

Beretning 2002 fra Rådet for Bæredygtig trafik

(fremlagt til generalforsamlingen marts 2003 - udarbejdet 15. februar 2003)

Med denne anden ordinære generalforsamling har RBT eksisteret i snart to år.

Opsummerende kan vi konstatere, at det som resultat af en ihærdig indsats er lykkedes Rådet at blive kendt af politikerne i HUR og Københavns kommune, men at det ikke er lykkedes i større omfang at slå igennem hos pressen, og at det bestemt ikke er lykkedes at mobilisere tilstrækkeligt bredt til at kunne præge den trafikpolitiske dagsordenen. Det kræver et langt sejt træk.

På generalforsamlingen 23. marts valgtes følgende til Rådets bestyrelse: Bente Hessellund Andersen, Ole Dybbro, Kaj Jørgensen, Kjeld A. Larsen, Arne Lund, Lise Drewes Nielsen, Ivan Lund Pedersen, Niels Vestergaard, Niels M. Uldall, Karl Vogt-Nielsen og med Nanna Gersov og Trine Nordgaard som suppleanter.

Efterfølgende konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Bente Hessellund som næstformand, Karl Vogt-Nielsen som kasserer, Niels Vestergaard som sekretær og Ivan Lund Pedersen som presseansvarlig.

Den trafikpolitiske situation

Tiden er præget af hastig udvikling i trafik- og transportarbejdet, og alle prognoser peger på en fortsat massiv udvikling. Samtidig er tiden karakteriseret af stor aktivitet på trafikplanlægnings området. Staten har netop offentliggjort sin investeringsplan for trafik, og både HUR og Københavns Kommune er i gang med udførelse af trafikplaner. Alt i alt er det deprimerende at konstatere, at mens trafikplaner i sidste halvdel af 1990-erne indeholdt mål for begrænsning af trafikudviklingen, så indarbejdes i dag prognoserne om den stærkt stigende trafik som et udgangspunkt for trafikplanlægningen. Det er ligeledes deprimerende at konstatere, at politikerne primært satser på investering i motorveje og udvikling af den bilbaserede trafik, mens den mere bæredygtige kollektivt baserede trafik bliver finansielt lavt prioriteret.

Der findes mange sejlivede myter på trafikområdet. Det er indlysende, at en mere globaliseret verden domineret af en voksende arbejdsdeling og specialisering mellem fusionerende virksomheder er ensbetydende med større trafik- og transportarbejde. Men det er en myte at tro, at massive investeringer i motorveje og satsning på bilbaseret trafik- og transportarbejde i sig selv skaber økonomisk vækst. Det vi kan konstatere er, at med stigende biltrafik skabes et stadig stigende behov for udvidet vejkapacitet og samtidig et voksende udslip af drivhusgasser, flere støjgener, mere barriereeffekt og indhug i de landskabelige værdier. Moderne kollektive transportmidler, i form af tog over lange strækninger og letbaner i byerne, er en bedre garant for en mere bæredygtig

samfundsudvikling. En anden og nyere myte er ideen om afkobling. Eksempelvis at fortsat vækst som resultat af den teknologiske udvikling kan forbindes med reduceret energiforbrug og transportbehov, eller at forøget transport kan forbindes med reduktion af emissioner, herunder CO₂-udslip. Denne seneste myte ser dog ud til at blive aflivet under den ny borgerlige regering: økonomisk vækst for enhver pris, uanset miljøkonsekvenser.

Specielt får trafikudvikling og drivhusgasudslip frihjul. Et eksempel. I Vejdirektoratets rapport "Transportsektorens energiforbrug og emissioner" fra november 2002 fremskrives trafik- og transportarbejdet og de dermed forbundne emissioner for Danmark for perioden 2000-2010. Prognosen forudsiger en samlet vækst i trafikarbejdet på 19,2%, i transportarbejdet på 17,3%, mens CO₂-udslippet skønnes at vokse med 14,3%. En beskedent afkobling, men så har Vejdirektoratet også i fremskrivningen indregnet, at den forventede effekt af aftalen mellem EU-kommissionen og bilindustrien om personbilers energieffektivitet er fuldt implementeret, dvs et gennemsnitligt CO₂-udslip fra nyregistrerede personbiler i år 2008 på højst 140 g pr. km.

Har vi en chance for at påvirke den aktuelle planlægning på trafikområdet? Ja, det er jo derfor vi er her. Men arbejdet bliver hårdt, for tiden er til kvantitativ materiel vækst, uanset miljømæssige og sociale konsekvenser. Men måske arbejder tiden for os. Ser vi på den historiske udvikling, så har vækstperioder været præget af individualitet, fart og ringe kvalitet, mens kriseår været karakteriseret af større solidaritet, eftertænksomhed og kvalitet. Sammenlign eksempelvis 1960-ernes med 1930-ernes boligbyggeri. I 1973 fremsatte det daværende Hovedstadsråd sin ambitiøse Regionplanskitse, som forudsagde en voldsom vækst i tilknytning til en ny transportkorridor i Hovedstadsregionen. Krisen skød planen ned. HUR's debatoplæg til Regionplan 2005 er ligeledes meget ambitiøs og baseret på kraftig kvantitativ vækst: nye arealudlæg til industri, kontorer og forventet voldsom vækst i infrastruktur. Den globale afmatning, som startede i 1997, har endnu ikke fået politikerne til at stoppe op og give eftertænksomheden og andre livskvaliteter end materiel vækst en chance. Skal vi håbe på afmatningen på den økonomiske front som vor alliancepartner?

Trafikpolitiske aktiviteter

Rådets hovedindsats har været udarbejdelsen af en række høringssvar, deltagelsen i Miljøtrafikugen 2002, opbygning af hjemmeside og udarbejdelse af folder. Kontakten til medlemmerne er foregået via udsendelse af nyhedsbreve. Dermed er væsentlige sider af det omfattende Arbejdsprogram, som blev vedtaget på forrige generalforsamling, blevet ført ud i livet. Øvrige punkter fra Arbejdsprogrammet har Rådet derimod ikke haft kræfter til at sætte fokus på.

I kronologisk orden har Rådets trafikpolitiske indsats omfattet følgende områder:

Deltagelse i Borgerhøring 21. maj på Rådhuset om Københavns kommunes kommende Trafik- og Miljøplan 2003

Udarbejdelse og indsendelse 25. juni af Rådets andet høringssvar til HUR "Hvilken trafik vil vi have i Hovedstadsregionen?", i forbindelse med HUR's udarbejdelse af Trafikplan 2003

Udarbejdelse og indsendelse 14. august af skrivelse til Justitsministeriet vedrørende "Forslag om tilladelse til højere hastigheder på motorvej m.v."

Deltagelse 14. august i planlægningsmøde om Miljøtrafikugen 2002 på Rådhuset

Deltagelse i Miljøtrafikugen 2002 i uge 38 med følgende tre projekter:

"Trafik for milliarder", trafikhøring med politikere fra Borgerrepræsentationens Bygge- og Teknikudvalg 17. september på Københavns Rådhus. Venstre og Konservative valgte ikke at deltage i debatten.

Forinden mødet havde politikerne udfyldt et spørgeskema omfattende 27 mulige trafikpolitiske tiltag, "Værktøjskassen" med tilhørende pengekasse på 15 mia. kr. til fordeling over de kommende fem år. Politikernes svar er blevet lagt ud på RBT's hjemmeside.

Samme skema blev udlagt på RBT's hjemmeside som et elektronisk spørgeskema, hvor borgerne fik mulighed for at give deres bud på en trafikpolitik.

"Trafik-brunch" på Halmtorvet søndag d. 22. september, et ikke særlig velbesøgt forsøg på at skabe en trafikpolitisk dialog mellem politikere, trafikeksperter og borgere.

"Kampagne for hensynsfuld parkering", fremstilling af falsk parkeringsbøde, med ubetænksom brug af Parkering Københavns logo.

Udsendelse 12. september af Nyhedsbrev til medlemmerne om vore aktiviteter i Miljøtrafikugen

Udarbejdelse og tryk af RBT's nye folder i forbindelse med afholdelse af Miljøtrafikugen

Deltagelse i Evaluering af Miljøtrafikugen 30. september på Rådhuset

Afsendelse i oktober af "Forslag til plan for udformning af Miljøtrafikugen i 2003" til politikere i Københavns Borgerrepræsentation og Hovedstadens Udvalgsråd, herunder forslag om bilfri dag d. 22. september for de kommende tre år, uanset ugedag

Deltagelse i Borgerhøring om Københavns Trafik- og Miljøplan 12. november på Rådhuset

Deltagelse i "Trafikhøring – den overordnede trafik i Kongens Enghave" 18. november på Ellebjerg skole

På baggrund af utilfredshed med behandling og opsummering af høringssvar i HUR's Hvidbog udarbejdedes skrivelserne "Høring om HUR's Trafikplan 2003 – demokrati eller manipulation?", tilsendt HUR og deltagere i høringsprocessen 14. december

Udarbejdelse af høringssvar "Vedrørende Trafik- og Miljøplan 2003 for København", afsendt 16. december til Københavns kommune

Udarbejdelse af "Høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik vedrørende rapporten "Ny højklasset vej i Frederikssundsfingeren"", afsendt 19. december til Vejdirektoratet

Udarbejdelse af "Høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik vedrørende rapporten "Udbygning af Motorringvej 3, VVM-redegørelse"", afsendt 31. december til Vejdirektoratet

Deltagelse i planlægningmøde 26. februar af Miljøtrafikugen 2003 på Rådhuset

Organisatorisk

Foreningens medlemstal er nu på 49, et alt for beskedent antal.

Rådet har i årets løb afholdt i alt 10 rådsmøder, udsendt to nyhedsbreve til medlemmerne, oprettet og vedligeholdt en velbesøgt hjemmeside og udarbejdet en folder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været: udarbejdelse af høringssvar, først og fremmest i forbindelse med HUR's Trafikplan 2003 og Københavns Trafik- og Miljøplan 2003, planlægning, afvikling og evaluering af Miljøtrafikugen 2002 og forberedelse af generalforsamlingen 2003.

I forbindelse med igangsætning af planprocessen for Københavns Trafik- og Miljøplan 2003 bad vi projektkoordinator Brian Hansen fra Vej & Park komme med diskussionsoplæg om kommunens tanker om planprocessens forløb.

Vi har diskuteret vor manglende gennemslagskraft i forhold til pressen og på den baggrund nedsat en pressegruppe bestående af tre medlemmer.

Rådets arbejdsprogram blev redigeret på vort første møde. Vi har ikke siden hen forholdt os til de punkter, som vi ikke har haft kræfter til at få gjort noget ved, specielt punktet "Opprioritering af aktionsorienterede aktiviteter". Rådets gennemslagskraft i den kommende periode vil bl.a. afhænge af, hvordan vi forholder os til dette punkt.

Kjeld A. Larsen
Formand