

[Trafikministeren]

Gennem udslip af en række sundhedsskadelige stoffer (kulilte, kulbrinter, kvælstofoxider, partikler, bly m.m.) forårsager transportsektoren en væsentlig del af luftforureningen især i byerne. Af de forurenende stoffer, som forekommer i tæt trafikerede byområder, vil transportsektoren typisk bidrage med 70–80 pct. Hertil kommer en række andre lokale gener som f.eks. støj, trafikulykker, tryghedsfølelse, barrierevirkninger m.v.

Energiforbrug

På transportområdet er udviklingen i reserverne af især olie, men også af de øvrige fossile brændsler af stor betydning, idet sektoren er næsten 100 pct. afhængig af olien, og fordi den beslaglægger en stadig større andel af landets olieforbrug. I 1988 udgjorde transportsektorens energiforbrug 41 pct. af det samlede olieforbrug i Danmark.

3. Målsætning

På grundlag af anbefalingerne i Brundtland-rapporten og de generelle måltal, regeringen tidligere har sat sig, er der opstillet måltal for nedbringelse af transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning.

Det er i denne forbindelse vigtigt at have de forskellige forhold for øje, som gælder henholdsvis for transportsektoren og for den samlede energisektor, herunder især hvad angår transportsektorens bidrag til de lokale miljøproblemer.

For de stoffer, der påvirker det lokale miljø, er det således ikke ligegyldigt, om en reduktion sker i energi- eller transportsektoren. Eksempelvis vil en reduktion af kvælstofoxider fra kraftværker have stor betydning for de regionale miljøproblemer, men kun en lille betydning for nærmiljøet, hvorimod en reduktion af kvælstofoxider fra transportsektoren både vil have betydning for de regionale og de lokale miljøproblemer.

Omvendt vil nogle af de virkemidler, som er nødvendige for at mindske transportsektorens lokale miljøpåvirkninger, have en negativ effekt for energiforbruget og kuldioxidforureningen.

På dette grundlag er der fastlagt følgende foreløbige måltal for nedbringelse af miljøbelastningen fra transportsektoren:

- En stabilisering af *energiforbrug og kuldioxidemission* inden år 2005 og en reduktion på 25 pct. frem til år 2030. Det relativt lave måltal skal ses i sammenhæng med den vægt, der er lagt på begrænsningen af de lokale miljøproblemer.
- En reduktion af *kvælstofoxider og kulbrinter* på mindst 40 pct. inden år 2000, en reduktion på 60 pct. inden år 2010 og en yderligere reduktion frem til år 2030.
- En halvering af *partikelemissionen* i byerne frem til år 2010 og en yderligere reduktion frem til år 2030.
- *Støjniveauet* i boliger, der belastes med et støjniveau på over 55 dB, skal så vidt muligt nedbringes, så højst 100.000 boliger i år 2010 er belastet med et støjniveau på over 65 dB.
- Reduktion af øvrige miljøgener.

*4. Referencesituation og problembeskrivelse**4.1. Den indenlandske trafik*

Der er foretaget en vurdering af, hvorledes den indenlandske transportsektor og dens energiforbrug og miljøpåvirkning vil udvikle sig, såfremt der ikke tages nye initiativer. Der er herved taget hensyn til de almindelige teknologiske udvikling samt til den allerede fastsatte krav om katalysatorer på personbiler og små varebiler.

Efter disse fremskrivninger ville persontransportarbejdet stige med ca. 40 pct. i forhold til 1988-niveauet frem til år 2010 og yderligere ca. 4 pct. frem til år 2030.

Godstransportarbejdet ville efter fremskrivningen stige med 55 pct. frem til år 2010 og 106 pct. frem til år 2030, begge dele set i forhold til 1988-niveauet.

På grundlag heraf er den energi- og miljømæssige udvikling beregnet i forhold til 1988-niveauet og det stadig under forudsætning af, at der ikke tages nye initiativer. Der er tale om forholdsvis grove beregninger, som er behæftet med betydelig usikkerhed, men som dog giver grundlag for at fastslå, hvor problemerne fremover vil ligge. For en række emissioner (kulilte, bly og svovldioxid) vil problemerne forsvinde eller være af meget beskedent omfang, og for kulbrinterne vil målsætningen næsten være nået. Problemstillingen kan herefter koncentreres til følgende: