

sionen til at fremsætte direktiver vedrørende normer for nye bilers energiforbrug. Forslaget indebærer, at kravet til nye biler gradvis skærpes, således at den gennemsnitlige benzinbil skal forbedres til at kunne køre 20 km pr. l og dieselbilen 22 km pr. l. Regeringen støtter hovedlinjerne i forslaget. Strammere krav på længere sigt må naturligvis varsles systematisk for at sætte yderligere gang i den teknologiske udvikling.

Tilsvarende internationale krav bør stilles til skibe og til fly. Nationale krav vil formentlig kun vanskeligt kunne gennemføres i praksis på grund af EU-regler og risiko for udflugning. Regeringen vil derfor arbejde for at gennemføre internationale aftaler på området.

Også den fysiske planlægning kan på længere sigt bidrage til at nedsætte den fremtidige transportefterspørgsel; f.eks. er der en klar sammenhæng mellem lokaliseringspolitik og omfanget af transportarbejde. En lokaliseringspolitik, der samler mange funktioner – erhverv, detailhandel, institutioner og fritidsaktiviteter – omkring knudepunkter for den kollektive trafik, kan bidrage til at nedsætte energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emission.

Regeringen har i regionalplanudmelding 1997 meldt ud med en politik for lokalisering og arealanvendelse, der har til formål at begrænse behovet for folks brug af bil.

Også større opmærksomhed over for blandet arealanvendelse og integration af forskellige byfunktioner i de enkelte lokalområder kan bidrage til at mindske transportarbejde og fremme brug af cykel og gang. Satsningen på kollektiv trafik på områder, hvor den kollektive trafik er et godt alternativ til bilbrug, har resulteret i brede aftaler om bl.a. investering af 9 mia. kr. til nye S-tog, udbygning af S-togsnettet og anlæg af Ørestadsbanerne.

Herved forventer regeringen at skabe mulighed for, at den kollektive trafik får sin store andel af den forventede stigning i trafikomfanget som følge af den økonomiske vækst. Dette kan bidrage til at mindske væksten i energiforbruget og dermed CO<sub>2</sub>-udslippet.

På støjområdet skærpede vi i »Trafik 2005« målene om at reducere antallet af boliger, der er stærkt støjbelastet af vejtrafik.

Regeringen har nu som mål, at højst 50.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB i år 2010. Med henblik på at nedbringe generne fra trafikstøj er der i 1992 iværksat en støjbekæmpelsesindsats på det statslige vejnet.

Målet er at reducere belastningen fra de mest støjramte boliger langs dette vejnet, det vil sige først og fremmest boliger belastet med over 65 dB.

DSB har siden 1986 været i gang med en lignende indsats over for togstøjramte boliger, som forventes afsluttet omkring 2005. Senest er også S-bane-strækningerne blevet inddraget i indsatsen.

Støj fra veje og jernbaner kan reduceres ved at mindske køretøjernes støjpåvirkning ved hjælp af støjskærme, facadeisolering samt hastighedsdæmpning.

Med hensyn til vejstøj kan også anvendelse af støjsvag asfalt være en mulighed, ligesom trafikplanlægning og trafiksanering kan medvirke til, at antallet af støjbelastede boliger nedbringes.

I EU arbejdes der på direktiver, der vil mindske køretøjernes støjudsendelse yderligere.

I »Trafik 2005« blev det opgjort, at for ca. 95.000 stærkt støjbelastede boliger langs de danske veje vil facadeisolering være et vigtigt middel til at begrænse støjproblemerne. Langt de fleste af disse boliger ligger langs indfaldsvejene til de større byer. Det er derfor vigtigt, at amter og kommuner gør en indsats for at afhjælpe problemerne. Regeringen har iværksat et udredningsarbejde om prioritering af indsatsen på området.

Det er regeringens udtrykkelige mål at mindske transportsektorens belastning af miljøet. Dette er bl.a. kommet til udtryk ved gennemførelse af skattereformen, hvor et vigtigt mål var at ændre afgiftsstrukturen, således at sektorens energiforbrug og miljøpåvirkning kunne styres gennem markedsmæssige instrumenter. Som en vigtig del af bestræbelserne på at reducere transportsektorens belastning af miljøet forhøjes afgifterne på brændstoffer ved skattereformen gradvis indtil 1998.

Afgifterne skal således bidrage til at skabe en bedre sammenhæng mellem prisen på transport og de samfundsøkonomiske omkostninger ved transporten. Privatbilismens slid på miljøet og vore ressourcer kommer til at indgå med en større vægt i den pris, der betales for at køre i bil.

Benzinafgifterne er på kort sigt anledning til at nedsætte benzinforbruget, på lang sigt vil det påvirke bilparkens sammensætning i retning af mere brændstoføkonomiske biler. Når afgiftspolitikken skal udformes, må der dog også tages andre hensyn end de overordnede miljøhensyn.