

**[Miljøministeren]**

og det er dog en af de gode ting, der er sket. Selv om det ikke skete med hr. Jes Lundes stemme, er det dog positivt, at vi nu får en væsentlig forbedring af den kollektive trafikks vilkår i forhold til den individuelle trafik, når det drejer sig om transporten mellem landsdelene.

Der er mange miljøproblemer, og som jeg sagde før, er de behandlet i »Trafik 2005«. Jeg vil her specielt nævne problemerne med luftforurening og støj. I EF er der vedtaget tekniske normer for, hvor meget bilerne må forurene luften. Kravet om, at alle nye biler skal have installeret katalysatorer, har betydet, at luftforureningen fra disse biler er faldet ganske betydeligt, og disse krav vil blive skærpet yderligere i 1997. Det betyder alt i alt, at det kan forventes, at de målsætninger, der er sat for en reduktion af transportsektorens luftforurening i »Trafik 2005«, kan opfyldes uden yderligere tiltag end de allerede planlagte. Men dermed være ikke sagt, at alle problemerne er løst. I fremtiden er det vigtigt, at man meget nøje følger og overvåger udviklingen i luftforureningen fra trafikken, og at emissionsnormerne skærpes i takt med, at den teknologiske udvikling gør det muligt at bringe emissionerne betydeligt længere ned.

Der er betydelige teknologiske potentialer for at reducere luftforureningen fra de enkelte køretøjer, og nye biler vil teknisk set kunne leve op til de nye krav, hurtigere end kravene skærpes i EF. Regeringen vil derfor arbejde for, at de enkelte medlemsstater får bedre mulighed for at fremrykke introduktionen af biler, der opfylder fremtidens krav, gennem en ændring af afgiftsstrukturen.

Vejtrafikken er langt den største kilde til trafikstøj og udgør det største støjproblem i det ydre miljø. Denne støj er et alvorligt problem, og i »Trafik 2005« har regeringen derfor valgt at skærpe den tidligere målsætning for, hvor mange støjbelastede boliger vi kan acceptere. Jeg vil minde om, at i transporthandlingsplanen fra 1990 var målsætningen, at højst 100.000 boliger måtte være støjbelastet med over 65 dB i 2010, men i »Trafik 2005« er denne målsætning blevet skærpet, så der i 2010 højst skal være 50.000 boliger, der belastes med over 65 dB. Regeringen vil sætte et udredningsarbejde i gang med henblik på opstilling af kriterier for prioritering af indsatsen til beskyttelse af særlig støjramte boliger langs veje-

ne, og som det fremgår af »Trafik 2005«, skal der afsættes midler til videreførelse af indsatsen for støjbeskyttelse af boliger langs statens veje.

Langt de fleste af de trafikskabte miljøproblemer kommer mest alvorligt til udtryk i byerne. Det er regeringens mål, at trafikken i byerne skal gøres mindre miljøbelastende og mindre utryg end i dag, og dette indebærer bl.a., at trafikmængden i byens centrale dele bør begrænses. Jeg tror, at bymiljøerne vil gå i stå, hvis der slet ingen biler, slet ingen individuel trafik, var; men enhver, der har rejst uden for landets grænser, kan se, hvordan bilerne helt klart totalt har ødelagt bymiljøet mange steder. Jeg synes godt, man kan glæde sig over, at som følge af iværksættelsen af en række virkemidler falder eksempelvis bilmængden i det indre København i øjeblikket, og det har altså været muligt at undgå, at bilerne fuldstændig ødelægger miljøet i byerne.

At udvikle byerne i en mere miljøvenlig retning er naturligvis først og fremmest kommunernes ansvar, men regeringen vil i videst muligt omfang støtte kommunerne i dette arbejde. For at sikre en bæredygtig trafikal udvikling i byerne bør der udarbejdes konkrete handlingsplaner for trafik og miljø i alle større byer, og Miljøministeriet har haft gode erfaringer med at støtte kommunerne i dette arbejde. Støtten består i rådgivning af kommunerne, konkrete samarbejder med udvalgte kommuner om udarbejdelse af lokale trafik- og miljøhandlingsplaner samt økonomisk støtte til at realisere konkrete projekter inden for rammerne af sådanne handlingsplaner. Regeringen vil videreføre og udbygge arbejdet med støtte til kommunerne, f.eks. vil den pulje, hvorefter vi yder økonomisk støtte, blive udvidet.

Afgifter er således kun ét ud af en række redskaber til at begrænse transportsektorens miljøproblemer, men jeg er enig med hr. Jes Lunde i, at det er et vigtigt redskab. Som det danske afgiftssystem ser ud i dag – med benzinafgift, en efter min mening meget høj registreringsafgift i forhold til andre landes og en relativt høj vægtafgift – har det samlet set en positiv virkning for miljøet. Men dermed være ikke sagt, at det ikke kan gøres væsentligt bedre, når det gælder spørgsmålet om transportomkostningerne, og det er et af de afgørende temaer i debatten om »Trafik 2005«. Misfor-