

mindst at der gøres en særlig indsats for at få indarbejdet miljøprioriteter i de nationale strategier til fattigdomsbekæmpelse, som er grundlaget for såvel de internationale organisationers som Danmarks udviklingsbistand.

Spm. nr. S 5631

Til trafikministeren (15/9 04) af:

Jørn Jespersen (SF):

»Vil ministeren redegøre for gennemførte og planlagte aktiviteter samt status for arbejdet med at integrere miljøhensyn i ministeriets sektorområder (transport) såvel i Danmark som i EU?«

Svar (24/9 04)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Danmark har som bekendt tilsluttet sig princippet om at integrere miljøhensyn i transportsektoren, som det bl.a. står beskrevet i Danmarks nationale strategi for bæredygtig udvikling (»Fælles fremtid – udvikling i balance« fra juni 2002).

Med hensyn til den mere generelle integration af miljøhensyn i ministeriets sektorområde, benyttes VVM-undersøgelser generelt ved anlæg af veje og baner. Her lægges de miljømæssige vurderinger frem for offentligheden til åben drøftelse, inden beslutninger tages af de respektive myndigheder.

Miljøkonsekvensvurderingerne for vejanlæg indeholder udover en vurdering af virkninger på miljøet også en beskrivelse af foranstaltninger, der kan tages i anvendelse for at minimere eller fjerne negative miljømæssige konsekvenser af vejanlæg. Ved planlægning og gennemførelse af de offentlige vejanlæg er udgangspunktet, at fredninger respekteres, og at der tages hensyn til naturværdier således, at vejanlæggets negative påvirkning af levesteder for planter og dyr begrænses.

Der søges også ved planlægningen at indpasse vejanlæggene i landskabet og undgå fragmentering, og der lægges vægt på at sikre mulighed for at dyr fortsat kan passere trafik anlæg. Dette sker eksempelvis ved at indarbejde faunapassager i vejprojekter, hvor vejanlægget udgør en væsentlig barriere.

Rammerne for driften af vejnettet påvirkes af det omfattende arbejde med de vejregler, som finder anvendelse på det danske vejnet. Miljømyndighederne inddrages i dette arbejde, der f.eks. indeholder retningslinier for anvendelse af salt på vejene og vedligeholdelse af rabatter m.v., hvor der tages hensyn til dyre- og planteliv. På baneområdet inddrages miljøhensyn også i den løbende drift.

I forbindelse med samfundsøkonomiske beregninger af nye projekter indgår miljømæssige omkostninger på linie med f.eks. ulykkesomkostninger. Jeg kan i den forbindelse nævne, at der netop er udarbejdet en rapport med en gennemgang af de væsentligste internationale undersøgelser vedrørende eksterne omkostninger. Rapporten indeholder også en revision af de danske enhedsomkostninger, med en anbefaling om at benytte disse reviderede tal til beregning af samfundsøkonomi ved trafikprojekter.

Med hensyn til støj kan jeg oplyse, at Vejdirektoratet i forbindelse med nyanlæg af veje og større udvidelser af eksisterende veje overalt, hvor det er teknisk og økonomisk muligt, søger at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj på 55dB (der finder anvendelse ved opførelse af ny bebyggelse), hvor statsveje passerer eksisterende, samlede byområder. Der arbejdes til stadighed på at reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger. Der bliver således brugt relativt store beløb på at begrænse støjgenerne fra trafikken, bl.a. ved opførelse af støjvolde og støjskærme.

I EU-regi har vi siden 1990 medvirket til regulering af emissionerne fra vejtrafikken via fastsættelse af normer for udledning af forskellige stoffer. Disse normer har betydet en markant reduktion af forskellige emissioner fra køretøjer, og der arbejdes fortsat med at stramme normerne yderligere.

Regeringen arbejder også aktivt for en hurtig indførelse af køretøjer, der tidsmæssigt føropfylder krav til emissioner. Jeg kan i den forbindelse oplyse, at det netop er blevet godkendt, at Danmark kan give et tilskud til vognmænd, der ønsker at montere partikelfiltre på deres lastbiler.

Eurovignet ordningen er under revision, og det overvejes i den forbindelse at give mulighed for at afgiftsdifferentiere med udgangspunkt i EURO-normer.

Afslutningsvis kan jeg pege på, at der til stadighed arbejdes med at opnå større viden om transportsektorens miljøproblemer, deres omfang og mulige løsninger. Dette sker bl.a. gen-