

**Svar (14/2 97)****Trafikministeren (Bjørn Westh):**

For de regulerede stoffer, HC (kulbrinter), NOx (kvælstofoxider) og partikler foretages årlige beregninger af de samlede emissioner fra vejtransportsektoren. Beregningerne foretages af Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) ved hjælp af et specielt edb-program (COPERT), som for nogle år siden blev udviklet på foranledning af EU-Kommissionen. Seneste beregning omfatter året 1995. For årene 1988 og 1995 er beregnet følgende totalemissioner (1000 tons):

	1988	1995	Ændring (%)
HC .....	92,4	64,4	-30%
NOx .....	100,0	83,6	-16%
Partikler .....	5,0	5,5	+10%

Da Miljøstyrelsen i 1993 i samarbejde med Danmarks Tekniske Universitet udarbejdede en prognose for perioden 1988-2010 blev der beregnet følgende udvikling (%) i forhold til 1988-niveauet:

	1995	2000	2010
HC .....	-16%	-38%	-59%
NOx .....	-14%	-37%	-63%
Partikler .....	+20%	-14%	-58%

De totalemissioner, som DMU har beregnet for året 1995, ligger således i alle tilfælde væsentligt lavere end de forventede værdier. Der er derfor al mulig grund til at antage, at de reduktionsmål for årene 2000 og 2010, som blev fastlagt i »Regeringens transporthandlingsplan for miljø og udvikling« fra 1990, vil blive opfyldt. Reduktionsmålene er følgende:

	2000	2010
HC .....	-40%	-60%
NOx .....	-40%	-60%
Partikler .....	-	50%

Grunden til, at reduktionen i partikeludslippet sker langsommere end for de øvrige stoffer er, at skrappe udstødningsnormer for diesel-drevne lastbiler og busser først er indført med

virkning fra 1. oktober 1996, hvor katalysator-kravene til benzindrevne personbiler blev indført allerede fra 1. oktober 1990.

M.h.t. CO<sub>2</sub>-udslippet er målsætningen en stabilisering i 2005 i forhold til 1988-niveauet og en yderligere reduktion på 25% frem til 2030.

Med de tiltag, der er beskrevet i »Regeringens handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip« fra 1996, er det vurderet, at det vil være muligt at nå denne målsætning til trods for, at CO<sub>2</sub>-udslippet fra 1988 til 1994 er steget.

Det skal i den forbindelse understreges, at gennemførelsen af planen bl.a. hviler på en forudsætning om, at det er muligt at hæve de variable omkostninger ved transport samtidig med, at eventuelle afgiftsstigninger afpasses efter forholdene i vore nabolande for at undgå utilsigtet grænsehandel.

For så vidt angår støj har der over de sidste 15 år været en positiv udvikling. Det forventes derfor, at regeringens mål om at reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger fra 165.000 til 50.000 nås i år 2010. Med henblik på i en senere fase at udarbejde en handlingsplan for beskyttelse af særligt støjramte boliger langs vejene, er der igangsat et udredningsarbejde for at opstille kriterier for prioritering af denne indsats.

**Spm. nr. S 1317**

Til trafikministeren (4/2 97) af:

**Jette Gottlieb (EL):**

»Hvilke konkrete midler og instrumenter er der iværksat, og hvilke vil regeringen foreslå iværksat med henblik på at nå reduktionsmålene for transportens forurening, således som disse er fastlagt for nu 7 år siden?«

**Begrundelse**

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1316.

**Svar (14/2 97)**

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

M.h.t. partikler, kulbrinter og kvælstofoxider er der allerede taget beslutninger på EU-niveau,