

[Trafikministeren]

- Energiforbruget og kuldioxidemissionen vil stige med 18 pct. frem til år 2010 og med 14 pct. frem til år 2030 som følge af udviklingen i transport- og trafikarbejdet og på trods af den forventede forbedring af transportmidlernes energieffektivitet. De største bidrag kommer fra personbilerne, men også vare- og lastbiler giver betydelige bidrag.
- Kvælstofilteemissionen vil kun falde med ca. 19 pct. frem til år 2010 og ca. 13 pct. frem til år 2030. Den største del af emissionen vil også fremover komme fra personbilerne, men vare- og lastbilernes forholdsmæssige andel vil være stigende.
- Partikelemmissionen vil stige ca. 11 pct. frem til år 2010 og ca. 28 pct. frem til år 2030 og dermed øge de lokale miljøproblemer. Udslippet vil primært komme fra dieselmotorer (vare- og lastbiler samt busser).
- Trafikken vil fortsat indebære en række yderligere gener i lokalmiljøet (støj, trafikulykker, utryghed, lugtgener m.v.).

4.2. Den internationale trafik

Der har ikke været statistisk underlag for at foretage en tilsvarende fremskrivning for den internationale trafik som for den indenlandske. Man kan imidlertid gå ud fra, at udviklingen i udenrigstrafikken mindst vil svare til udviklingen i den indenlandske trafik. Det er værd at pege på, at flytrafikkens andel af energiforbruget udgør ca. 20 pct. af det samlede energiforbrug til national transport. På godssiden er det karakteristisk, at skibstransporten tegner sig for ca. 70 pct. af den samlede danske udenrigshandel, og at den internationale skibstransport giver forholdsvis store bidrag til kvælstofilte- og svovldioxidemissionen.

5. Indsatsområder

Handlingsplanen må være målrettet mod at løse de problemer, der er beskrevet i det foregående.

Forholdet kompliceres af, at nogle af de virkemidler, der kan tages i anvendelse for at fjerne ét problem, kan have en negativ virkning i relation til et andet problem. F.eks. vil en overgang fra diesel til benzin for at mindske bl.a. partikelforureningen i byerne indebære et øget energiforbrug og dermed en øget kuldioxidemission. Omvendt vil motorjusteringer med henblik på nedbringelse af energiforbrug og

kuldioxidforurening kunne medføre øget emission af kvælstofoxider.

Det kan derfor i visse situationer være nødvendigt at afveje målene, der skal tilgodeses. Eksempelvis er det miljømyndighedernes opfattelse, at dieselmotorers høje udslip af partikler og kræftfremkaldende stoffer i lokalmiljøet bevirker, at benzin og gas må foretrakkes som drivmidler frem for diesel på trods af højere energiforbrug og højere udslip af bl.a. kuldioxid.

Arbejdet med tilvejebringelsen af handlingsplanen har tydeligt vist, at der skulle meget store begrænsninger i eller omlægninger af transportarbejdet eller trafikarbejdet til, hvis de opstillede målsætninger alene skulle nås ad denne vej.

Det er derfor afgørende, at der sættes kraftigt ind ved forureningskilden, dvs. de enkelte transportmidlers energieffektivitet og emissioner. Beregningerne viser, at det netop er her, at de største resultater kan nås i relation til begrænsning af energiforbrug samt kuldioxid-, kvælstofilte- og partikeludslip, altså både globale, regionale og lokale problemer. Myndighederne må derfor presse på for at fremme denne udvikling. Men hvis det skal have afgørende virkning, må det ske på internationalt plan, bl.a. i EF.

Der er også store muligheder for forbedring af de lokale miljøproblemer bl.a. ved anvendelse af alternative drivmidler, f.eks. gas i busser.

Man kan altså komme langt ad »teknikkens vej«, men dette vil ikke være tilstrækkeligt til at nå målsætningerne.

Det er regeringens udgangspunkt, at det også fremover skal være muligt at opfylde de transportbehov, som såvel erhvervslivet som de enkelte borgere med rimelighed kan forlange bliver tilgodeset, men at det er nødvendigt at ændre transportsammensætningen, således at de enkelte transportmidler udnyttes dér, hvor de har deres fortrin ud fra en samlet transport-, energi- og miljømæssig vurdering.

Det andet hovedindsatsområde vil derfor være at søge trafikken overført til de mest energi- og miljøvenlige transportformer samt at begrænse det samlede trafikomfang, bl.a. ved at sikre en mere effektiv udnyttelse af det enkelte transportmiddel. Der er behov for en særlig indsats til løsning af miljøproblemerne i byerne. Dette gælder ikke alene med hensyn til luft-