

gørelser 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