

Puljemidler som styringsinstrument i den langsigtede trafik- og miljøplanlægning

Vibeke Lehmann Nielsen - PLS Consult
Søren Tholstrup - PLS Consult
Bent Flyvbjerg - Aalborg Universitet

Med udgangspunkt i evalueringen af Trafik- og Miljøpuljen (1992 -1995), som er gennemført i et samarbejde mellem PLS Consult og professor Bent Flyvbjerg, Aalborg Universitet, giver artiklen en vurdering af statslige puljer som virkemiddel til at stimulere trafik- og miljøinitiativer i de danske kommuner. Artiklen argumenterer, at langsigtede miljøeffekter forudsætter, at der *på den ene side* gennemføres en formidlingsindsats, hvor henholdsvis statens, amternes og kommunernes roller, ansvar og virkemidler i indsatsen for at reducere trafikskabte miljøproblemer klargøres. *På den anden side* vurderes det relevant at etablere en ny pulje, som igangsætter demonstrationsprojekter, der i højere grad fokuserer på miljøproblemer end trafikikkerhed. Puljen bør understøttes af et fagligt sparringsforum i centraladministrativt regi. For at optimere mulighederne for at evaluere og vurdere puljens og demonstrationsprojekternes miljøeffekter bør der etableres et systematisk datagrundlag i et før/efterperspektiv, som dermed udgør et effektivt styringsgrundlag på centralt og lokalt niveau.

Trafik- og Miljøpuljens baggrund og design

Som opfølgning på Regeringens Transporthandlingsplan fra 1990 blev der i årene 1992-1995 afsat 150 mio. kr. til en Trafik og Miljøpulje administreret af Miljøministeriet – først af den daværende Planstyrelse og senere Miljøstyrelsen. Målgruppen for Trafik- og Miljøpuljen var større kommuner med 8.000 indbyggere eller derover.

Formålet med Trafik- og Miljøpuljen var at støtte realisering af lokale handlingsplaner for trafik og miljø. Det var et krav, at kommunerne udarbejdede handlingsplaner for at opnå støtte til konkrete projekter. Handlingsplanerne skulle indeholde konkrete foranstaltninger med henblik på at reducere den trafikskabte miljøbelastning i byerne, herunder fremme trafikikkerheden.

Bag formålet lå to overordnede hensyn. *Det ene hensyn* var, at puljen skulle medvirke til at styrke den overordnede planlægning – herunder særligt fremme helhedstænkning i planlægningen. *Det andet hensyn* var at få sat gang i en række projekter så hurtigt som muligt.

Målet med Trafik- og miljøhandlingsplanerne var at integrere miljøhensyn i den kommunale trafikplanlægning forstået som en helhed defineret ved seks parametre nemlig: *Trafikkerhed, energiforbrug, luftforurening, støj, barriereeffekt og det visuelle miljø.*

For at sikre at selve planlægningsarbejdet blev foretaget på så kvalificeret grund som muligt, blev der stillet krav om kortlægning af de lokale trafikale miljøproblemer i henhold til de seks parametre.

Udover at kortlægge problemernes størrelse skulle der opstilles mål for reduktion af problemerne. Målene skulle udover problemernes størrelse tage udgangspunkt i de nationale mål for trafik og miljø, som de er opstillet i Regeringens trafikplan "Trafik 2005" og i den færdselssikkerhedspolitiske handlingsplan.

I selve handlingsplanen skulle kommunen præsentere, hvilke virkemidler, man ønskede at anvende, samt hvilke konkrete projekter, der skulle iværksættes, for at sikre målopfyldelse. For at forhindre at handlingsplanerne ikke blev den rene "ønsketænkning", opfordrede man fra Miljøstyrelsens side til, at der endvidere blev opstillet et realistisk budget og en arbejdsplan, der fastlagde faserne for planens og de enkelte projekters gennemførelse.

Miljøstyrelsens virkemidler til at sætte hele denne proces i gang i kommunerne var følgende:

Tilskud: Gennem puljens medfinansiering, typisk på maksimalt 50% af projektomkostningerne, havde Miljøstyrelsen en økonomisk gulerod, der skulle gøre det attraktivt for kommunerne at indgå i et samspil med Miljøstyrelsen og dermed gennemføre en kortlægning af miljøforholdene ud fra de seks parametre samt såvel plan- som procesmæssigt at sætte miljø på den lokalpolitiske dagsorden.

Samarbejde og seminarer: Miljøstyrelsen indgik samarbejdsaftaler med en række kommuner, hvor kommunerne "fulgtes ad" og havde mulighed for at udveksle erfaringer. Endvidere gennem afholdelse af seminarer, herunder evalueringsseminarer, har Miljøstyrelsen søgt at bidrage til erfaringsudveksling mellem projektlederne i kommunerne og dermed tilstræbt at øge den kollektive viden om handlingsplanarbejdet og målindfrielse m.v. Desuden blev der årligt afholdt seminarer med lokalpolitikere som målgruppe.

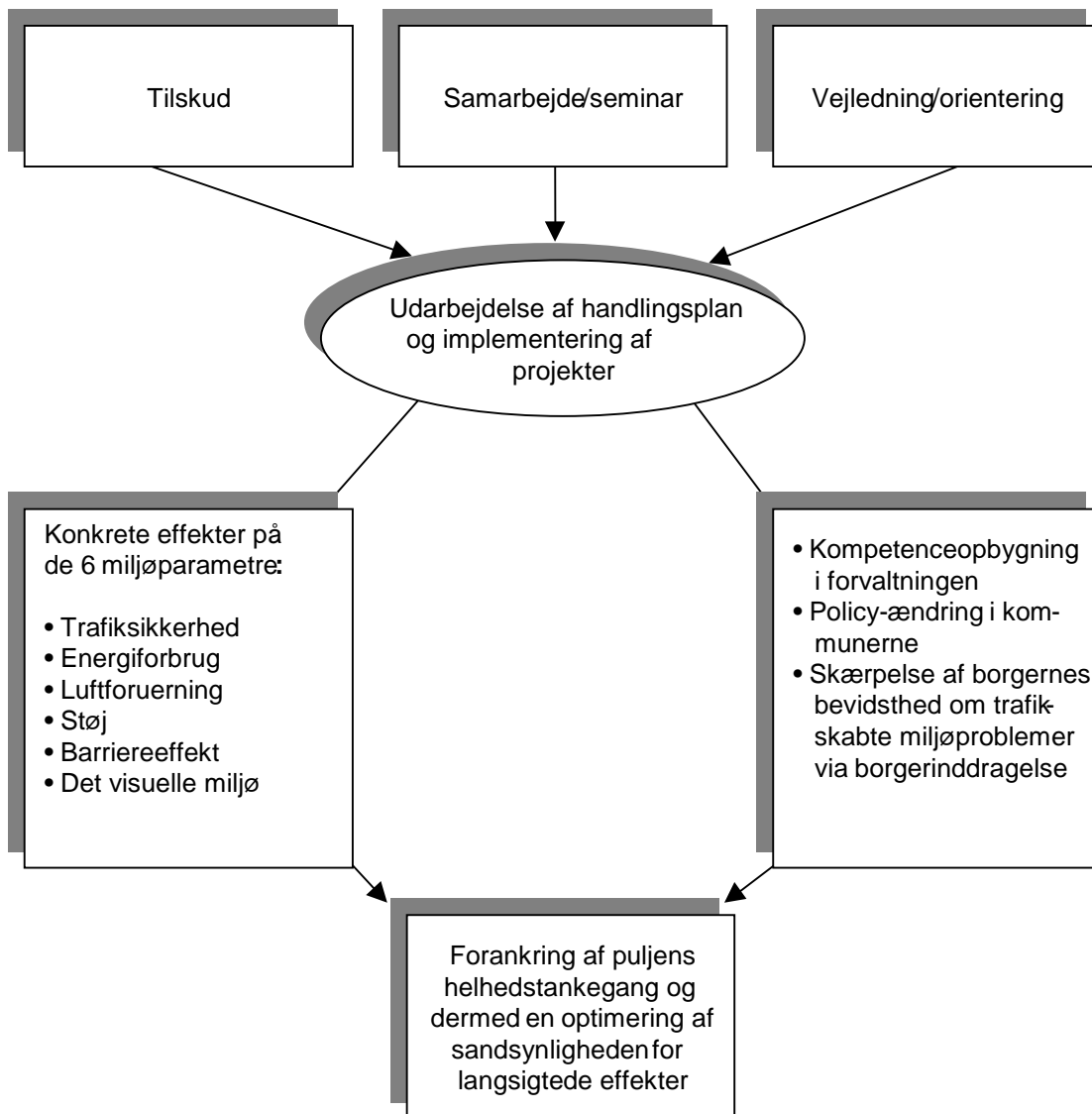
Orientering, vejledninger, koncept for selvevaluering og anden informationsformidling: Miljøstyrelsen udarbejdede løbende projektkataloger til orientering og gensidig inspiration kommunerne imellem. Endvidere har Miljøstyrelsen udarbejdet notater og vejledninger, blandt andet om miljøfaglige spørgsmål og vedrørende selve planarbejdet. Særligt skal vejledningen "Miljø og Trafik i kommuneplanlægningen" fremhæves, da den i mange kommuner har fungeret som en form for "bibel".

Disse forskellige typer af virkemidler er angivet i figur 1, hvor rationalet bag Trafik- og Miljøpuljen er illustreret. Rationalet var, at anvendelsen af virkemidlerne skulle bidrage til

udarbejdelsen af handlingsplaner og implementeringen af konkrete projekter. Resultaterne heraf skulle komme til udtryk dels i konkrete miljøeffekter på de seks miljøparametre - dels i øvrige effekter, henholdsvis kompetenceudvikling i de tekniske forvaltninger, ændret kommunal policy på området samt skærpelse af borgernes bevidsthed om trafikskabte miljøproblemer.

Samlet var det målet, at disse effekter resulterede i en forankring af puljens helhedstankegang og dermed en optimering af sandsynligheden for langsigtede miljøeffekter.

Figur 1: Rationalet bag Trafik- og Miljøpuljen



De følgende fire afsnit præsenterer evalueringresultaterne. Indledningsvist Trafik- og miljøhandlingsplanernes - samt projekternes - konkrete miljøeffekter og derefter effekter knyttet til borgerinddragelse, kompetenceopbygning og policyændringer.

Kortlægning og effektvurdering af handlingsplaner og projekter for trafik og miljø

58 kommuner, svarende til to tredjedele af alle større bykommuner, har i dag en handlingsplan, hvilket viser, at omfanget af arbejdet med Trafik- og miljøhandlingsplaner er betydeligt.¹ Puljens incitament for kommunalt handlingsplanarbejde har været betydeligt, og det direkte økonomiske tilskud (148 mio. kr.) fremstår som det vigtigste enkeltincitament for handlingsplanarbejdet, tæt efterfulgt af to yderligere faktorer: *For det første* at man fik lejlighed til at få et overblik over kommunens trafik- og miljøforhold, og *for det andet* at man fik lejlighed til at udarbejde en langsigtet plan for kommunens trafikale investeringer.

Handlingsplanerne er veludbyggede, hvad angår klassiske planelementer, og mindst udbyggede, hvad angår den konkrete organisering af deres gennemførelse. Handlingsplanerne er overvejende anlægsplaner - hovedsageligt vej- og stiplaner.

Trafiksikkerhed, barriereeffekt og støj er kortlagt som de vigtigste miljøproblemer ifølge kommunerne. Luftforurening og energiforbrug er identificeret som mindre vigtige. Det visuelle miljø indtager en mellemposition. Det store flertal af handlingsplaner (65-80%) bruger forbedring af rammerne for gang- og cykeltrafik som virkemiddel til at overflytte transport til mindre forurenende transportformer. Derimod bruger kun et mindretal af planer (40%) kollektiv trafik på samme måde. Lokaliseringorienterede virkemidler til begrænsning af transportbehov bruges ikke i det store flertal af planer (70-80%).

I to tredjedele af alle støttede kommuner følger implementeringen af handlingsplanerne den fastlagte tidsramme. I den resterende tredjedel af kommuner er planerne blevet forsinket. De to hovedårsager til forsinkelser er manglende penge og modstand fra politikere.

Puljens projektfremmende effekt er tilsyneladende især relateret til de direkte støttede projekter (136 projekter med et estimeret budget på 334 mio. kr.) Når der ses bort fra disse projekter, har kommunerne ikke igangsat markant flere projekter end tidligere, hvilket yderligere understøttes af en sammenligning med kommuner, der ikke har modtaget støtte fra Trafik- og Miljøpuljen.²

¹ 51 kommuner fik støtte fra Trafik- og Miljøpuljen, og der forelå på evalueringstidspunktet Trafik- og miljøhandlingsplaner fra 50 af de støttede kommuner. 8 kommuner har altså lavet planer uden at modtage støtte.

² Kommunerne igangsatte 264 projekter i de fem år efter, man første gang opnåede puljestøtte, mod 204 projekter før. En forskel på 60 projekter over 5 år for 51 kommuner kan næppe siges at være markant. Evalueringens kontrollkommuneundersøgelse viste, at 36 ikke-puljestøttede kommuner i perioden 1982 og frem til i dag - det vil sige en periode på 7 år - i gennemsnit iværksatte 10 projekter sammenlignet med de puljestøttede kommuners gennemsnit på 11,8 projekter for en periode på 5 år.

Implementeringsprocenten for handlingsplanarbejdet er i dag 25%, målt som antal gennemførte eller påbegyndte projekter i andel af samtlige projekter i handlingsplanerne.³ Implementeringsprocenten skal ses i lyset af, at planernes tidshorisont varierer, og enkelte rækker frem til år 2010.

Projektlederne i kommunerne forventer, at handlingsplanernes effekter især vil knytte sig til trafiksikkerhed, det visuelle miljø og barriereeffekt. Derimod vurderer et markant flertal, at planerne ikke vil få nogen udpræget effekt for energiforbrug og luftforurening. Støj indtager en mellemlig position med hensyn til forventede effekter.

Projektledernes subjektive vurdering af de støttede projekters miljøeffekter viser, at de største effekter er opnået på trafiksikkerhed efterfulgt af barriereeffekt og det visuelle miljø. Effekterne på støj er enten moderate eller fraværende, og hvad angår energiforbrug og luftforurening er der enten ingen eller moderat negative effekter.

Der eksisterer ikke et datagrundlag, som muliggør en samlet vurdering af de støttede projekters faktiske miljøeffekter (målbare miljøeffekter). Det betyder imidlertid ikke, at det kan udelukkes, at der er opnået miljøeffekter, men at der ikke er dokumentation for, at de er opnået. Dette skyldes primært, at hverken Miljøministeriet eller kommunerne har tilrettelagt planlægningen og implementeringen af handlingsplaner og projekter med henblik på, at en sådan samlet vurdering skulle kunne udføres.

Egentlig effektvurdering har vist sig kun at være mulig for et begrænset antal støttede projekter og et begrænset antal effekter. Det drejer sig om trafiksikkerhed, luftforurening og energiforbrug for de projekter, for hvilke før-efter data eksisterer. Effektvurderingen viser, at for disse projekter er der samlet set opnået betydelige forbedringer inden for trafiksikkerhed. Der er ligeledes opnået forbedringer for NOX-, HC- og CO²-emissioner.

Effektvurderingen siger ikke noget om, hvorvidt eller hvor meget de dokumenterede forbedringer i de støttede projekter bidrager netto til opfyldelse af de nationale målsætninger på trafik- og miljøområdet. Nationalt kan nettoeffekten i princippet være negativ, selvom den i de vurderede projekter er positiv. Projekterne kan eksempelvis have resulteret i, at miljøproblemerne blot er flyttet andre steder hen.

Inddragelse af eksterne aktører i trafik- og miljøarbejdet

Borgerinddragelsen i kommunernes arbejde med Trafik- og miljøhandlingsplaner følger i stor udstrækning traditionelle samspilmønstre, og kommunerne bruger ikke i høj grad særlige

³ Der er tale om 345 projekter med et samlet estimeret egetforbrug på 575 mio. - heraf 136 projekter støttet med 148 mio. kr. fra puljen - i forhold til handlingsplanernes opregnede 1.341 projekter med et samlet estimeret budget på 2.150 mio. kr.

værktøjer og metoder til borgerinddragelse, men de er på vej.⁴ Flere af de kommunale aktører - forvaltning og lokalpolitikere - har deltaget "i stort omfang" eller "i et vist omfang", mens langt størstedelen af de eksterne aktører - interesseorganisationer, virksomheder, borgere i almindelighed, konsulenter og politi - kun har deltaget "i lille omfang" eller "slet ikke". Selvom kommunerne er på vej mod andre samspilsmønstre, sker det i meget lille omfang. De eksterne aktører, som har deltaget er primært eksterne konsulenter og politiet.

Borgerne reagerer i al almindelighed ved at gøre indsigelse, hvilket også har en vis indflydelse, men det sker primært, når borgerne er direkte berørt af Trafik- og miljøhandlingsplanforslag. Det skal være særligt vedkommende for borgene, før de kommer på banen og indgår i aktivt samspil med kommunale aktører. Samspillet mellem kommunale og eksterne aktører i det kommunale planlægningsarbejde er bestemt af begge parter indsats og aktivitet - eller mangel på samme.

Graden af borgerinddragelse har været højere i forbindelse med gennemførelsen af konkrete projekter sammenlignet med planlægningsarbejdet. Samtidig vurderes udbyttet af borgerinddragelsen for - både forvaltning og borgere - at have været bedre i forbindelse med gennemførelsen af projekter sammenlignet med selve planlægningsarbejdet.

Der er blandt projektlederne ikke enighed om, i hvilken grad borgerne skulle have været inddraget, og borgerne er i forlængelse heraf heller ikke enige i, om de er blevet inddraget i tilstrækkelig grad. Der er ikke noget, der peger på, at samarbejdet mellem kommunale og eksterne aktører er blevet styrket, som et resultat af Trafik- og Miljøpuljen.⁵

Den lokalpolitiske betydning

Arbejdet med Trafik- og Miljøpuljen har i et vist omfang været med til at sætte trafikskabte miljøproblemer på den politiske dagsorden, men ikke i et omfang, så ressourcesituationen i de Tekniske Forvaltninger er forbedret - snarere tværtimod. Der er en række barrierer, dels for de allerede eksisterende lokale Trafik- og miljøhandlingsplaners gennemførelse, og dels for en solid forankring og videreførelse af tankerne bag Trafik- og Miljøpuljen i lokalpolitikken. Herunder inddragelsen af hensynet til de rene miljøparametre så som energiforbrug, luftforurening og i mindre grad støj. Disse barrierer er følgende:

⁴ I evalueringen er Planlovens offentlighedskrav karakteriseret som "traditionelle samspilsmønstre", og anvendelse af særlige metoder og værktøjer - borgermøder, spørgeskemaundersøgelser, følgegrupper etc. er karakteriseret som "ideatypiske samspilsmønstre".

⁵ Det skal her anføres, at ved opstarten af Trafik- og Miljøpuljen var det ikke et formuleret mål, at der skulle ske en udvikling fra et traditionelt samspilsmønster i retning af anvendelsen af anderledes metoder og værktøjer til borgerinddragelse, men det var en del af kommissoriet for evalueringen at vurdere en sådan udvikling.

- Trængt økonomi i kommunerne
- Udskiftning af medlemmerne i Teknisk Udvalg og dermed vigende "ejerskabsfølelse"
- Trafiksikkerhed prioriteres generelt højere end miljøhensyn
- Omlægning til mere miljøvenlige transportformer via teknologiske løsninger er for usikkert og dyrt.
- Konkurrencehensyn kommunerne imellem
- Frygt for at begrænse kommunernes vækstbetingelser
- Miljøproblemerne er ikke et "følt problem" i kommunerne.

Kompetenceopbygning i den kommunale administration

Trafik- og Miljøpuljens budskab om helhedstænkning har som idé vundet indpas i de kommunale forvaltninger. I alle kommunalforvaltningerne opfattes det som yderst relevant at fokusere på helheden og dermed også på sammenhængene mellem parametrene. Spørgsmålet er imidlertid, hvorvidt og i hvilket omfang forvaltningerne ligeledes har opnået viden og erfaringer, der optimerer mulighederne for at realisere puljens intention om helhedstænkning i planlægningen. Kompetenceudvikling i forbindelse med arbejdet med Trafik- og Miljøpuljen er vurderet med udgangspunkt i følgende seks kompetenceområder:

- Teknisk kompetence
- Kendskab til den politiske proces
- Inddragelse af offentligheden
- Brug af konkrete værktøjer/redskaber
- Fordele ved langsigtet planlægning
- Muligheder ved samarbejde på tværs af forvaltningsområder.

Kompetenceudviklingen på de nævnte områder vurderes positivt for mellem ca. 20-40% af kommunerne. "Teknisk kompetence" topper med ca. 42% (20 ud af 48 kommuner), mens "mulighederne ved arbejde på tværs af forvaltningsområder" bundner med kun 19,2% - svarende til 9 af de i alt 47 respondenter. Det er særligt indenfor "teknisk kompetence", "langsigtet planlægning" og "inddragelse af offentligheden", at der er opnået en vis kompetenceforøgelse, selv om helhedsbilledet ikke er overbevisende for nogen af de seks parametre. Kommunerne har ikke gjort sig mange nye erfaringer på følgende områder:

- Samarbejde på tværs af forvaltningsområder
- Projekter der inddrager hensyn til energiforbrug og luftforurening
- Samspillet med det politiske niveau, og
- Nye metoder til borgerinddragelse.

Langsigtet integration af miljøhensyn i det kommunale trafikarbejde?

Resultaterne af Trafik- og Miljøpuljen kan kort sammenfattes ved, at omfanget af arbejdet med Trafik- og miljøhandlingsplaner i kommunerne er betydeligt, og i øjeblikket er handlingsplanernes projektimplementeringsprocent på 25%. Puljens projektfremmende effekt er især relateret til de direkte støttede projekter. Derudover vurderes kommunerne ikke at have igangsat markant flere projekter. Der har været en højere grad af borgerinddragelse i gennemførelsen af projekter sammenlignet med handlingsplanarbejdet, men overordnet har der været tale om traditionelle samspilsmønstre. Kommunerne er dog så småt i gang med at anvende nye metoder og værktøjer til borgerinddragelse. Arbejdet med Trafik- Miljøpuljen har i et vist omfang været med til at sætte trafikskabte miljøproblemer på den lokalpolitiske dagsorden, men dette er ikke understøttet af en forbedret ressourcesituation i de kommunale forvaltninger. Trafik- og Miljøpuljens budskab om helhedstænkning har som idé vundet indpas i de kommunale forvaltninger, og der er opnået kompetenceforøgelse knyttet til teknik, langsigtet planlægning og inddragelse af offentligheden. Samlet vurderes kompetenceudviklingen i kommunerne dog at være relativt begrænset.

Der eksisterer ikke et datagrundlag, som muliggør en samlet vurdering af de støttede projekters faktiske miljøeffekter, men subjektive vurderinger peger i retning af størst effekt på trafiksikkerhed, efterfulgt af barriereeffekt og det visuelle miljø. Vurdering af effekter på støj er noget mindre og næsten fraværende i forbindelse med energiforbrug og luftforurening.

Samlet vurderer evaluatoren, at resultaterne af Trafik- og Miljøpuljen er tilfredsstillende, og dermed også at puljen generelt har været et effektivt styringsmiddel. De direkte effekter i form af antallet af handlingsplaner og iværksatte projekter er meget tilfredsstillende. Ligeledes vurderes kompetenceudvikling og spørgsmålet om placering på den politiske dagsorden at være tilfredsstillende. Når der er tale om borgerinddragelse, integration af de 6 miljøparametre i planarbejdet samt faktiske miljøeffekter vurderer evaluatoren imidlertid, at indsatsen er mindre tilfredsstillende. I forlængelse af dette vurderes det, at der er lagt en række byggesten til at integrere trafikskabte miljøproblemer i det kommunale trafikarbejde, men der kan stilles spørgsmål ved dels den langsigtede virkning dels vægningen af de rene miljøparametre. For at understøtte en langsigtet virkning fremgår der nedenfor en række overvejelser om, hvilke elementer, der bør indgå i indsatsen mod trafikskabte miljøproblemer fremover.

Puljer som styringsmiddel i indsatsen mod trafikskabte miljøproblemer

Som vist i det foregående står de rene miljøparametre – det vil sige energiforbrug, luftforurening, støj og til dels det visuelle miljø - svagest i både de enkelte handlingsplaner og de udførte projekter. Dette hvad angår indsatsområder og de faktiske effekter – i det omfang

miljøeffekterne er mulige at opgøre. Fokus i kommunerne ligger fortsat primært på trafiksikkerhed.

I forlængelse heraf er det helt naturligt at spørge: Hvordan skal puljer designes, hvis der ønskes en lokal indsats for at begrænse trafikens belastning af miljøet? Hvordan kan det centrale niveau sikre en udvikling i den kommunale trafikplanlægning, der i større omfang end hidtil sikrer miljømæssige – og ikke kun trafiksikkerhedsmæssige – effekter? Dette på såvel kort som langt sigt.

For at svare herpå er det nødvendigt at se nærmere på de barrierer, der i dag forhindrer, at der på lokalt niveau i højere grad tages initiativer overfor trafikskabte miljøproblemer, idet kommende puljers effektivitet må afhænge af, hvorvidt de er i stand til at nedbryde disse barrierer eller ej.

Den største barriere for et øget kommunalt fokus på de rene miljøparametre er som nævnt, at de trafikale miljøproblemer ikke "opleves" ude i kommunerne, og at kommunerne langt hen ad vejen ser det som statens ansvar at dæmme op for den trafikale udvikling og de, som en konsekvens, heraf stigende miljøproblemer.

Som følge heraf har kommunerne ikke noget umiddelbart incitament til at opprioritere en generel indsats overfor de trafikskabte miljøproblemer set i forhold til eksempelvis problemer med trafiksikkerhed og barriereeffekt. Hertil kommer, at det fortsat er forbundet med stor usikkerhed, mange opstartsvanskeligheder og konkurrencemæssige hensyn at iværksætte den form for lokale initiativer, som umiddelbart forventes at kunne ændre trafikens miljøbelastning radikalt. Her tænkes på udskiftning af kommunernes materielpark til elbiler, indførelse af hybridbusser, lukning af bymidten for privatbilisme etc.

De lokale trafikskabte miljøproblemer er ikke store nok til, at kommunerne af egen lomme kaster sig ud i projekter, der afprøver forskellige løsningsmodeller. Hvorfor skulle de stille risikovillig kapital til rådighed, når der ikke er tale om "føjte" problemer? Dette kombineret med, at hovedansvaret og de primære løsninger menes at ligge hos staten. Uden sikker viden og afprøvede løsninger har kommunerne svært ved at se, hvilken rolle de reelt har i forhold til de rene miljøparametre, og hvordan de i realiteten skal kunne tage initiativer, der "batter".

Problematikken bider altså sig selv i halen. Ingen vil ofre pengene til at opnå bedre viden, men bedre viden og større effektsikkerhed er nødvendig, før lokale initiativer iværksættes. Kun de færreste kommuner vil iværksætte dyre og usikre metoder/projekter til at løse et problem, der ikke opleves lokalt og i øvrigt menes bedst løst centralt.

For at bryde disse barrierer vurderes det at være nødvendigt at etablere to forhold. *For det første* bedre viden om konkrete virkemidler, og *for det andet* en større forståelse for, hvilken rolle staten, kommunerne - og ligeledes amterne - kan spille i relation til de trafikskabte miljøproblemer.

Bedre viden om konkrete virkemidler kan etableres via forsøgs- og demonstrationsprojekter. Sådanne vurderes ikke at kunne etableres uden relativ høj støtte fra statslig side – det vil sige puljer med noget nær 100-procents tilskud, idet kommunerne, som nævnt, ikke har incitament til at gøre det for egen regning. Man kunne fra centralt hold udpege relevante kommuner til at indgå i et samarbejde om at afprøve og udvikle forskellige virkemidler.

Ressourcer til faglig sparring, med det centrale niveau og andre vidensholdere, bør endvidere være en central del af - og formål med - en sådan pulje. Sidst, men ikke mindst, bør der i puljen afsættes ressourcer til formidling af projekternes resultater, og om hvordan de konkret er gennemført. Puljens primære succeskriterium må således være, at den formår at få andre kommuner til at implementere lignende projekter.

Demonstrationsprojekter er imidlertid ikke nok. I forlængelse heraf - eller sideløbende hermed - må der fra centralt niveau gøres en betydelig indsats for at formidle budskabet om, hvilken rolle de ønsker og forventer kommunerne og amterne kan spille i relation til de trafikskabte miljøproblemer, og hvilken rolle staten selv agter at spille, herunder samspillet med andre statslige virkemidler og tiltag som f.eks. afgifter. Der må – selvstændigt eller i forlængelse af puljemidler til demonstrationsprojekter - etableres en dialog mellem stat, amter og kommuner, idet puljemidler ikke i sig selv ændrer den eksisterende problemopfattelse i kommunerne.

Debatindlæg, seminarer og formidling af viden om lokale virkemidler er nogle af de styringsmidler staten med fordel kan bruge i et forsøg på at få kommunerne som medspillere i indsatsen overfor de trafikale - nationalt målbare - miljøproblemer. En vigtig opgave er således at etablere et samspil, idet fælles forståelse for og oplevelse af den aktuelle problemstilling og dens løsning er væsentlig for, hvilke hensyn der inddrages i den fremtidige trafikplanlægning på både nationalt og lokalt niveau.

Etableringen af et sådant samspil vil kræve, at det centrale niveau spiller en meget aktiv rolle, hvorfor der må tilvejebringes ressourcer til en sådan indsats. Tiden er imidlertid moden til en frugtbar debat om muligheder og ansvar i forbindelse med løsningen af de trafikskabte miljøproblemer.

For at optimere vurderingen af puljer som styringsmiddel er det desuden nødvendigt, at der etableres et datagrundlag, der gør det muligt på tværs af kommuner og over tid at følge

udviklingen med de seks parametre. Et sådant datagrundlag vil samtidig optimere kommunernes planlægning samt synliggøre resultaterne af deres indsats.