

## Rådet for Bæredygtig trafik Beretning 2005

Med denne femte ordinære generalforsamling har RBT eksisteret i næsten fem år.

I hele Rådets levetid har vi måtte leve med modsætningen mellem de mange gode intentioner i vedtagne arbejdsprogrammer og den tid, som de i andre sammenhænge meget travle rådsmedlemmer har til rådighed. Derfor besluttede vi på forrige generalforsamling 4. april 2005 at opstille et mere realistisk arbejdsprogram, med en bedre balance mellem visioner, mulighedernes verden og mandskab. Det nuværende arbejdsprogram 2005-2006 består af tre punkter: 1. udarbejdelse af principper for bæredygtig trafik, 2. afholdelse af et trafikpolitisk debatmøde med politikerne som optakt til kommunevalget i november, og endelig 3. en fortsat deltagelse i den trafikpolitiske debat.

I modsætning til tidligere er det i det forløbne år faktisk lykkedes at overholde et vedtaget arbejdsprogram. Vi vil på denne generalforsamling forelægge vort udkast til principper for bæredygtig trafik. Vi fik ikke alene afholdt det omtalte politikerdebatmøde, men som opfølgning efter kommunevalget satte vi fokus på politikernes valgløfter ved at arrangere det politikerdebatmøde med titlen "Ny trafikpolitik i København?", som fandt sted som optakt til denne generalforsamling. Vi fik også i form af hørings svar, via deltagelse i en række arrangementer om trafiktemaer og via trafikpolitiske bidrag i medierne sat vores præg på den trafikpolitiske dagsorden, således som det vil fremgå af beretningen.

### Den trafikpolitiske situation

I det forløbne år har talrige trafikpolitiske temaer været på dagsordenen, først og fremmest diskussionen om **de store trafikpolitiske projekter metro-letbane alternativet og forslag om langsgående havnetunnel**. Rådets bidrag til debatten om disse to store projekter fremgår af afsnittet Trafikpolitiske aktiviteter.

### Øvrige trafikpolitiske dagsordener 2005-2006

#### Trængselsafgifter

I Stockholm blev der januar 2006 etableret trængselsafgiftssystem som forsøgsordning.

I Danmark har Københavns Kommune efteråret 2005 offentliggjort en rapport "Kørselsafgifter i København", som omfatter tre modeller til begrænsning af den københavnske trafik: en "Lille Betalingsring", en "Stor Betalingsring" og en model baseret på kilometerbaserede kørselsafgifter. Rapporten er et bestillingsarbejde, som blev til i et samarbejde mellem bl.a. forskere ved DTU og kommunens teknikere.

Men staten siger fortsat nej til indførelse af kørselsafgifter, herunder bompenger i Danmark.

#### Luftforurening og miljøzoner

Københavns Kommune har anmodet regeringen om tilladelse til at etablere miljøzoner i København for at begrænse luftforureningen fra lastbiler, men har fået et nej fra Justitsministeriet.

På den baggrund har Københavns Kommune ikke set sig i stand til at indfri EU-krav om luftforureningens omfang, har kastet håndklædet i ringen og september 2005 sendt et nødråd til miljøminister Connie Hedegaard.

En undersøgelse af Miljøstyrelsen over forsøg med cyklisters forureningsrisiko ved eksponering fra ultrafine partikler ved cykling langs stærkt trafikerede veje blev offentliggjort sommeren 2005 og bl.a. refereret i artikelform: "Cykelforsøg giver ny viden om partikler", MiljøDanmark Nr. 4, august 2005.

### **Bilparkering**

I Københavns Kommune indgik alle partier, med undtagelse af Enhedslisten, en aftale om parkering og trafik, som blev offentliggjort via en pressemeddelelse fra kommunen 26. maj 2005.

RBT har adskillige gange i årets løb blandet sig i kommunens planer om den fortsatte udvidelse af byens parkeringsarealer.

### **Cyklisme og valgkamp**

Specielt De Radikale og Socialdemokraterne forsøgte under valgkampen at overtrumfe hinanden om at fremme vilkårene for cyklisterne i København.

Et eksempel herpå er artiklen: "S i København vil sikre medvind til cyklister", Politiken 16. august 2005  
Ritt Bjerregaard udkæmpede tillige en brav kamp for at bevare busslusen i Stengade.  
Eksempelvis: "Ritt vil bevare slusen", JP 11. juni 2005.

Et flertal i BR, inklusive Socialdemokraterne, havde tidlige besluttet at nedlægge slusen. Efter valget var Ritt enig med sine partifæller.

Påkørsel af cyklister i forbindelse med højresvingende lastbiler var et tilbagevendende tema, eksempelvis i en artikel "De farlige højresving", JP KBH 11. juni 2005

### **Københavns Kommunes Trafik- og Miljøplan 2004**

Perioden med vedtagelse af de regionale trafiplaner er overstået for denne gang.  
Med stor forsinkelse, og næsten uden notits fra omverdenen, fik Borgerrepræsentationen endelig 28. april 2005 vedtaget Københavns Kommunes "Trafik- og Miljøplan 2004".

Københavns Kommune har vedtaget en på flere måder udmærket trafik- og miljøplan. I planen vendes den traditionelle prioritering principielt på hovedet: forbedring af forholdene for cyklister og den kollektive trafik står højere på den prioriterede liste end en forbedring af forholdene for bilister i form af nye vej- og parkeringsanlæg.

Men planen er forbundet med **tre ulemper**.

For det første rummer den **ingen målsætning for biltrafikkens vækst**, således som det var tilfældet med kommunens tidligere Trafik- og Miljøplan fra 1997. Ifølge 1997-planen måtte det samlede biltrafkniveau i kommunen ikke stige.

For det andet omfatter planen **en række biltrafikgenererende tiltag** i form af dyre trafikanlæg: havnetunneller og parkeringsanlæg, som kan vælte den opstillede prioritering. Problemet er, at det er umuligt på samme overflade at få plads til alle ting på en og samme gang: stigende biltrafik, plads til et moderne kollektivt trafiksystem, allerhelst et letbanesystem med langtrækkende fødekæder langs kommunens store indfaldsveje, og et udvidet areal til cyklister. Politikerne bliver nødt til at foretage en prioritering.

For det tredje har en kommunal Trafik- og Miljøplan **ingen bindende kraft**. Den er først og fremmest et katalog over en række hensigtserklæringer. Det betyder, at politikerne kan fravælge at forholde sig til

planens prioriteringer. Så borgerne, herunder RBT, må fastholde politikerne på de i planen indeholdte intentioner. Ud fra dette perspektiv er planen et nyttigt redskab.

### **Trafikpolitisk opsummering**

Vi har et katalog over en række mere eller mindre visionære hensigtserklæringer i bæredygtig retning på det trafikpolitiske område, vi har kendskab til en lang række afprøvede trafikpolitiske virkemidler, det vi efterspørger er den politiske vilje til at sammenkoble visioner og virkemidler.

Hvorfor går politiken så den forkerte vej: mod en mere og mere bilbaseret trafikudvikling, som fører til at byen langsomt holder op med at fungere trafikalt: den gradvise tilsanding.

Efter Rådets mening hænger det sammen med, at den treenighed, som det demokratiske samfund bygger på, ikke fungerer. Demokratisk udvikling bygger på en treenighed mellem håb (visioner), kritisk tænkning (bæredygtige alternativer) og politisk vilje. Problemet er, at der ikke ses en dialektik mellem de tre elementer, specielt mangler den politiske vilje til at realisere visionerne i form af bæredygtige alternativer.

### **Friheds- og lighedsbegrebet på kolisionskurs**

De borgerlige politikere bruger til stadighed frihedsbegrebet som hovedargument for at tilgodese bilismens fortsatte udvikling. Liberalismen bygger på borgernes frie valg. Problemet ved dette dogme er ganske enkelt, at et frit valg på trafikområdet, baseret på tilvalg af bilen, betyder indskrænkning i alle andre trafikantgruppers valgfrihed og dermed fravalg af de mindst pladskrævende transportmidler: de kollektive og cyklen. Den enkeltes frie valg skal selvfølgelig forbindes med ansvarsbegrebet: både hvad angår ansvaret for andre medborgeres fremkommelighed og ansvaret for folkesundheden og det fælles miljø.

En parallel kan drages til det liberale Venstres frihedsbegreb på landbrugsområdet. Såfremt der ikke sættes grænser for svinebesætningernes størrelse og begrænsning for udledning af gylle, så ville konsekvenserne for landmandens naboer og miljøet være uoverskuelige.

Begrebet lige adgang er ikke en del af den liberale arv, men det er blevet 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 i kraft af sin større udstrækning kan opnå større transportkapacitet for langt færre penge. I den kommende tid må vi også inddrage trafiksystemet Bus Rapid Transit (BRT) i vor diskussion om et endnu billigere kollektivt alternativ: trafiklysregulerende og dermed hurtigkørende busser i eget trace på kørebanens midte, et projekt som startede i Latimamerika, men nu spreder sig til Asiens storbyer. Projekt bilfrit boligområde er ligeledes en fornuftig trafikstrategi set i et lighedsaspekt.

Som i alle "krige" har vinderen indtil videre været 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.

Det højaktuelle dilemma for politikerne opstår, hvor højstatusgruppernes transportmidler: bilen og cyklen på en og samme gang skal have tilgodeset deres arealkrav. Taberne bliver trafikanterne i de kollektive lavstatustransportmidler på overfladen: buslinierne bliver færre og færre og busserne mere og mere overfyldte. Sammenlignet med alle andre trafikantgrupper er tidstabet allerstørst for buspassagererne.

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 lokale 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.

Rådet for Bæredygtig Trafik skal pege på mobiliserende 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. RBT skal simpelthen på sigt have langt flere, og meget gerne flere yngre, aktive medlemmer.

### **Trafikpolitiske aktiviteter**

Skitsen til Arbejdsprogram 2005-2006 omfatter følgende tre punkter:

1) Vi vil udarbejde et 10-punkts program for bæredygtig trafik i København. Programmet skal i forbindelse med kommunevalget indgå i en dialog med de kommunale politikere. De opstillede politikere vil bl.a. blive bedt om at tage stilling til 10-punkts programmet.

Programmet skal også ses som et modspil til et 10-punkts program, som Københavns City Center har bragt som annoncer i dagspressen, med deres krav til en ny borgmester

2) Vi vil i efterårets Miljøtrafikuge afholde et debatmøde for politikere som optakt til kommunevalget. Til mødet vil den engelske trafikforsker John Whitelegg holde et foredrag om bæredygtig trafik, erfaringerne med "London-modellen og den planlagte "Stockholm-model.

Repræsentanter for de politiske partier vil blive bedt om at tage stilling til centrale trafikspørgsmål (jfr. 10-punkts programmet):

3) Vi vil løbende deltage i aktuelle debatter i form af pressemeddelelser, høringsvar o.lign.

Alt i alt et stærkt reduceret, men til gengæld meget konkret Arbejdsprogram sammenlignet med tidligere år. Begivenhederne kom ikke helt til at forløbe som omtalt i Arbejdsprogrammet, men i det store og hele blev programmet gennemført. Det omtalte 10-punkts program for bæredygtig trafik fik karakter af nogle generelle principper for bæredygtig trafik, principper vi kan arbejde videre med og omsætte til en mere konkret trafikpolitik for Hovedstadsregionen.

### **Rådets udkast til principper for bæredygtig trafik**

Bæredygtighedsbegrebet og miljømæssigt råderum

Alle har taget begrebet bæredygtighed til sig som udgangspunkt for, på hvilket grundlag et højt udviklet samfund bør udvikle sig. Men bæredygtighedsbegrebet er sjældent veldefineret og meget sjældent omformet i konkrete handlingsanvisninger for de enkelte samfundssektorer.

Det er baggrunden for, at Rådet for Bæredygtig Trafik har prioriteret at få diskuteret, hvordan en bæredygtig udvikling på trafikområdet bør se ud, og hvilke virkemidler samfundet skal tage i anvendelse for at føre en bæredygtig trafikudvikling ud i livet.

Til en begyndelse har Rådet udarbejdet udkast til to udgaver til principper for bæredygtig trafik, et mere teoretisk og et kortere mere handlingsorienteret udkast – se bilag.

Det centrale ved vores bæredygtighedsbegreb er, at der tages udgangspunkt i, at ressourceforbrug og miljøbelastninger ved aktiviteterne skal holde sig inden for det miljømæssige råderum.

For at trafikken skal kunne betegnes som bæredygtig, må ressourceforbruget, der bruges i transportsektoren, tænkes ind i det samlede ressourceforbrug (for en person eller et land).

Det samlede ressourceforbrug må ikke overstige det miljømæssige råderum (for en person eller et land). Da såvel enkeltindivider som lande har behov for at bruge ressourcer til mange forskellige formål, vil der i praksis være behov for at minimere forbruget af ressourcer til transportformål (såsom energi, metaller, kemikalier, arealer...).

Vores bæredygtighedsopfattelse har, hvad person- og godstransport angår, en række implikationer:

- ressourceforbruget brugt til transportformål skal begrænses og omlægges til et økologisk bæredygtigt niveau
- dette skal være tilfældet både for nuværende og kommende generationer
- alle på kloden har principielt samme ret til mobilitet
- dette gælder både på det nationale plan og det globale plan

Det miljømæssige råderum relaterer sig på transportområdet til faktorer som:

- energiforbrug, specielt af fossile brændsler
- forbrug af andre knappe ressourcer: materialer, vand mv.
- arealforbrug
- klimapåvirkninger, specielt udslip af drivhusgasser
- miljø- og naturskader i øvrigt
- helbredsmæssige påvirkninger: ulykker, forurening, støj, motionsmuligheder
- indgreb i dagligliv, fx via barriereeffekter, strukturelle påvirkninger og sociale uligheder

I den handlingsorienterede version henviser Rådet til **eksisterende handlingsprincipper**, dels bystyret i **Nottingham's prioriteringsliste** og **den svenske stats "Fyrstegsprincippet"** ("4-trinsprincippet"):

#### **Bæredygtig trafik – handlingsanvisninger:**

1. Planlægge således at afstande mellem hjem og arbejde, skole, indkøb, fritidsaktiviteter mv. minimeres. Fokus skal lægges på "tilgængelighed" frem for "mobilitet". (Se også "Fyrstegsprincippet" – det svenske Vägverket's principper for beslutningsprocessen i forbindelse med anlæg af infrastruktur).

2. Understøtte og belønne de mest miljøvenlige transportformer samt hæmme og fordyre miljøskadelige transportformer, herunder kræve dækning af alle de eksterne omkostninger ved de mest ressourcekrævende transportformer.

3. Give første prioritet til fremkommeligheden og trafiksikkerheden ved at forbedre forholdene for de mindst pladskrævende, de mindst forurenende, de mindst farlige og de mindst energiforbrugende transportmidler. (Se også bystyret i Nottinghams prioriterings-liste).

4. Udforme ethvert transportmiddel under hensyn til minimering af forurening, støj, materialeforbrug og energiforbrug.

Vi har forsøgt at komprimere vor bæredygtighedsprincipper til et enkelt slogan:

**"Trafikpolitikken skal som udgangspunkt prioritere en bæredygtig transport af personer og gods frem for fremkommelighed og opbevaring af køretøjer".**

Pudsigt nok kommer inspirationen til dette slogan fra Bindu N. Lohani, en bankmand tilknyttet Den Asiatiske Udviklingsbank. Banken afholdt konferencen "International Conference on Environment and Transport" 3. august 2005 i Aichi, Japan. Banken er med rette blevet bekymret for trafikudviklingen i de asiatiske storbyer, som er ved at sande til i trafikpropper og luftforurening skabt af eksplosionen i bilejerskabet. Eksempelvis i Beijing, hvor man må belave sig på flere timers transporttid i en taxa for at komme fra den ene ende af byen til den anden, til trods for at byen en tid endnu - med to cykler pr. husstand, dvs ialt ca. 5,6 mio. cykler - er verdens cykelby nr. 1.

Man kan undre sig over, at trafikpolitikken såvel i Vesten som Østen fortsat baseres på det tidlige industrisamfunds meget lidt bæredygtige præmisser, dvs en prioritering af det transportmiddel, som bærer rundt på flest materialer, fylder mest, både under kørsel og opbevaring, hæmmer andre transportmidlers fremkommelighed, udnytter transportkapaciteten dårligst, bruger mest energi per transporteret individ, forurener mest, og forårsager de fleste trafikulykker, nemlig den rullende udestue. Eksempelvis anvendes kun 2% af den energi, som puttes i den rullende udestue, til transport af den ene person, som fører bilen.

#### **Metro-letbane alternativet**

Rådet har ved flere lejligheder blandet sig i debatten om valget mellem minimetro kontra overfladebaseret letbanesystem som et af de kollektive løsningsvar på Hovedstadsregionens trængselsproblemer. I forbindelse med beslutningen om at satse på en metroring har Rådet peget på, at det er nødvendigt i en kommende helhedsplan at satse på en biltrafikdæmpende overfladeløsning i form af letbaner som fødekæder til den vedtagne metroring. Som isoleret projekt kan metroringen ikke bidrage til at løse de trængselsproblemer, som pendlertrafikken skaber.

I april offentliggjorde Københavns kommune "Planredegørelse for den kollektive trafik i København", hvori forskellige konsulentfirmaer (TetraPlan, NIRAS/Rambøll/Nyvig og Transportøkonomisk institutt i Oslo) belyser de alternative kollektive trafiksystemer: Metro, letbane eller højklasset bus. Planredegørelsen blev alene offentliggjort på nettet i form af adskilte rapporter, men ikke i en offentlig tilgængelig papirudgave. Embedsmændenes sammenfatning af de forskellige redegørelser i form af en fremhævelse af argumenterne til fordel for et metrovalg blev stærkt kritiseret.

I maj 2005 publiceredes "Udredning om Cityringen", en rapport udarbejdet i fællesskab mellem Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns kommune, Frederiksberg kommune og HUR. Et hovedargument – måske det drivende - for konstruktionen af en indre metroring er, at den bringer København op i en større international vægtklasse: fra storby til metropol.

I december 2005 offentliggjordes "Aftale om etablering af Cityring mellem regeringen, Københavns kommune og Frederiksberg kommune"

Rådets bidrag gennem året var bl.a. som følger:

Indsigelse og opfordring i form af pressemeddelelse 6. april 2005 med følgende overskrift: "Københavns kommune manipulerer groft med borgerne i sagen om mere metro eller moderne letbaner. Københavns

kommune bør gøre rapport om letbaner eller metro tilgængelig i papirudgave og sende hele spørgsmålet om valg af metro eller letbaner i offentlig høring. Udarbejdelse af Trafik- og Miljøplanen må afvente en sådan høring”.

Rådsmedlem Karl Vogt-Nielsen fik 30. maj 2005 optaget et debatoplæg i Jyllandsposten-København **”Udvalgte konklusioner”**, hvori konklusionen lyder som følger: ”Det er uforståeligt, at et flertal på Rådhuset i den grad stirrer sig blind på en Metroring frem for at se på samlede løsninger, som både vil forbedre økonomien i den eksisterende Metro, vil give langt flere københavnere adgang til et effektivt kollektivt trafikmiddel, som indføres med stadig succes i andre storbyer, og som kan gå hånd i hånd med befolkningens ønske om, at biltrafikken skal begrænses mest muligt.”

### **Forslag om Havnetunnel**

Den 15. august 2005 stiftedes Foreningen Københavertunnelgruppen officielt, med bl.a. de to initiativtagere socialdemokraten Claus Larsen-Jensen og arkitekt Peter Wimmelmann Larsen som medlemmer af bestyrelsen.

Rådet har siden efteråret 2004 blandet sig i debatten om det private forslag fra den såkaldte ”Københavngruppen” om en trafikgenererende langsgående havnetunnel med tilhørende tilslutnings- og 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 2004.

Rådet deltog tillige i november 2004 i en længere debat på nettet om den foreslåede havnetunnel med Claus Larsen-Jensen, en af havnetunnellens mest ivrige støtter.

I løbet af 2005 og 2006 bidrog Rådet med en række debatindlæg med det formål at få manet den foreslåede tunnelbane dybt ned i den historiske skraldespand frem for i Københavns Havn.

Rådet er adskillige gange blevet citeret i pressen for sin holdning til den foreslåede Havnetunnel, bl.a. via meddelelser fra Ritzau og i form af kommentarer i dagspressens lederartikler:

”Havnetunnel kan øge biltrafikken, Jyllandsposten-København, 15. oktober 2005.

”Advarsler om trafikeksplosion”, Frederiksborg Amts Avis, 15. oktober 2005.

Rådet offentliggjorde d. 12. december 2005 sit **”Notat fra RBT med begrundelser for nej til en Havnetunnel i København”**.

Notatet har ført til en række reaktioner i dagspressen, eksempelvis:

”Miljøorganisation advarer mod havnetunnel”, Ritzau/Jyllandsposten-København, 13. december 2005.

”Advarsel mod havnetunnel”, Ritzau/Urban Fyn, 13. december 2005.

”Bæredygtig by”, Ledende artikel, Jyllandsposten-København, 14. december 2005.

## **Københavns kommune**

### **Miljøtrafikugen 2005**

I modsætning til året 2004 var Rådet en aktiv deltager i Miljøtrafikugen 2005.

I løbet af første halvår deltog vi i tre forudgående workshops, hvor de planlagte aktiviteter blev gennemgået og koordineret, tillige med et evalueringsmøde i oktober måned.

Rådets bidrag var **en politikerhøring** som optakt til kommunevalget i november:

**Københavns trafik – hvilken udvikling skal vi vælge?**

Debatmødet fandt sted i d. 29. september, dvs i ugen efter miljøtrafikugens afvikling, og fandt sted på Københavns Bymuseum.

Alle repræsenterede partier i BR deltog:

Mogens Lønborg, Det konservative Folkeparti, Lilian Bliksby, Venstre,  
Karin Storgaard, Dansk Folkeparti, Anders Thomsen, Det Radikale Venstre,  
Jacob Hougaard, Socialdemokraterne, Bo Asmus Kjeldgaard, SF og  
Mikkel Warming, Enhedslisten

Mødet indledtes med et oplæg af trafikforsker på RUC, professor Lise Drewes Nielsen: "Udfordringer til fremtidens trafikpolitik – hvordan kan der sættes grænser for automobiliteten?"

Politikerne fik forud for mødet stillet 20 spørgsmål om trafik. Efterfølgende har hovedparten af politikerne besvaret spørgsmålene i skriftlig form. Besvarelsene tillige med Lise Drewes Niensens oplæg under titlen "En trafikpolitisk vision for København" er lagt på Rådets hjemmeside.

Med trafikhøringen indfrie Rådet et af de to hovedpunkter fra vort Arbejdsprogram.

### **Planer om parkeringsanlæg**

Kommunens planer om at bygge nye store trafikgenererende parkeringsanlæg, herunder ved det planlagte Rigsarkiv på Godsbanegården, under Vesterbrogade ved Rådhuspladsen, ved DGI-byen og BRs seneste beslutning om at bygge 4.000 parkeringspladser i brokvartererne blev kommenteret af RBT.

Rådet afsendte 22. september et **høringssvar "Vedrørende "Forslag til lokalplan "Rigsarkivet" med tilhørende kommunalplantillæg"**, hvori den planlagte bygning af parkeringspladser ved Rigsarkivet, tæt ved Hovedbanegården, kritiseres.

Februar 2006 udsendte Rådet et **notat "Vedrørende Københavns kommunes beslutning om at bygge 4.000 parkeringspladser"**.

Med overskriften "Rådet for Bæredygtig Trafik anklager Københavns Kommune for at have tvunget byens nye parkeringsstrategi igennem uden en tilbundsående miljøvurdering" blev notatet benyttet i en artikel af Jamilla Sophie Alvi i Jyllandsposten-København 15. februar 2006. Artiklen indledes med følgende sætning: "Det er både økonomisk og miljømæssigt uansvarligt, at Københavns Kommune vil skabe 4.000 p-pladser i 40-60 nybyggede parkeringsanlæg. Det mener Rådet for Bæredygtig Trafik."

Den 24. februar afsendte Rådet et **let revideret notat "Vedrørende Københavns kommunes beslutning om at bygge 4.000 parkeringspladser"** til Københavns kommune, med direkte adressat til Overborgmester Ritt Bjerregaard og Teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam. Notatets indledes med følgende overskrift:

"Københavns kommunes beslutning om at bygge 4.000 parkeringspladser skal revurderes. Krav om strategisk miljøvurdering af planer om parkeringsanlæg og undersøgelse af alternativer ikke opfyldt".

### **Staten**

Rådet blandede sig i den fortsatte og dermed trafikgenererende planlagte **udbygning af motorvejsystemet** mod København i form af et **høringssvar**: "Høringssvar vedrørende VVM-redegørelse om en evt. udbygning af Holbæk-motorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest", udsendt 27. juni 2005

Rådet opfordrede regeringen til, at Danmark over for EU's ministerråd fastholder, at EU ikke blander sig i, hvordan Danmark indretter sin **bilbeskatning**. Dette skete i form af et **høringssvar**: Vedrørende j.nr. 2004-521-0009 – høring om forslag til Rådets direktiv om afgifter af personbiler", afsendt til Skatteministeriet 11. september 2005.



Rådet henvendte sig til Transport- og Energiminister Flemming Hansen om – i lighed med andre organisationer - at få et møde med ministeren med henblik på at diskutere Rådets **Havnetunnelnotat**, men fik pr. 4. januar 2006 det nedslående svar, at et sådant møde ikke var relevant.

### **Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)**

Rådet indsendte 25. april 2005 et **høringsvar**: "**Vedrørende: Forslag til Regionplan 2005**", hvori Rådet kritiserer, at "HURs Forslag til Regionplan 2005 lægger op til voldsom ekstra trafikbelastning i strid med borgerønsker".

### **Frederiksberg kommune**

I en henvendelse til Frederiksberg kommune 2. oktober 2005 gjorde Rådet **indsigelse mod omlægning af kryds** til gene for gående og cyklister, specielt skolebørn, i form af "Henvendelse vedrørende omlægning af krydset Vodroffsvej-Danavej".

### **Deltagelse forskellige trafikrelaterede arrangementer**

Rådet deltog i et møde: "Teknologisk innovation i transportsektoren – en platform for nødvendige beslutninger", arrangeret af Akademiet for de Tekniske Videnskaber 25. maj 2005 på Borups Højskole.

Rådet deltog i et debatmøde: "Det rigtige hjul – hvordan skal fremtidens trafik se ud?", arrangeret af Teknologirådet 10. juni 2005 i Det Kgl. Bibliotek.

Rådet deltog i en Bog Reception: en præsentation af antologien "Social Perspectives on Mobility", redigeret af Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen og Henrik Gudmundsson, udgivet på det prestigefyldte forlag Ashgate, 2. september 2005 på RUC. Bogen er et resultat af den trafikforskning, som foregår ved FLUX-Center for Transportforskning på RUC

Rådet deltog i et offentligt møde: "Risiko ved luftforurening i København", arrangeret af Ingeniørforeningen i Danmark 21. september 2005 i Ingeniørhuset.

Rådet deltog i en **rundbordsdiskussion "Transport: The impact on a city's environment and climate"**, arrangeret af British Council, Den Britiske Ambassade i København, i forbindelse med U.K.'s EU-formandskab, 14. oktober 2005 i Det Maritime Ungdomshus på Amager. Ivan Lund Pedersen var inviteret med som oplægsholder.

Rådet deltog i et **bruncharrangement om trafikpolitik** som optakt til kommunevalget i november, arrangeret af Enhedslisten Christianshavn/Indre By 6. november 2005. Deltagere i panelet var politikerne Winnie Berntson (S) og Mikkel Warming (Ø) og Kjeld A. Larsen fra Rådet.

Rådet deltog i et **Fremtidsværksted under COINCO-projektet** med titlen: "Intelligent vækst i Oslo-Berlin-korridoren set fra et Øresundsperspektiv – fremad mod 2025. Hvordan forenes vækst, mobilitet og miljø?", arrangeret af FLUX, RUC på vegne af Lead Partner i COINCO-projektet, Københavns Kommune, 16. november 2005 i Malmö.

Rådet deltog i tiltrædelsesreceptionen for den ny Teknik- og Miljøborgmester Klaus Bondam 13. januar 2006 på Københavns Rådhus.

## **Organisatorisk**

På generalforsamlingen 4. april 2005 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, Marianne Thorsen, 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.

Rådet modtog den triste meddelelse, at det nye rådsmedlem Marianne Thorsen, den utrættelige formand for Grøn Trafik I Bycirklen, døde d. 16. august 2005 efter længere tids sygdom. Kjeld og Ivan deltog i begravelsen d. 26. august i Skovvejskirken i Ballerup.

Medstifter af RBT Ole Dybbroe fyldte 80 år d. 5. februar 2006. Han blev hyldet i Berlingske Tidende. Fra Rådet sender vi hermed en forsinket hilsen: tillykke Ole, og tak for din indsats i Rådet.

Foreningens medlemstal er nu på 69, hvoraf 6 kollektive, fortsat et alt for beskedent antal.

Rådet har i årets løb afholdt otte rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været: udarbejdelse af høringssvar og notater, planlægning af Miljøtrafikugen 2005, herunder afholdelse d. 29. september af politikerhøringen "Københavns trafik – hvilken udvikling skal vi vælge?", forberedelse af generalforsamlingen 2006, herunder planlægning af det indledende debatmøde "Ny trafikpolitik i København?", diskussion og fremlæggelse af udkast til RBTs principper for bæredygtig trafik og generelt: en løbende drøftelse af trafikudvikling og udviklingens konsekvenser som udgangspunkt for at blande os i den standende debat. Det har været nødvendigt at vedtage et mindre ambitiøst arbejdsprogram, som alene omfatter et par højt prioriterede punkter. Det skal dog ikke afholde os fra mere ambitiøse mål på længere sigt og samtidig få sat virkelighed bag den gamle drøm om at få oprettet et sekretariat med lønnet arbejdskraft

Kjeld A. Larsen  
Marts 2006

## **BILAG**

### ***Udkast til principper for bæredygtig trafik***

Det centrale ved vores bæredygtigheds-begreb er, at der tages udgangspunkt i, at ressourceforbrug og miljøbelastninger ved aktiviteterne skal holde sig inden for det miljømæssige råderum.

For at trafikken skal kunne betegnes som bæredygtig, må ressourceforbruget, der bruges i transportsektoren, tænkes ind i det samlede ressourceforbrug (for en person eller et land).

Det samlede ressourceforbrug må ikke overstige det miljømæssige råderum (for en person eller et land).

Da såvel enkeltindivider som lande har behov for at bruge ressourcer til mange forskellige formål, vil der i praksis være behov for at minimere forbruget af ressourcer til transportformål (såsom energi, metaller, kemikalier, arealer ...).

I den rige del af verden er det nødvendigt at nedsætte forbruget af ikke-fornyelige ressourcer (som energi og metaller) til omkring 1/10 af det forbrug vi har i dag, hvis vores forbrug skal ligge på et økologisk bæredygtigt niveau. Det forudsættes, at alle mennesker på Jorden har samme ret til at bruge af Jordens ressourcer.

Vores bæredygtighedsopfattelse har, hvad person- og godstransport angår, en række implikationer:

- ressourceforbruget brugt til transportformål skal begrænses og omlægges til et økologisk bæredygtigt niveau
- dette skal være tilfældet både for nuværende og kommende generationer
- alle på kloden har principielt samme ret til mobilitet
- dette gælder både på det nationale plan og det globale plan

Det drejer sig derfor ikke så meget om at opnå bestemte reduktioner af miljøbelastningerne i forhold til nuværende eller fremtidige niveauer, men derimod at sikre, at det miljømæssige råderum ikke overskrides. I det omfang dette ikke kan opfyldes gennem forbedringer af transportsystem, transportteknologier etc., må man begrænse selve aktiviteterne, dvs. transportydelse.

Fastlæggelsen af det miljømæssige råderum i vores del af verden skal tage hensyn til den globale udligning. I praksis indebærer dette, at der må ske drastiske indgreb i den rige del af verden for at kompensere for det overforbrug, vi har i dag. Energiforbruget til transport og CO<sub>2</sub>-udslippet fra transport har hidtil fået lov til at vokse i Danmark (og Europa), mens alle andre sektorer har nedsat energiforbruget og CO<sub>2</sub>-udslippet.

Det miljømæssige råderum relaterer sig på transportområdet til faktorer som:

- energiforbrug, specielt af fossile brændsler
- forbrug af andre knappe ressourcer: materialer, vand mv.
- arealforbrug
- klimapåvirkninger, specielt udslip af drivhusgasser
- miljø- og naturskader i øvrigt
- helbredsmæssige påvirkninger: ulykker, forurening, støj, motionsmuligheder
- indgreb i dagligliv, fx via barriereeffekter, strukturelle påvirkninger og sociale uligheder

Forsigtighedsprincippet skal tages i anvendelse, når transportens miljømæssige og sundhedsmæssige påvirkninger skal vurderes

Miljøbelastningen fastlægges overordnet af disse hovedfaktorer:

- Selve transportaktiviteten: person- og godstransportarbejdet, opgjort som personkm eller tonkm
- Fordeling af person- og godstransportarbejdet på forskellige transportmåder (bil, bus, tog, cykel, skib, fly mv.)

- Den gennemsnitlige belægning (antal personer, tons last) i forskellige person- og godstransportmidler, der bestemmer trafikarbejdet, dvs. det antal kilometer de enkelte transportmidler tilbagelægger
- Den tekniske standard af transportmidlerne og drivmidlerne, der bestemmer energiforbrug og miljøbelastning pr. tilbagelagt km, og som bl.a. afhænger af transportmidlernes konstruktion, vedligeholdelsestilstand og driftsforhold (ikke mindst hastighed)

Miljøbelastningen kan med andre ord reduceres:

- ved at reducere transportarbejdet
- ved at omlægge transportarbejdet til mere miljøvenlige transportmåder
- ved at forøge belægningen
- gennem tekniske forbedringer af transportmidler og drivmidler.

I en periode og inden for visse grænser kan transportvækstens negative virkninger modvirkes gennem omlægning til mere miljøvenlige transportmåder (fx at skifte fra vejtransport til tog) og gennem tekniske forbedringer (fx mere benzinøkonomiske biler, eller renere udstødning). Men der er ikke noget, der tyder på, at dette kan fortsætte i al evighed. Derfor er bæredygtighed i transportsektoren uforenelig med vedvarende transportvækst.

Det er nødvendigt at reducere belastningerne kraftigt, specielt i den rige del af verden. Det er altafgørende, at vi kommer ud af den blindgyde, som vores afhængighed af fossil energi udgør, samtidig med at de globale udslip af klimagasser reduceres kraftigt. Oven i det kommer kravet om en global lige adgang til mobilitet, som gør, at vi har behov for meget store reduktioner. En del af disse reduktioner kan opnås ved at skifte til drivmidler baseret på vedvarende energi, men de vedvarende energikilder er heller ikke ubegrænsede.

Konklusionen er derfor, at det er vigtigt at spille på alle strenge:

- 1) økonomisere med energiforbruget gennem mindre transportarbejde (livsstilsvalg og planlægning)
- 2) vælge de mest miljøvenlige transportmidler (mere tog og cykel, mindre fly og bil)
- 3) forøge belægningen, f.eks. ved at belønne samkørsel og delebiler, tilpasse køretøjets størrelse i forhold til passagertallet og afskaffe befordringsfradraget
- 4) anvende de teknologier, der udnytter energien mest effektivt

#### **Bæredygtig trafik – handlingsanvisninger:**

**1. Planlægge således at afstande mellem hjem og arbejde, skole, indkøb, fritidsaktiviteter mv. minimeres. Fokus skal lægges på "tilgængelighed" frem for "mobilitet". (Se også "Fyrstegsprincippet" – det svenske Vägverket's principper for beslutningsprocessen i forbindelse med anlæg af infrastruktur).**

**2. Understøtte og belønne de mest miljøvenlige transportformer samt hæmme og fordyre miljøskadelige transportformer, herunder kræve dækning af alle de eksterne omkostninger ved de mest ressourcekrævende transportformer.**

**3. Give første prioritet til fremkommeligheden og trafiksikkerheden ved at forbedre forholdene for de mindst pladskrævende, de mindst forurenende, de mindst farlige og de mindst energiforbrugende transportmidler. (Se også bystyret i Nottinghams prioriterings-liste).**

#### **4. Udforme ethvert transportmiddel under hensyn til minimering af forurening, støj, materialeforbrug og energiforbrug.**

##### **Det svenske "Fyrstegsprincippet" (4-trins-princippet)**

- en måde at forholde sig til anlæg af infrastruktur.

Meningen er, at man ikke bør sætte ting i værk, før mulighederne på det foregående trin er udtømt.

##### **Trin 1) Tiltag som påvirker efterspørgslen på transport og valg af transportmiddel.**

Omfatter planlægning, styring, regulering, påvirkning og information med henblik på at mindske efterspørgslen på transport og flytte transporten over på de mindst pladskrævende, mest sikre og mest miljøvenlige transportformer

##### **Trin 2) Tiltag som giver en mere effektiv udnyttelse af eksisterende vejnet.**

Omfatter indsatser indenfor styring, regulering, påvirkning og information i forhold til vejsystemets forskellige komponenter med henblik på at anvende det mere effektivt, miljøvenligt og sikrere.

##### **Trin 3) Tiltag der forbedrer vejnettet.**

Omfatter ombygninger og andre tiltag, der forbedrer eksisterende vejnet i forhold til f.eks. trafiksikkerhed eller bedre udnyttelse af pladsen

##### **Trin 4) Nyinvesteringer og større ombygninger.**

Omfatter ombygninger eller nyanlæg af infrastruktur, som ofte lægger beslag på nye arealer – eksempelvis nye vejstrækninger eller vejudvidelser.

##### **Bystyret i Nottingham's prioriteringsliste**

Listen blev udarbejdet af politikerne som alternativ til trafikteknikernes sædvanlige løsningsmodeller, der krævede flere og bredere veje samt masser af parkeringspladser.

Listen ser sådan ud:

(Rækkefølgen angiver vigtigheden)

Minimum af trafikulykker

Bedst muligt miljø

Fodgængere og cyklister

Passagerer i den kollektive trafik

Handicappede bilister

Nødvendig varedistribution

Brug af personbiler i erhvervsammenhæng

Butikskunder i bil og anden bilbrug uden for myldretiden

Myldretidsbilister, som ikke har rimelig kollektiv trafikmulighed

Ved alle trafikale tiltag kan man bruge denne liste som en "lakmusprøve".

**Trafikpolitikken skal som udgangspunkt prioritere bæredygtig transport af personer og gods frem for fremkommelighed og opbevaring af køretøjer.**