

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 asfaltbelægningsbør 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-