

[Trafikministeren]

le organisationer, herunder EF og det nordiske samarbejde, for tilvejebringelse af skærpede emissionsnormer – herunder California-krav for personbiler og mindre varebiler og US-94-krav for større varebiler, lastbiler og busser – medio 1990'erne samt normer for energieffektiviteten for de forskellige transportmidler og normer for drivmiddelkvaliteten.

Regeringen vil endvidere i EF arbejde for, at det bliver muligt bl.a. gennem økonomiske virkemidler at fremme udviklingen og anvendelsen af de mest energi- og miljøvenlige transportmidler.

*B. Fremme af de mest energi- og miljøvenlige transportformer og reduktion af trafikarbejdet bl.a. ved bedre udnyttelse af de enkelte transportmidler, henholdsvis for persontransport og godstransport.*

*Persontransport*

Indsatsen på persontransportområdet må omfatte en bred vifte af initiativer, idet forskellige hensyn gør sig gældende, alt efter om der er tale om lokaltrafik eller fjern- og regionaltrafik, og om trafikken afvikles i byen eller på landet.

For fjern- og regionaltrafikken, herunder trafikken til udlandet, er det først og fremmest energiforbruget og de globale og regionale miljøproblemer, der må sættes ind over for.

Regeringen vil under fastholdelse af de økonomiske rammer for DSB, som finansloven for 1990 og den indgåede rammeaftale for 1990–93 er udtryk for (IC3-tog, el-regionaltog m.v.), bl.a. arbejde for en yderligere styrkelse af DSB ved en styrkelse af det danske jernbanesystem som led i et europæisk system, herunder det indenlandske fjern- og regionaltogsystem, samt arbejde for udbygningen af et europæisk højhastighedsjernbanenet omfattende Danmark.

I byerne er det især de lokale miljøgener, der er afgørende for, hvilke initiativer der bør tages. Her har den kollektive trafik sine største energi- og miljøfordele. For bussernes vedkommende er det en forudsætning, at der skiftes til mere miljøvenlig teknik, hvis der skal opnås miljøfordele i forhold til personbilkørsel. Her er også gode muligheder for at fremme cykeltrafikken, både til bolig/arbejdsstedstransport og til lokale ture og weekendture m.v. Samtidig vil biltrafikken, hvis den udvikler sig som forudsat i referencesituationen, ud over luftforureningen – som især dieselmotorerne medvirker

til – og energiforbruget skabe særlige problemer i byerne i form af støj, trafikulykker, utryghedsfølelse, barriereeffekter m.v.

Regeringen vil i et samarbejde med kommunale myndigheder iværksætte en række initiativer, der kan medvirke til fremme af de mest energi- og miljøvenlige transportformer i byerne.

Blandt initiativerne vil indgå:

- Økonomisk støtte til realisering af lokale handlingsplaner, herunder etablering af cykelruter og -stier.
- Fremme af en målrettet planlægningsindsats vedrørende arealanvendelsen og trafikplanlægningen.
- Nærmere overvejelser af, hvilke økonomiske virkemidler, herunder skatte- og afgiftsomlægninger, der kan bidrage til opnåelsen af de energi- og miljømæssige målsætninger.
- Investeringsstøtte til fremme af energi- og miljørigtige bustyper.

I hovedstadsområdet gør der sig særlige forhold gældende.

Dette kom således til udtryk i den politiske aftale om DSB, der i begyndelsen af 1990 blev indgået mellem regeringen, Socialdemokratiet, Kristeligt Folkeparti og Centrum-Demokraterne. Heri blev der afsat ekstra investeringsmidler til styrkelse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Regeringen vil i overensstemmelse hermed arbejde for en styrkelse af energi- og miljørigtige kollektive trafikformer samt cykeltrafikken i hovedstadsregionen. Som et første skridt er der nedsat et udvalg med deltagelse fra staten og kommunerne. Udvalget skal inden den 1. april 1991 bl.a. opstille en plan for de samlede trafikinvesteringer i hovedstadsområdet og stille forslag om finansiering heraf, herunder utraditionelle finansieringskilder som f.eks. en betalingsring omkring København.

Regeringen vil endvidere sikre, at der gennem regionplanlægningen sker en samordning af de kommunale handlingsplaner i området, herunder at der i samarbejde med HT og DSB planlægges busbaner og andre nødvendige foranstaltninger til en bedre afvikling af den kollektive trafik, herunder den kollektive trafikbetjening af Amager.

I landområder og mindre byer er der kun et begrænset passagerunderlag for den kollektive trafik, og belægningsgraden er beskedent. Her