

Beretning 2003

Fra Rådet for Bæredygtig trafik

Med denne tredje ordinære generalforsamling har RBT eksisteret i snart tre år.

Opsummerende kan vi konstatere, at det som resultat af en ihærdig indsats er lykkedes Rådet at blive kendt af politikerne i HUR, Københavns og Frederiksberg kommuner, at Rådet i begrænset omfang har fået plads i den skrevne presse, men at det bestemt ikke er lykkedes at mobilisere tilstrækkeligt bredt til at kunne præge den trafikpolitiske dagsorden. Det kræver et langt sejt træk. På det seneste kan vores indsats bedst karakteriseres med begrebet en kraftig afmatning. Jeg tør næsten ikke tage udgangspunkt i foreningens Skitse til Arbejdsprogram 2003, som blev vedtaget for nøjagtig et år siden, for at demonstrere modsætningen mellem visionerne for Rådets arbejde og den manglende tid og mandskab til at føre arbejdsopgaverne ud i livet. Men en sådan øvelse er nødvendig, for at Rådet forhåbentlig kan opstille et mere realistisk program, med en bedre balance mellem visioner, mulighedernes verden og mandskab.

Den trafikpolitiske situation

Lad mig tage udgangspunkt i to værker fra den trafikpolitiske front, begået af repræsentanter for to forskellige trafikantgrupper, den motoriserede firhulede udstue og de bløde trafikanter, det første værk i form af et nyligt læserbrev af Niels-Henrik Hansen med titlen "Generer bilisterne" fra Frederiksbergbladet (10. februar 2004), det andet værk i form af vers med titlen Inferno, en tekst af afdøde Jan Tofflund fra 1987, udgivet på hans sidste LP, Letsind. De to værker afspejler oplevelsernes yderpoler i hverdagens trafik og er derfor karakteristiske for, hvad jeg vil betegne som danskernes hverdagslige borgerkrig: kampen om det sparsomme trafikareal og fordelingen af omkostningerne ved biltrafikkens miljøbelastning mellem befolkningsgrupper.

Generer bilisterne

Nu må vi atter en gang konstatere at man gør hvad man kan for at genere bilister i Frederiksberg kommune.

Det startede på Fasanvejen hvor man kommer til at holde meget længe i kø ved Peter Bangs Vej fordi den ene vognbane er blevet til en busbane.

Nu har man så gentaget tricket og lavet en busbane på Roskildevej ved Domus Vista. Her går trafikken i stå fordi der nu kun er en kørebane som bliver blokeret, hvis der er mere end bare nogle få biler der skal til venstre ad Dalgas Boulevard. Ikke nok med at det er generende, det er også så dårligt lavet at mange bilister for sent bliver opmærksom på at de kører i en busbane.

Hvornår lærer man at forstå at der ikke bliver færre bilister, men at man kun opnår at disse tilbringer ekstra tid på vejen med mere forurening til følge?

Mange børnefamilier må betale prisen, da det typisk er dem der er afhængig af bil til transport til og fra arbejde og institution (med begrænset åbningstid). Typisk har man ikke noget valg, da den kollektive transportform er tidskrævende og til tider ret upålidelig. Og det i en tid med urimelige takststigninger ...

INFERNO

Denne by er et helved

af susende stål.

En brølende malstrøm

er fart uden mål.

Et præmieeksempel

på sort politik,

hvor den hellige ko

hedder: Motortrafik.

Hvis man vover at nøjs med at bruge sine ben,

blir der straks gjort forsøg på at aflive én.

Denne by er et helved

af tempo og støj.

Af hvinende bremseser

og udstødningsrøg.

Af syge sirener

og massepanik.

Denne by er kun

helliget: Motortrafik

Hver dag står diæten på disel og os,

Farserede frøkner og fodgængeremos.

Denne by er et helved

af meningsløst mod.

Af afrevne lemmer

og rendestensblod.

Et præmieeksempel

på pengelogik.

Denne by har rekorder

i dødsstatistik.

Men hvem lær sig standse af tal på papir?

vi sparker den op i et højere gear!

Denne by er et helved

af afmagt og frygt.

Jeg ser mig omkring:

Denne by er forrykt.

Jeg drømmer en drøm

med en sær symbolik:

En by der er blottet

for motortrafik.

Denne by er besat men den kan være fri!

Det er op til os selv at slå bremsene i!

Jan Toftlund

Som i alle "krige" vil vinderen være de personer, som betjener sig af den mest avancerede teknologi. Den mest avancerede teknologi er som altid den dyreste, og borgere med en solid pengepung ønsker politikerne at genere så lidt som muligt. Hermed dilemmaet. Trafikplanlægningen tager udgangspunkt i primært at tilgodese bilisternes arealkrav. I bydele, som er ældre end benzinmotoren, starter planlæggerne med at tilgodese bilernes fremkommelighed ved at påbegynde arealtildelingen i gaderummets midterparti. Hvad der måtte være tilbage bliver så til cykelsti og fortorv.

Men som læserbrevet viser, er almindelig praksis ved at blive ændret: busbaner etableres, så den kollektive trafik også har mulighed for at komme frem, og cykelstier etableres i stigende omfang. Men dilemmaet er: der er ikke tilstrækkeligt trafikareal til at fremme fremkommeligheden for alle trafikantgrupper. Eksempelvis aflæses konflikterne på nyetablerede smalle cykelstier, hvor overhaling næsten er umulig. Ud over cyklister belastes cykelarealet af mange andre trafikantgruppers aktiviteter: bilers udkørsel fra sidegader i venteposition, endog ulovlig parkering, vare- og flyttebilers af- og pålæsning, buspassageres ud- og indstigning ved

busstoppesteder, knallertkørsel tillige med cyklisters nødvendige børnetransport i brede christianiacykler. Trængslen er stor. Politikerne står i stigende omfang over for et uomgængeligt valg hvad angår en prioriteret anvendelse af overfladens trafikareal: hvilke trafikantgrupper skal tilgodeses, hvordan skal betales, og hvem skal betale for anvendelse af trafik- og parkeringsarealer? Et alternativ er at bygge mere metro og sende brugerne af den kollektive trafik under jorden som muldvarpe, så der bliver mere plads til flere biler på overfladen, en anden løsning er at satse på overfladebaseret og dermed trafikregulerende kollektive løsninger i gadeplan, specielt i form af moderne letbaner. Og det er på dette område, at Rådet skal skærpe sin argumentation.

Hvilken strategi for trafikudvikling skal RBT satse på? Som foreningens navn siger, skal vi satse på bæredygtig trafik. Et forslag til definition på en bæredygtig trafikstrategi kunne være: "Sikring af høj mobilitet og tilgængelighed for alle trafikantgrupper på et miljømæssigt bæredygtigt grundlag". Det er en utopisk definition, idet netop det begrænsede trafikareal udelukker, at alle trafikantgrupper på samme tid kan opnå høj mobilitet og tilgængelighed. Et andet forslag kunne lyde: "Sikring af høj samfundsmæssig mobilitet og tilgængelighed på et miljømæssigt bæredygtigt grundlag". Denne mere abstrakte definition skal vi så omsætte til praktiske delstrategier og forsvare med skærpet handling og argumentation.

Argumentationen kan nyorienteres på to områder, i form af et lighedsaspekt og et belønningsaspekt.

Begrebet lige adgang er en del af vort demokratibegreb. En anvendelse af begrebet lige adgang til centralt beliggende sparsomme og dermed kostbare trafik- og parkeringsarealer kan føre til udtænkning af et stort katalog af mere bæredygtige trafikløsninger. Kun fantasien sætter grænser. I lighedsperspektivet bliver en letbaneløsning bedre end en metroløsning, idet den simpelthen kan opnå større transportkapacitet for langt færre penge. En mere lige adgang til trafikarealet kan eksempelvis udformes som en deling af byens indfalds/udveje mellem forskellige trafikantgrupper, således at hveranden reseveres til biltrafik, de øvrige til en kombination af kollektiv trafik og cykeltrafik. Projekt bilfrit boligområde er ligeledes en fornuftig trafikstrategi set i et lighedsaspekt.

Allerede i 1996 forsøgte Det Økonomiske Råds formandskab i en rapport at sætte tal på de eksterne omkostninger forbundet med biltrafikken. For året 1993 udregnede vismændene, at biltrafik på årsbasis koster 34 mia kr i form af trafikulykker, luftforurening, støj, vejslid og drivhuseffekter. Bilejerne kører således fra en ubetalt regning, som betales af alle borgere, med pengepung og helbred. Det er ikke opløftende som blød trafikant at skulle fungere som levende luftfilter for en anden trafikantgruppes forurening. Derfor bør samfundets belønningssystem ændres. Pt belønnes det at køre langt, jo længere transportvej, desto større skattefradrag. I praksis opnås dette skattefradrag primært af bilejere i Nordsjælland. I stedet for at belønne en miljødestruktiv bilpendlertrafik bør samfundets belønning i stedet for tilfalde trafikantgrupper, som anvender miljøvenlige transportmidler. Cyklister sparer samfundet for en lang række omkostninger og betaler tillige med deres helbred. Bilister skal omvendt tvinges til at betale en række af de omkostninger, som de belaster samfundet med, således at flere vælger en mere bæredygtig transportform.

I en bemærkelsesværdig ny vismandsrapport fra januar i år anbefaler Det Økonomiske Råds formandskab indførelse af kørselsafgifter i Hovedstadsområdet for at sikre fremkommelighed og vækstmuligheder. Forslaget er hørt før, men det nye er, at vismændene i den grad bruger et økonomisk argument for forslaget, idet de påpeger det store tidstab, som er forbundet med trafikbelastningen, og at de følgelig anbefaler, at systemet kan indføres nu via et foreløbigt klippekortsystem.

Men netop ledende politikeres affejning af forslaget viser, hvor lang og sej vejen mod en mere miljømæssig holdbar trafikstrategi er.

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. Rådet og andre trafik- og miljøorganisationer, eksempelvis Mobil uden Bil og motorvejsmodstandernes landsdækkende netværk, har gennemlevet en afmatning i løbet af 2003.

Men der er også enkelte lyspunkter:

Grøn trafik i Bycirklen har gennemført en bredt mobiliserende og mediedækket aktion mod at bygge ny motorvej i Frederikssundsfingeren i åbent land, herunder gennem Vestskoven. Bravo!

Mediernes dækning af trafikpolitik, trafikplanlægning og de af trafikken afledte problemer har næppe været større end i 2003. Det gælder specielt de tre store dagblade i København: Jyllandsposten København, Politiken og Berlingske Tidende. Under overskriften "Trafikken ruller i Berlingske Tidende" åbnede dagbladet sine spalter for læserindlæg i april og opsamlede de første indlæg under overskriften "Bilen er ladet med stress og vrede" (7. maj). Politiken stod i spidsen for en reaktion mod de forhøjede billetpriser i januar via sin medieomtalte happening i form af gratis parallelkørsel langs line 5's rute.

Vi behøver en alternative trafikudvikling på et bæredygtigt grundlag. Generelt vil jeg definere udvikling som en treenighed mellem håb (drømme), politisk vilje og kritisk tænkning (bæredygtige alternativer). Problemet er, at der ikke ses en dialektik mellem de tre elementer, treenigheden er brudt, specielt mangler den politiske vilje.

Nu må det vel være Rådets tur til at stille sig i spidsen: vi skal gøde håbet, udtænke og propagere for de alternative løsninger og presse politikerne. Men har vi den fornødne kapacitet (tid og energi) og medlemsopslutning?

Trafikpolitiske aktiviteter

Skitsen til arbejdsprogram 2003 omfattede følgende 11 elementer:

1. opprioritering af aktionsorienterede aktiviteter
2. synliggørelse via afholdelse af høringer
3. deltagelse i Miljøtrafikugen
4. indstiftelse af priser
5. medlemshvervning og aktivering
6. større synliggørelse over for medierne
7. løbende revision af vor trafikpolitiske udspil i forhold til de offentlige trafikplaner
8. opbygning af kontaktnet til bydele og lokalområder
9. fondsansøgning til finansiering af trafikpolitiske aktiviteter
10. synliggørelse via hjemmesiden
11. aktivering af studerende via Vidensbutikkerne på RUC, AUC og DTU

Alt i alt et flot arbejdsprogram. I den følgende gennemgang af Rådets trafikpolitiske aktiviteter kan man selv bedømme, i hvilket omfang vort arbejdsprogram blev indfriet.

Københavns kommune, herunder Trafik- og Miljøplan 2003

Rådet har udarbejdet et høringsvar "Vedrørende Trafik- og Miljøplan 2003 for København", afsendt 16. december 2002 til Københavns kommune.

Overordnet må vi undre os over, at planen med påhæftet årstal 2003 endnu ikke er færdiggjort primo 2004, så vi afventer i spænding det endelige planforslag

Udarbejdelse og offentliggørelse 2. maj af "Analyse af det igangsatte arbejde med Trafik- og Miljøplan 2003 i Københavns kommune - Vurdering af borgerinddragelsen".

Analysen blev sendt til politikerne i Borgerrepræsentationen, lagt på Rådets hjemmeside og ledsaget af en pressemeddelelse: "Kommunen manipulerer med borgernes ønsker".

Det store analysearbejde blev taget op i pressen og diskuteret af politikerne.

Busslusen i Stengade

Udsendelse 29. april af støtteerklæring: "Bevar bus-/cykelslusen i Stengade, der er et fornemt eksempel på trafikplanlægning i overensstemmelse med de borgerønsker, som meningsundersøgelser afspejler" og

Deltagelse 30. april i borgermøde "Hvad skal der ske med busslusen i Stengade?", arrangeret af Vej & Park.

Desværre blev vor rådgivning overhørt: busslusen nedlægges.

Planer om yderligere parkeringsanlæg:

Udarbejdelse og indsendelse 7. april af skrivelse til Bygge- og teknikudvalget "Vedrørende Etablering af et underjordisk parkeringsanlæg under Vesterbros Passage".

Samarbejde mellem miljøorganisationer og kommunen:

Rådet har deltaget i planlægningsmøder juni-august om at etablere et eventuelt samarbejde mellem en række miljøorganisationer og Miljøkontrollen, Københavns kommune, et initiativ fra Tom Jørgensen fra Københavns Miljø- og Energikontor (KMEK).

De deltagende organisationer var: KMEK, Økologiske Igangsættere, Byhavenetværket/Permakultur Danmark, Foreningen til fremme af bæredygtig byggeri og RBT.

Initiativet gik i sig selv igen. RBT havde svært ved at se sig selv i rollen som kritisk græsrodsorganisation med driftstilskud fra kommunen.

Folketinget

Udarbejdelse og afsendelse 28. april af åbent brev til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg: "Voldsom vækst i forurening ved øget hastighed", idet Rådet argumenterer mod at forhøje hastighedsgrænsen på motorvejene fra 110 km/t til 130 km/t.

Igen. Vor udmærkede argumentation blev ikke udslagsgivende.

Udsendelse 27. maj af pressemeddelelse, hvori Folketingets vedtagelse af at bruge 1,8 mia kr på udbygning af Motorring 3 for at løse tværtrafikken kritiseres. Alternativt kunne pengene bruges til en mindre miljøbelastende transportform, eksempelvis en letbane.

Ørestadsselskabet

Udsendelse 26. maj af pressemeddelelse: Metroens passagertal styrtdykker", RBT's analyse af at Ørestadsselskabet manipulerer med sin opgørelse af passagertallet.

Miljøtrafikugen 2003

Planlægningen af årets Miljøtrafikuge blev præget af Justitsministeriets afslag om at afholde bilfri dag mandag d. 22. september, et fælleseuropæisk krav for at kunne deltage i "The European Mobility Week" under mottoet "In town without my car". Justitsministeriets afslag var baseret på en indstilling fra Københavns Politi.

Rådet udsendte i den anledning d. 22. september en pressemeddelelse, hvor vi kritiserer Justitsministeriet og Københavns Politi for ikke at følge de demokratiske spilleregler, og opfordrer Københavns kommune til ikke at lade sig styre af Københavns Politi.

Rådet deltog med to projekter og i planlægningen af den centrale workshop.

Det ene projekt, Børnenes Bæredygtige By tog sigte på at inddrage skoleklasser i trafikplanlægningsprocessen via udfyldning af elektronisk spørgeskema om fordeling af 15 mia kr på hovedgrupper af trafikale tiltag, dvs en opfølgning i børnehøjde af "værktøjskasseprojektet" over for politikerne og borgere i 2002. Desværre måtte vi opgive at gennemføre projektet, primært på grund af manglende opslutning.

Det andet projekt var udgivelsen af pjecen "Københavns trafik", udarbejdet i fællesskab mellem Det Økologiske Råd, NOAH-trafik og RBT. Pjecen er en kommentar til centrale punkter i kommunens kommende Trafik- og Miljøplan og kan derfor bruges, når planforslaget foreligger. Pjecen er blevet rundsendt til medlemmerne i forbindelse med indkaldelsen til generalforsamlingen.

Projekt bilfrit boligområde

Udarbejdelse og afsendelse 3. oktober af "Indsigelse vedrørende lokalplanforslag "Teglværkshavnen II", Forslag om eksperimentarium med bilfrit boligområde i Sydhavnen". Høringsforslagets tanke om at satse på et bilfrit boligområde i forbindelse med nybyggeri i Sydhavnen blev indledt med en kronik 13. september i Jyllandsposten: "Bilfrit boligområde i København".

RBT har forsøgt at inddrage andre organisationer i projekt eksperimentarium med bilfrit boligområde, f.eks. opfordret KAB til at lave en undersøgelse blandt medlemmer i udvalgte boligområder om tilslutning til ideen bilfrit boligområde.

Opbakningen til projektideen fra politikerside ser ud til at være yderst begrænset.

Frederiksberg kommune

Udarbejdelse og indsendelse 27. oktober af høringssvar "Vedrørende Forslag til Trafik- og Miljøhandlingsplan" for Frederiksberg kommune.

Opfølgning af RBT's indsigelse via interview 18. november i Radio Sfinx, lokalradio på Frederiksberg

Trafik- og handlingsplanen blev vedtaget i begyndelsen af februar 2004, i øvrigt ledsaget af kommentarer fra formanden for Teknik- og miljøudvalget, den konservative Flemming Brank, om at den vedtagne plan blot skal betragtes som et idékatalog, dvs uden forpligtelse fra politikernes side.

Konklusionen er, at begrebet høringsproces ser ud til at være stivnet i et rituelt forløb uden praktisk betydning. En tidskrævende proces, men tidsspilde for alle involverede parter.

Den gode Brank sidder i øvrigt i HUR's bestyrelse.

Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

Udarbejdelse og afsendelse 28. november af indsigelsen "Vedrørende Forslag til trafikplan 2003"

Vi har bestemt ingen forventninger om, at vore forslag finder indpas i planen, ej heller at den endelige plan vil blive betragtet som et handlingsforpligtende dokument. Det er vilkårene for at lege med.

HUR's gradvise nedlæggelse og omlægning af busruter tillige med markante prisforhøjelser:

Et forsøg i efteråret på i et samarbejde med NOAH-trafik at igangsætte en mobilisering mod nedskæringer og prisforhøjelser strandede på grund af manglende ressourcer.

Organisatorisk

På generalforsamlingen 24. marts valgtes følgende til Rådets bestyrelse: Bente Hessellund Andersen, Ole Dybbro, Niels Grøngaard, Kaj Jørgensen, Kjeld A. Larsen, H. C. Mecklenburg, Lise Drewes Nielsen, Ivan

Lund Pedersen, Bruno Schwede, 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.

Foreningens medlemstal er nu på 62, hvoraf 6 kollektive, til trods for en lille fremgang i forhold til 2002 et alt for beskedent antal.

Rådet har i årets løb afholdt et rådsmøde pr måned.

Det har knebet med tiden til vedligeholdelse af en ellers velbesøgt hjemmeside.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været: udarbejdelse af hørings svar, først og fremmest i forbindelse med HUR's Trafikplan 2003, Københavns Trafik- og Miljøplan 2003 og Trafik- og Miljøhandlingsplan 2003 for Frederiksberg, planlægning, afvikling og evaluering af Miljøtrafikugen 2003 og forberedelse af generalforsamlingen 2004 og det indledende debatmøde om trafikvisioner.

Vi har ikke haft kræfter til systematisk at forholde os til de enkelte punkter i Arbejdsprogrammet. Punktet "Opprioritering af aktionsorienterede aktiviteter" er en genganger fra Arbejdsprogrammet fra 2002. Rådets gennemslagskraft i den kommende periode vil bl.a. afhænge af, hvordan vi forholder os til dette punkt.

Kjeld A. Larsen

18. februar 2004