

indføres afgifter på indenlandske færgers og flys energiforbrug.

Man må således konkludere, at regeringens trafikpolitiske miljømål bliver ført ud i livet gennem realisering af konkrete forslag, og at der løbende foretages overvejelser om yderligere forbedringer.

For så vidt angår nye større trafik anlæg, bliver de grundigt undersøgt for deres miljømæssige konsekvenser. Et eksempel er Femerforbindelsen, hvor der i øjeblikket iværksættes undersøgelser for 50-60 mio. kr. i et samarbejde med den tyske regering.

Et andet eksempel er baneudbygningsplaner for strækningen vest for København, som også er underkastet et omfattende undersøgelsesarbejde for tiden. Regeringen er af den opfattelse, at det er vigtigt, at sådanne undersøgelser af nye større anlæg gennemføres som et led i beslutningsgrundlaget. Det er vigtigt at have et overblik over virkningerne af de forskellige projekter, specielt fordi der inden for det samme projektforslag kan være nogle aspekter, som understøtter miljømålsætningen, mens andre kan gå imod.

Et meget nyt jordnært eksempel herpå, som godt kan overføres til større projekter, også til baneprojekter, er, at man f.eks. ved en omfartsvej kan aflaste og dermed fredeligøre en byggenemkørsel, hvorved vilkårene for beboerne og for lette trafikanter i bytrafikken bliver mere attraktive, men samtidig kan det totale antal kørte kilometer naturligvis vokse.

Det er vigtigt at gøre noget ved de overordnede miljøproblemer på trafikområdet. Det mener jeg også at regeringen gør, men der kan i forbindelse med udbygning af baner, veje og anden infrastruktur være andre hensyn, f.eks. regionale, beskæftigelsesmæssige og erhvervs-mæssige, som også må vejes med. Det synes jeg man skal være ærlig nok til at indrømme selv i en debat som i dag.

#### **Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

Fru Margrete Auken tog et rigtigt udgangspunkt for debatten i dag ved at gøre opmærksom på den meget alvorlige baggrund, som klimakonventionspartsmødet i Berlin er indledt med.

Isen i Antarktis og desværre vist også i Arktis smelter hurtigere, end man havde regnet med. Naturkatastrofe på naturkatastrofe melder sig: Oversvømmelser, tørke, orkaner. Forsikrings-selskabernes udgifter til disse naturkatastrofer

er skarpt stigende. Dertil kommer – nok så alvorligt – de enorme problemer, det skaber for mennesker i de udsatte områder.

Klimaforandringsprocessen er i gang, og alt tyder på, at det er menneskeskabte faktorer, som forårsager denne klimaforandring. Danmark vil under klimakonventionsmødet i Berlin spille en meget aktiv rolle og præge forhandlingerne sammen med ligesindede lande i den udviklede del af verden, og med hensyn til de mest berørte udviklingslande vil vi gøre, hvad vi kan, for – til trods for at odds er vanskelige – at der kommer et godt resultat ud af mødet i Berlin.

Hvis man skal påvirke de internationale diskussioner, er det helt afgørende, at man har orden i sit eget hus, og derfor er det naturligvis dybt foruroligende, hvis de tal, som Information offentliggjorde for tre uger siden, og som nu er gentaget i Politiken i går, og som fru Margrete Auken henviser til, er rigtige.

Alt tyder imidlertid på, at den undersøgelse, som det såkaldte DRI-konsulentfirma har foretaget af egen drift, når det drejer sig om de danske CO<sub>2</sub>-udledninger, ikke giver noget retvisende billede af udviklingen.

Vi har haft lejlighed til at gennemgå de tilgængelige oplysninger om undersøgelsen, og vi må sige fra energi- og miljømyndighedernes side, at det efter vores opfattelse er en meget dårlig undersøgelse, som slet ikke stemmer overens med de tal og de vurderinger, vi har for Danmarks vedkommende.

Danmark har sat sig et mål om at reducere med 20 pct. i år 2005, og vi er fast besluttet på at nå dette mål. Der er konstateret – og det fremgik af min energiredegørelse til Folketinget – en manko i forhold til målet på mindst 5 pct., og det har været baggrunden for, at regeringen i de seneste måneder har ført forhandlinger med erhvervene og de politiske partier om grønne afgifter på erhvervene. Vi er nu rede til i en nær fremtid at fremsætte forslag i Folketinget, der skaber en yderligere reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet på 5 pct. med fuld virkning i 2005. Ligeledes vil vi på trafikområdet, energiområdet og andre relevante områder bestrebe os på at leve op til målet.

Jeg skal ikke trætte Folketinget med alle de fejkilder, der er i undersøgelsen, kun gøre opmærksom på, at basistallene efter vor opfattelse ikke er rigtige, måleopgørelsen er ikke rigtig, og man har ikke i undersøgelsen taget hensyn til de politiske tiltag, der allerede er sket og vil ske i fremtiden.