

## Skriftlig redegørelse

(Redegørelsen er optrykt i den ordlyd, hvori den er modtaget).

### Redegørelse af 15/12 99 om byernes trafik. (Redegørelse nr. R 8).

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

#### REDEGØRELSE OM BYERNES TRAFIK

I regeringsgrundlaget »Godt på vej - Danmark i det 21. århundrede« har regeringen tilkendegivet, at der skal skabes lovgivningsmæssige rammer for at forbedre kommunernes muligheder for at regulere trafikken. Regeringen ønsker at sikre, at kommunerne får bedre redskaber til at håndtere udfordringerne på trafikområdet.

På den baggrund ønsker jeg herved at afgive en redegørelse til Folketinget om byernes trafik. Formålet med redegørelsen er at skabe grundlag for en generel diskussion af byernes trafikforhold. Jeg tror, at en bred og åben diskussion vil udgøre et godt fundament for det videre arbejde, herunder med det lovforslag, som jeg fremlægger. Min redegørelse skal også ses i sammenhæng med regeringens generelle oprioritering af den bypolitiske indsats, herunder by- og boligministerens bypolitiske redegørelse til Folketinget i starten af dette år.

*Trafikudviklingen kræver, at de trafikpolitiske redskaber forbedres*

Trafikken stiger jævnt og støt, og fremskrivninger peger på, at væksten vil fortsætte. Trafikken giver os mange fordele og muligheder, men den medfører også et øget pres på vores infrastruktur og på omgivelserne.

Vi har endnu ikke oplevet en så kraftig udvikling i trafikken i byerne. Trafikken er steget i byerne, men langt mindre end i den øvrige del af landet. Det er dog næppe en tendens, som vi kan forvente vil fortsætte. Stadig flere familier tilrettelægger dagligdagen, så en eller flere biler er en nødvendighed for at få tilværelsen til at hænge sammen - det gælder også for befolkningen i byerne.

I disse år stræbes der på planlægningsområdet mod at begrænse byspredningen. Byfortætning, inddragelse af gamle havne-, bane- og erhvervsarealer til nye formål mv. giver nye udviklingsmuligheder og udfordringer for byerne. På det generelle bypolitiske område arbejdes

der på at skabe øget blanding af de forskellige funktioner i byerne. Dels for at skabe mere liv og variation, dels for at begrænse miljøbelastningen.

Byfortætning vil give mulighed for begrænsning af miljøbelastningen, bl.a. fordi rejseafstandene bliver mindre, og muligheder for at anvende cykler og kollektiv trafik forbedres. Men udviklingen betyder samtidig, at byens miljø kan komme under pres, hvis vi ikke fornyer de lovgivningsmæssige rammer i takt med udviklingen.

Trafikvækst belaster miljøet og skaber stigende trængsels- og trafikafviklingsproblemer, og disse problemer mærkes først og fremmest i byerne. Indsatsen til begrænsning af miljøbelastningen skal derfor fokusere på byerne. Hertil kommer, at vores opfattelse af trafikken og trafikens gener også ændrer sig over tid. Vi stiller i dag generelt højere krav om livskvalitet - det har også betydning på trafikområdet.

Vi har på den ene side stigende forventning om, at vores fremkommelighed og tilgængelighed i hverdagen er så god som mulig. I en ofte presset hverdag spiller tiden en stor rolle, og spildtid opfattes som et meget kontant onde. På den anden side stilles der generelt krav om, at trafikken gener begrænses.

En opfyldelse af disse ønsker kræver, at der gennem trafikpolitikken skabes en balance mellem de forskellige hensyn. Det kræver, at trafikpolitikken strategier og redskaber hele tiden udvikles og forbedres. Regeringen er indstillet på at tage de nødvendige initiativer hertil.

Regeringen finder derfor, at kommunerne bør udstyres med de rigtige værktøjer til, at der kan udformes en lokal trafikpolitik. Kommunerne skal have gode muligheder for at skabe en trafikudvikling i overensstemmelse med befolkningens ønsker. Det er vigtigt, at beslutningerne tages tæt på borgerne. Balancen mellem de forskellige hensyn i reguleringen af byernes trafik kan bedst vurderes af de lokale myndigheder, som er tæt på de forskellige interesser og hensyn, som må inddrages.

Det er i den forbindelse vigtigt, at kommunerne stiler mod at skabe fuld tilgængelighed for alle grupper i trafikken. Dette hensyn skal både tages i forbindelse med etablering og renoivering af infrastrukturen og i forbindelse med tilrettelæggelse af det offentlige transportudbud.

Regeringen vil i forlængelse af redegørelsen fremlægge en række ændringer til færdselslo-

ven og vejlovgivningen. Regeringen vil derigennem foreslå, at der indføres en bestemmelse i færdselsloven, således at der i kommunerne kan udføres forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger. Bestemmelsen vil blandt andet give mulighed for at gennemføre forsøg med regulering af færdslen, der alene er begrundet i miljø-mæssige hensyn.

Med bestemmelsen vil der blive skabt mulighed for at efterprøve en række lokale ideer og tanker i praksis. I det omfang at forsøgene lokalt viser at have gode, brugbare resultater, er det regeringens hensigt at benytte evalueringerne af disse forsøg som grundlag for permanente ændringer af færdselsloven.

I denne redegørelse er der fokus på kommunernes muligheder, men det er vigtigt at huske på, at den fysiske planlægning i amterne også kan have stor betydning for trafikudviklingen i byerne.

Det skal understreges, at Folketinget allerede på en række væsentlige områder har tilvejebragt en lovgivning, som giver kommunerne muligheder for at udforme en lokalt tilpasset trafikpolitik, som tilgodeser byerne. Kommunerne har da også allerede taget en hel række fornuftige og fremsynede initiativer. Men der er fortsat et stykke vej at gå.

#### *Mange forbedringer i de seneste år*

Gør man status over udviklingen i de seneste år kan det konstateres, at mange kommuner har taget gode og vigtige initiativer for at fremme den kollektive trafik og cykeltrafikken. Der er også mange steder sket en fredeliggørelse af de centrale byområder, ligesom gennemførte vejprojekter ofte har haft til formål at lede trafikken uden om sårbare byområder.

Et af de meget betydningsfulde lovinitiativer, som Folketinget har gennemført, var vedtagelsen af § 40 i færdselsloven helt tilbage i 1976. Bestemmelsen har blandt andet åbnet mulighed for, at man kan indrette veje som stilleveje eller opholds- og legeområder. I disse områder skal bilister udvise særlig agtpågivenhed over for personer, der opholder sig i området samtidig med, at kørslen skal foregå ved lav hastighed. Den motoriserede trafik er altid den stærke i trafikken, men vi kan gennem regulering være med til at give andre grupper - cyklister og gående - bedre betingelser og mere plads. Bestemmelsen har betydet meget for fredeliggørelse af boligområderne i byerne, også i de mere tætbebyggede byområder.

I de fleste byer er vejnettet og arealudlægget disponeret i en tid, hvor der var langt færre biler. Det har hidtil i de fleste byer gennem udbygning af vejnettet og trafikomlægninger været muligt at skabe plads til den stigende trafik. Men på lidt længere sigt må det forventes, at dette kan blive mere vanskeligt. Det kan derfor blive nødvendigt at gennemføre en mere klar prioritering mellem trafikantgrupperne i forskellige dele af byen. I boligområder, tæt på skoler mv. skal trafikken afvikles på beboernes, cyklisternes og de gåendes betingelser. På det overordnede vejnet skal der skabes gode betingelser for biltrafikken og den kollektive trafik.

For at skabe en udvikling, som giver bedre levevilkår og trafik på byens betingelser, kræver det et grundlag for at foretage de nødvendige prioriteringer. Nogle af de værktøjer, som allerede er til rådighed, skal i højere grad ses i sammenhæng med de øvrige bypolitiske værktøjer. Og er værktøjerne ikke tilstrækkelige, er regeringen indstillet på at skabe en bedre værktøjskasse.

For så vidt angår disponeringen af kommunernes vejarealer, har kommunerne jo allerede i dag generelt gode styringsmuligheder. Kommunerne bestemmer f.eks. selv, hvor de vil anlægge cykelstier, og hvor de vil gennemføre busprioritering ved signalreguleringer eller ved anlæg af busbaner.

Kommunerne kan også afgøre, hvor mange offentlige parkeringspladser de vil udlægge, og omvendt også om de vil nedlægge nogle af dem, de allerede har. Det sidste har jo f.eks. været tilfældet i det centrale city-område i Københavns Kommune. Kommunerne afgør også styringen af trafiklysene, der kan have betydning i forhold til trafikafviklingen i form af f.eks. »grønne bølger« eller dosering af trafikken, således at kødannelser forekommer de steder, hvor de gør mindst skade.

Men selv om det principielt er kommunerne, der disponerer over deres vejarealer mv., sker dette i dag i alt væsentligt i samarbejde med politiet.

#### *Kommunernes rolle skal styrkes*

Det er helt centralt, at det er kommunerne, der udvikler den lokale trafikpolitik. Det er i den enkelte kommune at den samlede prioritering må foretages.

For at understrege denne politik, vil det indgå i det tidligere omtalte forslag til ændring af færdselsloven, at færdselsregulerende foran-

staltninger fremover altovervejende besluttet af kommunerne, men med samtykke af politiet.

Regeringen ønsker ikke hermed på nogen måde at begrænse politiets rolle, men at give samspillet med kommunerne en ny dynamik. Politiet spiller nemlig i dag en væsentlig rolle i trafikikkerhedsarbejdet i byerne - og denne rolle ønsker regeringen fastholdt. Politiet har stor ekspertise på en række centrale områder i trafikikkerhedsarbejdet, og denne ekspertise bør fortsat udnyttes bedst muligt til gavn for trafikikkerheden.

En undersøgelse foretaget af Vejdirektoratet i forbindelse med regeringens trafikikkerhedsplan viser, at over halvdelen af kommunerne har faste samarbejdsrutiner med politiet. Hermed er politiet den hyppigste eksterne samarbejdspartner i kommunernes trafikikkerhedsarbejde. Politiet deltager i stigende grad i de lokale og regionale færdselssikkerhedsråd, registrerer trafikulykker på vejnettet og bistår skolerne ved færdselssikkerhedsundervisningen, ligesom politiet ofte deltager ved skolekampagner og kontrol af udstyr på elevernes cykler mv.

Det er min vurdering, at kommunerne med de forslag, vi fremsætter, vil få en række vigtige og centrale værktøjer til at regulere trafikken på en måde, som passer til den lokale trafikpolitik. Hvis kommunerne har ønsker om yderligere virkemidler, er jeg positivt indstillet over for dette.

#### *Staten skal understøtte kommunerne*

Der eksisterer allerede et godt samarbejde og en god dialog mellem staten og kommunerne om begrænsning af trafikens negative effekter. Samarbejdet har været befordret af de puljemidler, som har været til rådighed på området. Den tidligere Trafik- og miljøpulje i Miljøstyrelsens regi og nu Trafikpuljen i Trafikministeriets regi har været med til at sætte trafikikkerhed og miljø på dagsordenen i kommunerne. Dels i forbindelse med de konkrete anlægsinvesteringer, der er gennemført, og dels ved de forskellige planlægningsinitiativer i form af trafikikkerhedsplaner og trafik- og miljøhandlingsplaner, som mange kommuner har gennemført. Planerne bidrager til at give et godt overblik over miljøbelastningen og den trafikikkerhedsmæssige situation, og dermed et godt grundlag for indsatsen fremover.

Med bidrag fra midler fra Trafikpuljen er der gennemført et stort antal forsøgs-, udviklings-, og demonstrationsprojekter. Disse projekter er

nødvendige, når ny viden, f.eks. fra forskningen, skal omsættes til praktiske løsninger, og de er nødvendige, når der skal udvikles løsninger på morgendagens trafikproblemer.

Samarbejdet mellem staten og kommunerne om bytrafikken udmønter sig også i en række konkrete planlægningsinitiativer. I Århus har et infrastrukturudvalg analyseret et antal muligheder for forbedring af vej- og baneinfrastrukturen i de kommende år. I hovedstadsområdet er der nedsat et udvalg, der skal udarbejde en skitse til en samlet trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet. Det er tanken, at arbejdet skal danne grundlag for Hovedstadens Udviklingsråds arbejde på dette felt. I Aalborg er der i efteråret nedsat et infrastrukturudvalg, hvor stat, amt og kommune vil gå sammen om at analysere de centrale trafikale spørgsmål i området. Også i Odense tages der spændende bypolitiske initiativer.

Det er regeringens opfattelse, at statens rolle i forhold til kommunerne bør videreudvikles, så statens institutioner altid kan yde god faglig rådgivning over for kommunerne. Vejdirektoratet har i medfør af den nye vejlovgivning fået en klarere sektorrolle på vejtrafikområdet. Vejdirektoratet yder således faglig rådgivning over for kommunerne på en række områder, blandt andet i forbindelse med det generelle vejreglarbejde. Det bør overvejes, om der er behov for at videreudvikle statens støtte til kommunernes arbejde med bytrafikken yderligere.

#### *Byerne skal ikke fyldes med biler*

I de senere år har afgifter spillet en mere central rolle i trafikpolitikken. Afgiftssystemer er allerede udbredt i flere byer i form af parkometerafgifter. I 1992 blev der etableret kommunal parkeringskontrol i København og på Frederiksberg, og fra 1998 er der givet kommunerne i hele landet mulighed for at indføre kommunal parkeringskontrol.

Overdragelse af parkeringskontrollen til kommunerne udgør et godt eksempel på, hvordan staten - ved at give kommunerne de rigtige værktøjer - bidrager til at styrke kommunernes mulighed for at styre trafikken i byerne. I dag har 14 kommuner overtaget parkeringskontrollen, og et tilsvarende antal kommuner overvejer at gøre det. Nogle steder etableres ordningen i en enkelt kommunes regi - andre steder går flere kommuner sammen.

Parkeringspolitikken i byerne er et område, som efter regeringens mening bør opprioriteres

i den lokale trafikpolitik. Regeringen finder, at kommunerne i højere grad bør overveje at begrænse antallet af P-pladser ved nybyggeri eller i forbindelse med andre byggesager, f.eks. byfornyelse, så der ikke udlægges for mange parkeringspladser i byerne.

I de store byer ejes et stort antal parkeringspladser af private. Der er derfor behov for nærmere at overveje de muligheder, der findes, herunder en egentlig afgift på private parkeringspladser.

Der skal skabes bedre betingelser for de bilister, der har brug for bilen på en del af - men ikke nødvendigvis hele - turen. Bedre sammenhæng mellem den individuelle og den kollektive trafik kan bidrage til at sikre, at vi bruger de forskellige transportformer dér, hvor de har deres styrke. I hovedstadsområdet er der etableret visse »parkér og rejs« og »kys og kør« anlæg, som kan være med til at begrænse antallet af biler i byen. Lignende faciliteter kan også etableres andre steder i landet.

#### *Byerne skal være trafiksikre*

For så vidt angår trafiksikkerheden, arbejdes der til stadighed arbejdet på at skabe en udvikling, hvor antallet af dræbte og tilskadekomne begrænses. Regeringens mål og strategier er angivet i Handlingsplanen »Hver ulykke er én for meget«, som blev fremlagt i 1997. Der pågår p.t. et arbejde i Færdselssikkerhedskommissionen med henblik på at formulere nye mål for trafiksikkerhedsarbejdet. Det indgår ligeledes i regeringens folkesundhedsprogram som mål, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal reduceres markant.

Trafiksikkerheden har også stor betydning for befolkningens opfattelse af, om byerne kan give en tilstrækkelig høj livskvalitet. Hvis familier skal være lige så tiltrukket af at bo i byerne som andre steder, skal de føle, at det er sikkert for dem selv og ikke mindst for deres børn at færdes i byen. For mange forældre giver trafikken anledning til stadig uro og bekymring for børnenes sikkerhed.

Ser vi nogle år tilbage, skete der et stort fremskridt for trafiksikkerheden, da Folketinget vedtog den ændring af færdselsloven som betød, at den generelle hastighedsgrænse i byerne blev nedsat fra 60 til 50 km/t. Dette var et godt og fremsynet politisk initiativ. Ændringen af den generelle hastighedsgrænse er fulgt af en række andre lovændringer af betydning for trafiksikkerheden, herunder skærpelse af promillegræn-

serne og skærpede sanktioner i forbindelse med overtrædelse af reglerne.

Der foretages for tiden forsøg med automatisk hastighedskontrol. Forsøget løber indtil 31. marts 2000. Det er derfor for tidligt at drage håndfaste konklusioner, men de foreløbige tal peger på, at der er en positiv effekt, som vil kunne tale for en videreførelse af forsøget i større skala.

En anden måde at skabe større sikkerhed i trafikken er ved at sikre, at overtrædelser af færdselsloven bliver straffet i forhold til den forseelse, der er blevet begået. Derfor vedtog Folketinget i 1997 en stramning af færdselsloven, således at bilister, der overtræder hastighedsgrænserne med mere end 70 pct., får frakendt kørekortet. Samtidig hermed blev bødestørrelserne for sådanne overtrædelser kraftigt hævet.

Derudover planlægges der for tiden et forsøg med en kombineret hastigheds- og rødkørselskontrol. Forsøget forventes at blive påbegyndt efteråret 2000 og skal løbe i et år. Det er mit håb, at vi fra disse forsøg kan indhøste erfaringer med, om vi på denne måde kan skabe en større sikkerhed i trafikken.

Derudover har Folketinget vedtaget en række skærpede sanktioner over for hastighedsovertrædelser, som tunge køretøjer begår. Dette ser allerede ud til at have en effekt.

Der er en sket en skærpelse af reglerne vedrørende parkering, således at parkering nu kun må ske 10 meter fra skærende vej. Dette forbedrer oversigtsforholdene væsentligt, hvilket blandt andet er til gavn for cyklister og gående. De nye regler har samtidig medført en begrænsning i antallet af kantstensparkeringspladser.

I en række af vore nabolande sættes den maksimale hastighed i nogle centrale by- og beboelsesområder til 30 km/t. En så lav hastighed giver et klart signal til bilisterne om, at her foregår trafikken på de bløde trafikanters betingelser. Det giver færre og mindre alvorlige uheld. Lavere hastighed betyder også mindre støj. En maksimal hastighed på 30 eller 40 km/t er udtryk for en målrettet prioritering af det, som bør komme først i by- og beboelsesområder, nemlig sikkerhed og miljø.

For eksempel har Gladsaxe Kommune i samarbejde med Vejdirektoratet gennemført forsøg med en maksimal hastighed på 40 km/t, som er ledsaget af nogle få fysiske hastighedsdæmpende tiltag. Beboerne har været inddraget i planlægningsprocessen, og har haft indflydelse på

udformning og placering af hastighedsdæmpende tiltag. Resultater af hastighedsmålinger viser, at hastighederne er faldet med 20-30 pct. to år efter åbningen. Der er generelt tilfredshed blandt beboerne med forsøget, og kommunen udvider nu fartdæmpningen ved at skille med 40 km/t i de øvrige boligområder.

Jeg vil gerne opfordre til, at der lokalt anvendes hastighedsbegrænsning i langt højere udstrækning end i dag især på de steder, hvor de svageste trafikanter – børnene og de ældre fodgængere – færdes i det daglige.

#### *Byernes miljø skal sættes i højsædet*

Luftforureningen i byerne er faldet siden starten af 90'erne som følge af, at de tekniske normer for bilernes udslip af skadelige stoffer til stadighed strammes. Samtidig bidrager afgiftspolitikken til at fremme brændstoffer, som giver lavere forurening – det fuldstændige ophør af blyforurening fra trafikken udgør det mest markante eksempel på resultatet af denne politik.

Luftkvaliteten i byerne er derfor i dag bedre, end den har været i de sidste mange år. I de kommende år vil den blive yderligere forbedret, fordi udslippet af skadelige stoffer fra transportmidlerne stadig falder.

I dag er der først og fremmest opmærksomhed om de skadelige stoffer fra dieselmotorer, idet de små partikler menes at have en stor skadelig virkning. Til trods for at stramning af normerne sikrer et omfattende fald af partikeludslippet fra nye dieselmotorer fra 2005, bør det overvejes, om der er behov for at begrænse miljøbelastningen fra dagens dieselmotorer. Storskalaundersøgelser i Odense vil give erfaringer med de miljø- og driftsmæssige effekter af eftermontering af partikelfiltre på dieselmotorer. Disse erfaringer vil indgå i grundlaget for det videre arbejde.

Det nævnte forslag til ændring af færdselsloven vil give mulighed for at gennemføre forsøg med miljøzoner. Det kan f.eks. overvejes kun at tillade biler og lastbiler med katalysator eller partikelfiltre i et givet byområde. Lovforslaget vil forbedre kommunernes mulighed for at tage konkrete initiativer til at skabe et bedre miljø i byerne.

Støj udgør et af de væsentligste miljøproblemer i byerne. Det vurderes, at der i de senere år er sket en vis reduktion af trafikstøjen i byerne, bl.a. i forbindelse med trafikomlægninger, opsætning af støjskærme mv. Men der er stadig langt igen i forhold til de opstillede mål. Trafikministeriet og Miljø- og Energiministeriet har

derfor igangsat arbejdet med en handlingsplan for begrænsning af trafikstøjen.

Bilerne skal gøres mere støjsvage. Der må igennem internationalt samarbejde stilles højere krav til bilproducenterne. Trafikministeriet udgav i 1998 i samarbejde med Miljøstyrelsen en analyse, der bl.a. peger på, at støjsvage dæk og forsøg med støjsvage asfaltbelægninger bør undersøges nærmere.

Trafikministeriet har med midler fra Trafikpuljen igangsat et forsøgsprojekt på Øster Søgade i København, hvor en ny form for støjdæmpende asfalt afprøves. Hvis forsøgsprojektet falder heldigt ud, vil vi få et effektivt virkemiddel, som er relativt billigt sammenlignet med støjskærme og facadeisolering.

I nogle tilfælde udgør facadeisolering og støjdæmpende vinduer den bedste mulighed for at begrænse støjen. I december 1999 har Folketinget vedtaget en lovændring som sikrer, at der ikke skal betales skat af det tilskud, som ydes til facadeisolering mod trafikstøj. Lovændringen åbner således mulighed for, at staten og kommunerne kan yde skattefrie tilskud til facadeisolering.

Bilernes energiforbrug kan blive mindre ved mere energieffektive biler. Selv om CO<sub>2</sub> ikke er et decideret miljøproblem i byerne, har udviklingen i CO<sub>2</sub>-udslippet en tæt sammenhæng med trafikalkulturen. I denne sammenhæng har det stor betydning, at der tages initiativer i byerne med henblik på at sikre, at bilerne ikke kommer til at dominere eller præge trafikbilledet for voldsomt. Netop i byerne er der reelle alternativer til bilen. Trafikpolitiske initiativer i byerne kan dermed bidrage til mere bredt at udvikle en livsstil og trafikkultur, hvor bilen har mindre betydning, og hvor de mindre miljøbelastende transportformer spiller en større rolle.

Der udvikles i disse år nye transportformer og nye transportmidler, som kan bidrage til at begrænse miljøbelastningen fra trafikken. En stor del af denne udvikling er i første omgang mest relevant i byernes trafik.

Elbiler udgør et eksempel på et støjsvagt og miljøvenligt transportmiddel, som kan spille en rolle i bytrafikken. Der er stadig behov for en udvikling af teknologien og for at sprede den viden, der findes på området. Trafikministeriet og Miljø- og Energiministeriet har derfor i samarbejde taget initiativ til at oprette et videnscenter for elbiler.

Delebiler udgør et nyt koncept for bilejer-skab. Frem for »hver mand sin bil« giver delebi-

len mulighed for at dele bilen med andre. I andre lande er der konstateret positive miljøeffekter, og regeringen bakker derfor aktivt op om de initiativer, der er sat i gang i Danmark. For at skabe grundlag for informationsformidling og erfaringsopsamling medfinansierer Miljø- og Energiministeriet og Trafikministeriet et nationalt rådgivningscenter for delebiler i Odense.

Samkørsel udgør et andet eksempel, hvor ikke mindst internettets kommunikationsmuligheder kan være med til at fremme mindre miljøbelastende transport. En mere koordineret samkørsel vil give bedre kapacitetsudnyttelse i bilerne og dermed færre biler på vejene. Der er fra Trafikministeriet givet støtte til forsøgsprojekter bl.a. hos Vejdirektoratet, der har taget initiativ til at koordinere de forskellige samkørselsordninger. Vejdirektoratet er ligeledes i gang med at kortlægge de muligheder, trafikanterne har for at kunne parkere deres biler i forbindelse med samkørsel.

Det er også væsentligt at være opmærksom på, at den ny teknologi på andre måder kan være med til at begrænse miljøbelastningen fra trafikken. F.eks. kan bedre styring af lyssignalerne, signalprioritering for busser, parkerings-søgesystemer, informationssystemer for kollektiv trafik mv. give bedre mulighed for at styre trafikken.

Virksomhederne har også et ansvar for at begrænse trafikken mest muligt og skabe bedre miljø og sikkerhed i trafikken. Der eksperimenteres aktuelt med forskellige initiativer, hvor man blandt andet henter inspiration fra virksomhedernes arbejde med miljøstyring og grønne regnskaber. Miljøstyrelsen støtter demonstrationsprojekter i Horsens og Hillerød, hvor man i sidstnævnte tilfælde har oprettet et »mobilitets-kontor«, der skal rådgive og hjælpe virksomheder til at udarbejde pendlerplaner.

#### *Cyklister og fodgængere i bytrafikken*

Cyklen har en lang traditionsrig historie bag sig i de danske byer. Den er en vigtig del af vor trafikultur. Kommunerne har gennem årene bygget mange cykelstier i de danske byer til gavn for cyklisterne. Erfaringerne viser imidlertid, at cykelstier alene ikke skaber flere cyklister i byerne. Der er behov for flere visionære ideer for at bevare og udvikle de danske byer som cykelbyer.

Der er også behov for at udvikle cyklen som transportmiddel. Elcykler, cykelanhængere mv.

udgør eksempler på, at cyklens anvendelsesmuligheder bliver større.

For et give mulighed for at afprøve de forskellige virkemidler i en sammenhæng, er der indledt et samarbejde mellem Trafikministeriet og Odense Kommune. Det er tanken, at Odense skal blive det sted i landet, hvor nye initiativer afprøves, og hvor andre kommuner kan hente inspiration til cykelfremmende initiativer.

Der tages også spændende initiativer på cykelområdet i Århus, Aalborg og København. Det er mit ønske, at det gode samarbejde mellem staten, amterne og kommunerne om at fremme cykeltrafikken bevares og udvikles i de kommende år. Regeringen vil derfor ved årsskiftet fremlægge en handlingsplan for fremme af cykeltrafik. Det første led i handlingsplanen »På cykel i det 21. århundrede«, som er udarbejdet af Trafikministeriet, Kommunernes Landsforening og Amdrårdsforeningen, er offentliggjort i sommeren 1999.

Ligesom cykeltrafik er det at færdes til fods et sundt og miljørigtigt alternativ i bytrafikken. Rundt omkring er der i de seneste årtier indrettet gågader samt bilfri pladser og torve i de fleste store og mellemstore byer i Danmark. Samtidig er der gjort en stor indsats for at gøre de bolig-nære områder sikre og trygge for gangtrafik, ophold og leg.

De gåendes vilkår har ikke haft særlig stor opmærksomhed. Især for ældre fodgængere er det små ting der afgør, om man overhovedet kan nå sit mål: Er grøntiden lang nok i det signalregulerede kryds, er der sænkede kantsten ved fodgængerfeltet og er sneen ryddet ordentligt om vinteren?

Trafikministeriet har i samarbejde med Københavns Kommune og Vejdirektoratet gennemført et demonstrationsprojekt på Frederikssundsvej, som forbedrer forholdene især for de ældre fodgængere. Jeg finder, at det er nødvendigt med en særlig indsats i de kommende år, der gør det nemmere og mere trygt at færdes som fodgænger i trafikken.

*Varerne skal frem - men under hensyn til bymiljøet*  
Vare- og lastbiltrafikken er en del af bybilledet og en helt nødvendig del af byens forsynings-system.

Men der er behov for at undersøge mulighederne for at forbedre forsyningsystemet, så den belastning, der er ved vare- og lastbiltrafikken, kan begrænses yderligere. Der er gennemført en række analyser med henblik på at skabe betin-

gelses for »city-logistik«, dvs. effektiv gods-transport, der samtidig er mindre miljøbelastende. Det har næppe fundet sin endelige form endnu, men det er vigtigt at afprøve nye muligheder. Der gennemføres aktuelt i København et projekt, hvor kommunen arbejder sammen med en række transportvirksomheder om godstransport med lavere miljøbelastning. Der er endvidere igangsat en analyse i Aalborg af mulighederne for at samordne flere transportørers godstransport.

Der må også tages hensyn til de centrale byområder med fodgængergader, hvor store tunge biler udgør en belastning af miljøet og en vægtbelastning på fortovsarealer og flisebelagte arealer.

Det er min forventning, at de muligheder for forsøg med miljøzoner, som regeringen gennem lovforslaget lægger op til, vil kunne bidrage til at skabe godstransport med lavere miljøbelastning. Det er glædeligt, at der også blandt transportørerne er vist interesse for at indgå i et samarbejde med myndighederne om initiativer, der kan begrænse miljøbelastningen fra godstransporten. Vi når længst gennem samarbejde og dialog.

#### *Den kollektive trafik skal have højere prioritet*

I de senere år, sidst med aftale om Finansloven for 2000, er der taget mange væsentlige initiativer til forbedring af den kollektive trafik. En række af disse initiativer har eller vil især få betydning for byerne.

I København er der etableret baneforbindelse til Kastrup Lufthavn. Der arbejdes hen imod, at der – når den faste forbindelse til Sverige åbner – skabes rammer for et integreret kollektivt trafiksystem.

Metroen, hvor 1. etape åbnes i 2002, bringer et nyt trafiksystem til København og giver dermed et tiltrængt supplement til den eksisterende bus- og togbaserede kollektive trafik. Endvidere er andre muligheder for forbedring af den kollektive trafik undersøgt i forbindelse med Basisnetprojektet i Hovedstadsområdet.

I Århus undersøges muligheder for forbedring af den kollektive trafik i form af sporvogne og nærbaner. Mulighederne for forbedring af den kollektive trafik indgår også i den analyse, som vil blive gennemført af infrastrukturudvalget i Aalborg. De mange forskellige aktiviteter viser, at kommunerne er opmærksomme på, at der er behov for at give den kollektive trafik gode rammer.

Togtrafikken har sine egne køreveje, mens bustrafikken må samordnes med den øvrige trafik. Flere busbaner og busprioritering er med til give den kollektive trafik bedre fremkommelighed og dermed højere rejsehastighed. Men kommunerne kan også overveje egentlige busgader i større omfang. Busgader kan i øvrigt ses som et muligt indledende initiativ, hvor man så på længere sigt kan overveje egentlige sporvogns- eller light-rail-systemer.

En forøgelse af rejsehastigheden i den kollektive trafik har stor betydning, fordi tid i mange tilfælde er afgørende for valg af transportmiddel.

I de fleste tilfælde er en tur med kollektiv trafik en del af en sammenhængende rejse, hvor der også benyttes gang, cykel, bil eller anden kollektiv trafik. En bedre sammenhæng er derfor med til at forbedre kvaliteten i den kollektive trafik. Det kræver bedre terminaler med sikre, tilstrækkelige og hurtige parkeringsforhold for biler og cykler. Det kræver bedre information og mere sammenhæng inden for den kollektive trafik. Det landsdækkende takst- og billetssamarbejde, rejseplanlæggeren og de initiativer, der i øvrigt ligger i Bus-tog samarbejdet, udgør et godt fundament for yderligere forbedringer.

Det er også væsentligt, at vi gennem den fysiske planlægning skaber gode rammer for den kollektive trafik. Trafikskabende aktiviteter, f.eks. arbejdspladser og boligområder, bør først og fremmest etableres dér, hvor der er gode kollektive trafikforbindelser.

#### *Kørselsafgifter i byerne*

Den stigende trafik vil betyde, at trængslen på vejnettet i byerne stiger. I dag kan vi især konstatere trængsel i hovedstadsområdet, men efterhånden også i de øvrige større byer. Trængslen betyder, at effektiviteten i transportsystemet forringes. Når der er for mange biler i forhold til vejnettets kapacitet, kommer alle senere frem. Trængsel og store trafikmængder betyder også, at miljøbelastningen bliver større.

Trafikministeriet har stået i spidsen for et udvalgsarbejde, hvor det i samarbejde med de kommunale enheder i hovedstadsområdet er vurderet, om kørselsafgifter kan udgøre et virkemiddel til at dæmpe trafikken i byerne.

Jeg forventer, at Trafikministeriet inden længe kan offentliggøre resultatet af udvalgsarbejdet. I rapporten forventes udvalget at pege på en række områder, der i de kommende år skal arbejdes videre med. I den forbindelse skal vi

nøje følge udviklingen i vore nabolande, herunder Tyskland, Holland og England, således at vi drager størst mulig nytte af de erfaringer, som gøres andre steder.

Trafikministeriet arbejder sammen med Københavns Kommune på at deltage i et udviklings- og forsøgsprojekt i EU-regi vedrørende praktisk afprøvning af kørselsafgifter, så der bl.a. kan opnås bedre viden om trafikanters og virksomheders reaktioner på og accept af et sådant system.

Indførelse af kørselsafgifter ligger under alle omstændigheder nogle år ude i fremtiden.

#### *Trafik på byens og borgernes betingelser*

Langt den største del af den danske befolkning bor i byerne. Bytrafik er den trafik, der foregår tæt på os, som vi færdes i, som vi hører og ser. Derfor er der sædvanligvis stor interesse blandt borgerne for at indgå i en dialog og i et samarbejde med myndighederne om spørgsmål af betydning for bytrafikken.

De udviklingsprojekter, som er gennemført blandt andet med støtte fra statslige puljer, viser, at der i befolkningen er interesse for at blive inddraget i arbejdet med trafikken i lokalområdet. F.eks. inddrages borgerne i løsningen af trafikproblemer i en række kvarterløft-projekter. Erfaringerne viser også, at de projekter, hvor beboerne inddrages allerede i planlægningsfasen, har størst mulighed for at blive til gavn og glæde. Borgerinddragelse er dermed med til at sikre, at det offentlige ressourcer bruges så godt som muligt.

Borgerinddragelse og dialog udgør nødvendige forudsætninger for, at bytrafikken udvikles

på byens og beboernes betingelser. Der er brug for at afprøve nye ideer, og der er brug for at samle forskellige interesser og kompetencer i et samarbejde. Regeringen vil stille efter, at der i de kommende år gennemføres 10 større synlige og gerne uprøvede initiativer, der viser nye veje i bytrafikken.

Det kan være projekter, der giver incitamenter til et andet transportmiddelvalg i byerne. Det kan være projekter, der afprøver nye ideer på trafikikkerhedsområdet. Det kan være projekter, hvor en række initiativer tilsammen begrænser støjgenerne i en by. Det kan være projekter, hvor man formulerer en samlet »vision« for byen, hvor mange virkemidler afprøves samtidig. Der er mange muligheder. Vi kan ikke sætte det hele i gang på samme tid. Men jeg vil allerede nu afsætte midler fra Trafikpuljen til nye initiativer.

De nye lovgivningsmæssige muligheder giver kommunerne bedre muligheder for at foretage en samlet og overordnet regulering af trafikken. Lovforslaget ligger dermed i forlængelse af de senere års øvrige initiativer på området. Trafikministeriet deltager gerne sammen med kommunerne i det videre arbejde med at skabe rammer for trafik på byens betingelser i det nye årtusinde.

---

Hermed slutter redegørelsen.

---



## Skriftlig redegørelse

(Redegørelsen er optrykt i den ordlyd, hvori den er modtaget)

### Redegørelse af 16/12 1999 om Danskolie og Naturgas A/S m.v., dets virksomhed, planer og finansiering.

(Redegørelse nr. R 9).

#### Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Det statsejede olie- og gasselskab Danskolie og Naturgas A/S (DONG) skal hvert år i henhold til Lov nr. 254 af 8. juni 1983 om Danskolie og Naturgas A/S m.v. udarbejde en redegørelse til Folketinget for selskabet og dets datterselskabers virksomhed i det forløbne år samt for selskabets planer for fremtidige aktiviteter og finansiering af disse. I tilknytning til DONGs redegørelse afgiver miljø- og energiministeren en redegørelse til Folketinget.

#### DONG KONCERNENS ØKONOMI

Der blev ikke udbetalt udbytte for regnskabsåret 1998 fra DONG-koncernen i 1999. Baggrunden var DONGs overtagelse af Naturgas Syd I/S. DONG-koncernens resultatet for 1998 var på 666 mio. kroner efter skat.

Resultatet for 1999 vil blandt andet blive påvirket af købet af Naturgas Syd, som DONG overtog den 1. juli 1999. Købsprisen for selskabet var 5,3 mia. kr., hvilket svarede til den gæld, som Naturgas Syd havde ved overtagelsen. I købsprisen indgik en merpris på ca. 1,8 mia. kroner for selskabet som goodwill. Beløbet vil blive afskrevet med 0,9 mia. kr. i år og resten ligeligt fordelt i 2000 og 2001. Overtagelsen af Naturgas Syd indebærer, at DONG forventer, at resultatet for 1999 bliver lavere end i 1998. Stigningen i olieprisen siden foråret 1999 vil dog have en positiv indvirkning på årets resultat. Den gennemsnitlige oliepris for årets første 10 måneder var 16,4 USD pr. tønde mod 12,8 USD pr. tønde for 1998.

DONGs resultat vil fortsat være afhængig af prisudviklingen på oliemarkedet og dollarkursen samt påvirkes af afskrivninger i år 2000 og 2001 af goodwill for købet af Naturgas Syd. Hertil kommer den usikkerhed, som følger af den kommende gradvise åbning af naturgasmarkedet.

For at sikre det nødvendige kapitalberedskab i forbindelse med DONGs overtagelse af Naturgas Syd tilførte staten pr. 1. juli 1999 DONG 1,4 mia. kr. som ansvarlig lånekapital, der skal tilbagetales over tre år fra 2006.

I 1999 forventer DONG at investere i alt 1,3 mia. kr. i udvidelse af Stenlille-lageret, udbygning af felterne Syd Arne og Siri og anlæg af Syd Arne-ledningen, der blev taget i brug i november 1999. DONGs samlede investeringer i udbygning af felterne Syd Arne, Siri og Lulita samt anlæg af Syd Arne ledningen beløber sig til i alt ca. 4,5 mia. kr.

I de kommende år forventes der især afholdt investeringer til udbygning af Syd Arne feltet. Der kan eventuelt senere vise sig behov for yderligere udbygning af infrastrukturen i forbindelse med nye gasleverancer og transit af gas. Hertil kommer det løbende kapitalbehov til den fortsatte efterforskning og eventuel nye udbygninger af felter.

DONG-koncernen forventer ikke større behov for yderligere lånoptagning inden for de nærmeste år.

Regeringen lægger vægt på, at DONG også fremover vil være et økonomisk robust selskab, og at der også efter åbningen af naturgasmarkedet sikres et udbytte til staten. Dette skal ske samtidig med, at virksomheden varetager en række samfundsmæssigt vigtige opgaver på olie- og gasområdet, herunder at sikre tilstrækkelige og stabile naturgasforsyninger til selskabets kunder og varetage det statslige engagement i den danske olie- og gasefterforskning og -produktion.

#### NYE FORRETNINGSOMRÅDER

I fortsættelse af strategien, som DONGs bestyrelse udarbejdede i 1998 for DONG-koncernens fremtidige virksomhed, har koncernen i 1999 startet en undersøgelse af muligheder for nye forretningsområder. De nye forretningsområder, som analyseres, er kombineret produktion af el og varme, fremme af nye gasteknologier (bl.a. mini kraftvarme anlæg) og grønne teknologier. Konkret overvejer selskabet at deltage i to vindmølleprojekter. De nye forretningsområder vil – hvor det kommercielle grundlag er til stede – blive gennemført i samarbejde med andre partnere inden for energisektoren.

DONG har udviklet en betydelig ekspertise inden for energisektoren, herunder udvikling og