunne fru Margrete Auken ikke sørge for, at persontrafikken med tog over den dansk-tyske grænse bare kan afvikles nogenlunde således, at køreplanerne passer sammen? Det har vi kæmpet for i mange år, og det er jo ikke noget EU-spørgsmål; det er mere et spørgsmål mellem ledelsen i Sølvgade og i Deutsche Bundesbahn, og det kan man altså ikke finde ud af.

Det er slet ikke noget EU-problem, for det er løst i 1992, som jeg udtrykkeligt sagde før. Men hvorfor kan man ikke få det til at køre? Så længe det ikke kan køre, er der ikke noget at sige til, at vi kun har 7-8 pct. af godstransporten på jernbanerne, og at der næsten ikke er nogen passagertrafik af international karakter mere. Det undrer mig ikke mere, men det har det gjort mange gange, og jeg har prøvet at kæmpe for det, og nu håber jeg, fru Margrete Auken vil gøre noget for det.

(Kort bemærkning).

Christian Jensen (FP):

Når nu fru Margrete Auken giver os medhold i, at folk af egen fri vilje sidder på motorvejene i kø og kø og kø – til gavn for hvem er det så, når fru Margrete Auken vil regulere? Hvad er det, der skal reguleres? Den regulering er ikke nødvendig, fordi det netop er dét, folk vælger. Tror fru Margrete Auken virkelig, hun kan få det til

at glide ved en regulering? Folk sidder der jo stadigvæk, så hvad er det, der skal reguleres, og til gavn for hvem skal det være?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Næh, vi lader dem bare sidde på motorvejene. Det har jeg ikke spor imod, lad dem bare sidde dér, og lad os så lade være med at bygge nye. Der er jo ingen grund til, at vi plastrer mere til, bilisterne kan sidde fast og hygge sig på dem, der findes nu.

Men det, jeg snakker om, er byerne. Her sidder bilisterne jo også fast, og her har vi jo en stigende belastning. Endnu er det ikke for alvor gået galt i København og de andre danske byer, men vi ser det andre steder i verden, hvor der er den samme lyst til mobilitet som beskrevet af Fremskridtspartiets ordfører. Der er virkelig en sådan vitalitet, at man ender med at sidde fast og ikke kommer ud af flækken, og derfor er vi nødt til at gøre noget ved det.

Så lige et ord til hr. Kaj Ikast. Jeg er fuldstændig enig i, at det er ganske dødsdygt, at man ikke kan få tingene koordineret. Så er spørgsmålet for så vidt, om det er et EU-anliggende, eller om det er bilateralt. Nu var jeg optaget af godstransporten, for det er nemlig et EU-anliggende at få den til at lykkes, og så vil persontrafikken være et bilateralt anliggende.

Jeg er ganske enig i, at Deutsche Bundesbahn er værre end DSB med hensyn til at få det til at fungere, og det må være en af de opgaver, som vi må tage op i fællesskab. Det er nemlig ikke et spørgsmål om, at jernbanerne i sig selv ikke virker, men at der er mennesker på begge sider, der ikke kan få det til at virke.

Ole M. Nielsen (KRF):

Det har haft meget karakter af ritualer denne eftermiddag, og ritualer skal man heller ikke kimse ad. Men det kunne jo også have lidt med holdninger at gøre, og jeg synes nok, det er karakteristisk, at de borgerlige partier har opgivet opfattelsen af, at CO₂-udledningen er et problem overhovedet.

Selvfølger skal man da, når man har holdninger, også tage stilling til, hvad der er af kendsgerninger. Selv om det også skulle være rigtigt, at CO₂ ikke var et problem – jeg ved det ikke, jeg lader bare ligesom det med sikkerheden ligge – men hvis der alligevel skulle være en vis risiko ved det, så er det nok for sent at