

Beretning 2004

Fra Rådet for Bæredygtig trafik

Med denne fjerde ordinære generalforsamling har RBT eksisteret i næsten fire 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 stigende 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 forrige års generalforsamling blev - endnu engang - vedtaget et ambitiøst arbejdsprogram, Arbejdsprogram 2004 på ialt syv punkter. Men modsætningen mellem de mange gode intentioner i arbejdsprogrammet og den tid, som de i andre sammenhænge meget travle rådsmedlemmer har til rådighed, er ganske stor. Så den kommende tids organisatoriske øvelse skal bestå i to tiltag. På den ene side at opstille et mere realistisk arbejdsprogram, med en bedre balance mellem visioner, mulighedernes verden og mandskab. Og på den anden side tillige at mobilisere flere, specielt yngre personer med interesse for bæredygtige trafikløsninger til aktivt at deltage i rådsarbejdet.

Den trafikpolitiske situation

De senere års trafikplaner i hovedstadsregionen, det være sig HUR's Trafikplan 2003, Frederiksberg Kommunes Trafik- og Miljøhandlingsplan 2003 og Københavns Kommunes Forslag til Trafik- og Miljøplan 2004, har som fællesgoods, at de erkender problemerne med den voksende biltrafik, men at de hverken rummer en målsætning i retning af at begrænse bitrafikken eller udarbejder et økonomisk grundlag for iværksættelse af midler til biltrafikkens reduktion. Trafikplanerne har karakter af tomme hensigtserklæringer frem for at have egentlig plankarakter.

Når samfundet i sin selvforståelse mener at have forladt industrisamfundet, så er virkelighedens verden på det trafikale område en fiktion: bilproduktion og bilforbrug, tillige med anskaffelsen og afbrænding af fossilt brændsel har aldrig præget vor daglige og globale adfærd så meget som i dag.

En uskreven kontrakt på trafikområdet mellem på den ene side de dominerende partier og statsmagten og på den anden side den bilforbrugende og politisk indflydelsesrige middelklasse betyder, at en ændring af trafikpolitikken i retning af mere bæredygtige retningslinier har trange vilkår.

Det skyldes ikke manglende dokumentation, at bevidstheden om biltrafikkens konsekvenser i form af tab af menneskeliv og miljøødelæggelse generelt er forholdsvis beskeden i offentligheden. De seneste år forskning, både på det internationale og nationale plan, har bragt mere substantiel viden på bordet om den bilbaserede trafiks sundheds- og miljøkonsekvenser. Heriblandt skal følgende nævnes.

Trafikulykker:

WHO's rapport "World report on road traffic injury prevention" fra 2004, hvor det konstateres at 1,18 mio mennesker trafikdræbes om året på globalt plan, og at trafikulykker for aldersgruppen 5-29 år rangerer som næststørste dødsårsag.

Drivhusgasudslip:

Det Europæiske Miljøagenturs seneste rapport om det stigende drivhusgasbidrag fra trafikken: "Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2004", EEA Report No. 5/2004. Den manglende vilje på det globale plan til at gøre noget ved drivhusgasudslippet på det trafikale område ses afspejlet i Kyoto-protokollen, der endelig blev vedtaget i februar 2005, idet den internationale fly- og skibstrafik udtrykkeligt er undtaget protokollens bestemmelser. Den danske regerings læn stå til hvad angår trafikens bidrag til drivhuseffekten blev afspejlet i den groteske situation, at den største bidragsyder til drivhusgasudslippet, energisektoren, i februar 2005 fremsatte det krav, at også transportsektoren skal bidrage med energibesparelse.

Partikelforurening:

Danmarks Miljøundersøgelses rapport om partikelforurening i København: Luftforurening med partikler i København, Faglig rapport fra DMU, nr. 433 2003, hvor opmærksomheden specielt rettes mod de ultrafine partiklers sundhedsskadelige virkninger. Trafikministeriets rapport Partikelredelgørelse fra juni 2003, hvori det skønnes, at den danske befolknings udsættelse for partikler har følgende helbreds- mæssige konsekvenser set over et år: Ca 3.400 for tidlige dødsfald, ca. 2.200 hospitalsindlæggelser som følge af hjerte-kar-sygdomme, ca. 1.500 hospitalsind- læggelser som følge af luftvejssygdomme, ca. 3.300 flere tilfælde af kronisk bronkitis, ca. 11.600 flere tilfælde af akut bronkitis hos børn under 15 år, ca. 160.000 flere astmaanfald og ca. 1,8 mio. flere dage med begrænset aktivitet pga. luftvejssygdom.

Trafikstøj:

Miljøstyrelsens Arbejdsrapport Nr. 53 fra 2003 om trafikstøj: "Strategi for begrænsning af vejtrafikstøj – Delrapport 2, Støj, gener og sundhed", hvori det skønsmæssigt anslås, at i størrelsesorden 200-500 personer årligt dør tidligere end ellers som følge af vejstøjsrelaterede sygdomme.

Cykling og sundhed:

Og endelig Det Økologiske Råds rapport i samarbejde med Hjerteforeningen, Skole & Samfund og Dansk Cyklistforbund: "Cykling, motion, miljø og sundhed" fra februar 2005, hvor opmærksomheden rettes mod motionens betydning for sundheden og dermed den daglige cyklings betydning for at forlænge sit liv i modsætning til den bilafhængige trafikants større sygelighed og kortere levetid.

Trafikkens eksterne omkostninger

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.

At biltrafikken koster, viste tillige en rapport fra 2004 fra COWI og Center for Trafik og Transport, DTU. Rapporten konkluderer, at bilkøer i hovedstadsområdet koster 5,8 mia. kr. i tabt arbejdstid. Jo flere investeringer i motorveje mod hovedstaden, desto flere biler, bilkøer, tabt arbejdsfortjeneste og miljøsvineri. Målsætningen må være, at bilister i større omfang skal betale de omkostninger, som de belaster samfundet

med, således at flere vælger en mere bæredygtig transportform.

Ved nytårstid blev syv danskeres død i Thailand i forbindelse med en tsunami, skabt af et jordskælv ud for det nordvestlige Sumatra, af landets statsminister betegnet som en national katastrofe. Spørgsmålet er så, hvilke gloser vi så har tilbage at bringe i anvendelse for den foreteelse, at et antal danskere i samme størrelsesorden mister livet, direkte eller for tidligt, som resultat af landets trafikpolitik, ikke i en enkelt katastrofe, men i gennemsnit hver dag?

Det er vigtigt at slå fast, at vor forening i sit arbejde ikke primært skal skabe opmærksomhed om sit arbejde for en mere bæredygtig trafikpolitik ved at pege på de skræmmende sundheds- og miljøkonsekvenser forbundet med den gængse bilbaserede trafikpolitik. Det virker langt fra mobiliserende, tværtimod. Derimod skal foreningen pege på bæredygtige alternativer, der i sin modernitet udgør tiltrækkende løsninger, også for middelklassen, til at løse dagligdagens alvorlige transportproblemer, specielt de opgaver der er forbundet med pendlingen mellem arbejdsplads og hjem. Men denne opgave: at være kreativ på løsningssiden og at kommunikere alternative transportløsninger til en større offentlighed, er også den sværeste. Opgaven kræver flere, og meget gerne flere yngre, aktive medlemmer.

Trafikpolitiske aktiviteter

Skitsen til Arbejdsprogram 2004 omfattede følgende 7 elementer:

1. opprioritering af aktionsorienterede aktiviteter
2. synliggørelse via afholdelse af høringer
3. aktivering af studerende via Vidensbutikkerne på RUC, AUC og DTU
4. deltagelse i Miljøtrafikugen
5. indstiftelse af priser
6. opbygning af kontaktnet til bydele og lokalområder
7. oprettelse af sekretariat med lønnet arbejdskraft

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 Trafik- og Miljøplan 2004

Rådet deltog 27. september i borgermødet om det længe ventede og først i juni 2004 udsendte "Forslag til Trafik- og Miljøplan 2004" og udarbejdede dernæst sit høringssvar "Vedrørende Trafik- og Miljøplan 2004", afsendt 29. oktober 2004 til Københavns kommune.

Overordnet må vi konstatere, at planforslaget ikke er blevet påvirket af de mange indsendte bemærkninger og forslag til debatoplægget fra december 2002 "Trafik- og Miljøplan 2003. Problemer og hovedindsatser – debatten fortsætter".

RBT's høringssvar omfattede bl.a. en redegørelse for vor holdning til det omdebatterede forslag til metrorring.

Rådets kommentarer til Metroringen blev optaget som debatindlæg ved Karl Vogt-Nielsen i Jyllandsposten Kbh 30. oktober "Metroring for enhver pris?"

Forslag om Havnetunnel

Rådet blandede sig i debatten om det private forslag fra "Københavngruppen" om en trafikgenererende havnetunnel og tilsluttede parkeringsanlæg, bl.a. i form af et høringssvar til Trafik- og Miljøplan 2004: "Vedrørende privat forslag om 7 kilometer havnetunnel og parkeringsanlæg i Københavns havn", indsendt 26. oktober.

Rådet deltog tillige i november måned i en længere debat på nettet om den foreslåede havnetunnel med en af havnetunnellens mest ivrige støtter, socialdemokraten Claus Larsen-Jensen.

Rådet har udsendt flere pressemeddelelser om havnetunnelen, herunder "Havnetunnel vil pumpe København fuld af biler", som bl.a. blev bragt i Jyllandsposten 12. januar og "Whiskeybæltetunnelen" vil afholde folk fra at bruge kollektiv trafik", offentliggjort i Jyllandsposten 9. februar.

Planer om parkeringsanlæg

Kommunens planer om at bygge nye store trafikgenererende parkeringsanlæg, herunder ved det planlagte Rigsarkiv på Godsbanegården, under Vesterbrogade ved Rådhuspladsen og ved DGI-byen blev kommenteret af RBT.

Høringssvar: "Vedrørende "Forudgående høring om Rigsarkivet mm på Godsbanegården"", afsendt 7. maj.

Pressemeddelelse om planlagt parkeringsanlæg under Vesterbrogade: "Københavns Kommune og Hovedstadens Udvalgte Råd fejrer H.C. Andersen året med en plan om yderligere ødelæggelse af miljøet på H.C. Andersens Boulevard", afsendt 25. januar

Høringssvar "Vedrørende Høring om udvidelsen af DGI-byen", afsendt 24. februar.

Folketinget

Rådet udsendte 14. september en pressemeddelelse om gradvis afskaffelse af beføringsfradraget, idet debatten herom igen blev aktuel via udtalelse fra skattechefernes formand Svend Age Fog.

Rådet udsendte 23. februar 2005 en pressemeddelelse til støtte af energibranchen, som netop havde krævet, at transportområdet også skal bidrage med energibesparelse.

Miljøtrafikugen 2004

Rådets deltagelse i årets miljøtrafikuge var yderst beskedent, idet vi blot indsendte en enkelt ansøgning, nemlig et projekt om at gøre Nørrebrogade til kollektiv- og cykelgade. Projektet blev afvist.

Hovedstadens Udvalgte Råd (HUR)

På RBT's generalforsamling 24. marts 2004 vedtoges at udsende en pressemeddelelse som protest mod HUR's nedskærings- og prispolitik inden for den kollektive trafik. Meddelelsen fik følgende form: "Åbent brev til politikerne i København og på Frederiksberg: Bryd med HUR – lav kommunalt busselskab".

Rådet deltog 8. juni i HUR's konference om mobility management. På konferencen præsenteredes flere udenlandske erfaringer. Paradoksalt nok har HUR besluttet at nedprioritere sin egne aktiviteter til fremme af samkørsel.

Danmarks Sociale Forum 2004

Sammen med NOAH-trafik deltog RBT i Danmarks Sociale Forum 2. oktober som arrangør af et trafikarrangement: "Trafikkens sociale og miljømæssige slagsider – dagligdagens borgerkrig", hvor Søren Dyck-Madsen (Det Økologiske Råd) og Palle Bendsen (NOAH-trafik) var oplægsholdere.

Deltagelse i TRIP skonference

Rådet deltog 27. maj i TRIP (Centre for Transport Research on Environmental and Health Impact and Policy) afslutningskonference om temaerne luftforurening og trafikmodeller.

Planer om at afholde en politikerhøring om letbaneløsninger

En planlagt høring om letbaneløsninger med international ekspertdeltagelse af personer med viden om eksisterende letbanesystemer inden for EU-området er indtil videre ikke blevet til noget. Tanken er, at ekspertoplæg skal suppleres med et panel af indflydelsesrige politikere, som kan spørge ind til oplæggene. Rådet har søgt Tipsmidlerne om støtte til arrangementet.

Organisatorisk

På generalforsamlingen 24. marts valgtes følgende til foreningens bestyrelse: Bente Hessellund Andersen, Niels Grøngaard, Kaj Jørgensen, Kjeld A. Larsen, H. C. Mecklenburg, Lise Drewes Nielsen, Ivan Lund Pedersen, Bruno Schwede, Niels Vestergaard, Niels M. Uldall og Karl Vogt-Nielsen.

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

Foreningens medlemstal er nu på 64, hvoraf 6 kollektive, til trods for en lille fremgang i forhold til 2003 et alt for beskedent antal.

RBT fik i februar 2005 overført en gave på 4.000 kr. fra den nedlagte gruppe Trafikkaos. Rådet takker for den udviste tillid til foreningens arbejde.

Foreningen har i december 2004 indmeldt sig i Mobiliseringen, Den alternative Velfærdskommission.

Rådet har i årets løb afholdt otte rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været: udarbejdelse af høringssvar, først og fremmest i forbindelse med Københavns Trafik- og Miljøplan 2004, herunder forslaget om en ny havnetunnel og planlagte parkeringsanlæg i Københavns Havn og under Vesterbrogade, den planlagte metroring, planlægning af Miljøtrafikugen 2004, den planlagte politikerhøring om letbanesystemer og forberedelse af generalforsamlingen 2005 og det indledende debatmøde om cykling, fremkommelighed og sundhed. Vi har ikke haft kræfter til systematisk at forholde os til de enkelte punkter i Arbejdsprogrammet. På denne baggrund vil det være tilrådeligt at satse på et mindre ambitiøst arbejdsprogram, som alene omfatter et par højt prioriterede punkter. En meget vigtig forudsætning for en mere aktiv indsats vil være at få sat virkelighed

bag den gamle drøm om at få oprettet et sekretariat med lønnet arbejdskraft

Kjeld A. Larsen

april 2005