

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 Amdradsforeningen, 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-