

[Trafikministeren]

der i højere grad tænkes i færdselssikkerhedsbaner, både når man planlægger nye vejanlæg og ved den løbende drift og vedligeholdelse f.eks. i forbindelse med retablering efter større lednings- og kloakarbejder. Dette gælder ikke mindst på de amtslige og kommunale vejnet.

Forskning med henblik på at forbedre fodgængeres og cyklisters sikkerhed er vigtig for at undgå, at overflytning af biltrafik til cykeltrafik og gang resulterer i flere dræbte og skadede.

Støj

Der blev i Transporthandlingsplanen opstillet det mål, at højst 100.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Regeringen ønsker at fastholde den positive udvikling, der har fundet sted som følge af den hidtidige indsats, og ønsker at videreføre indsatsen. Målsætningen skal skærpes, så højst 50.000 boliger belastes med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Ved gennemførelse af nye større trafikprojekter skal det som udgangspunkt lægges til grund, at de vejledende grænseværdier for støj ved etablering af ny bebyggelse ved eksisterende trafik anlæg også skal gælde som målsætning for nye trafik anlæg, der passerer eksisterende større samlede byområder.

Der skal afsættes midler til at videreføre støjbeskyttelsen langs statens eksisterende trafik anlæg, og regeringen vil i et vist omfang indgå i medfinansiering af den lokale støjbekæmpelsesindsats.

Energiforbrug og CO₂

I Transporthandlingsplanen er der opstillet en målsætning om stabilisering af energiforbrug og CO₂-udslippet på 1988-niveauet inden 2005 og en målsætning om en efterfølgende reduktion på 25 pct. frem til 2030.

Det er regeringens opfattelse, at målsætningerne fra Transporthandlingsplanen skal fastholdes. Opnåelsen af disse målsætninger skal gå hånd i hånd med, at der fortsat tilbydes befolkning og erhvervsliv et effektivt og fleksibelt transportsystem.

Det er i opfyldelsen af denne dobbelte målsætning, at den største udfordring ligger for transportpolitikken i de kommende år.

For at begrænse transportsektorens energiforbrug og CO₂-udslip foreligger der en række principielle muligheder.

Udviklingen af mere energieffektive transportmidler er et af de vigtigste midler til at reducere energiforbruget. Især for personbilernes vedkommende foreligger der gode tekniske muligheder for en yderligere forbedring af energieffektiviteten.

Bedre udnyttelse af transportmidlerne er et andet vigtigt indsatsområde. Både i person- og godstransporten er kapacitetsudnyttelsen lav, og der ligger betydelige potentielle energibesparelser.

Overflytning til mere energieffektive og miljøvenlige transportmidler er et tredje vigtigt indsatsområde. Overflytningen kan for persontransport ske fra bil til kollektiv trafik, cykel eller gang eller til mere energieffektive biler og for godstransport fra bil til bane eller skib.

En fjerde mulighed for at nedbringe emissionerne er delvist at erstatte forbruget af fossile brændstoffer med biobrændstoffer, som under visse særlige omstændigheder er CO₂-neutrale.

Endelig er der mulighed for at gribe ind over for væksten i transportefterspørgslen. Et centralt led heri er øgede afgifter på brug af bilen, dvs. brændstofafgifter f.eks. i form af en CO₂-afgift.

Det er regeringens opfattelse, at alle de ovennævnte muligheder skal benyttes for at opnå målsætningen om en stabilisering af transportsektorens energiforbrug og CO₂-udslip inden 2005.

Det er endvidere vigtigt, at der også i fremtiden sker en tæt koordination af indsatsen på energi- og transportområdet, således som det er sket i forbindelse med udarbejdelsen af »Trafik 2005« og »Energi 2000 – opfølgningen«.

Luftforurening

Regeringen ønsker at fastholde de målsætninger for begrænsning af luftforureningen fra trafikken, der blev opstillet i Transporthandlingsplanen.

Målsætningerne er, målt i forhold til 1988, at udslippet af NO_x og HC skal reduceres med 40 pct. inden 2000 og 60 pct. inden 2010. Derefter skal der ske en yderligere reduktion. For partikler skal der ske en halvering i byerne frem til 2010, og derefter skal der ske en yderligere reduktion.