



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Trafikvækstens årsager

- Mobilitetsgenererende processer:

- Produktion
- Arbejde
- Forbrug
- Livsstil



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Trafik skaber trafik

Trafikvæksten er gået i selvsving:

- **Produktion:** konkurrence om hurtig levering
- **Forbrug:** centralisering af dagligvarehandelen
- **Livsstil:** komprimering af tidskemaerne



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Automobilitet ifølge Urry

- Bilen må analyseres ud fra mange aspekter:
 - som produceret objekt
 - som individuelt konsumprodukt
 - som en del af et industrikompleks
 - som quasi-privat mobilitet
 - som en kultur
 - som et ressourceforbrug og en miljøbelastning



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Den 'traditionelle' trafikpolitik

- beskæftiger sig ikke med trafik som sådan, men med (visse af) trafikens uønskede konsekvenser
- beskæftiger sig ikke med trafikstigningens årsager
 - *'Stigningen skyldes især den tiltagende vejtransport som følge af den økonomiske udvikling'*
- bruger éndimensionale løsninger



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Den 'hemmelige' trafikpolitik

- transporten må ikke udgøre en hindring for de samfundsmæssige aktiviteter der har betydning for væksten
- virkemidler, der overskrider erhvervs politikken, arbejdsmarkedspolitikken, skattepolitikken eller EU-markedspolitikken dogmer for at løse nogle af de trafikaffødte problemer har meget svært ved at slå igennem



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Konkurrerende diskurser

- Mobilitetens nødvendighed:
 - samfundets produktion og reproduktion er afhængig af et højt mobilitetsniveau
 - Reduktion af mobiliteten kan kun ske med store velfærdstab
 - den samfundsmæssige produktion falder
 - individernes frihed reduceres
- Den miljømæssige nødvendighed:
 - naturen sætter absolutte og omgængelige krav til de samfundsmæssige aktiviteter



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

En alternativ trafikpolitik I

- opgør med den stigende trafiks uafvendelighed:

Mobilitet skal ikke begribes som et uforanderligt, egendynamisk voksende naturfænomen, men skal vurderes efter hvilket formål, over hvilke distancer og med hvilken hastighed transport af mennesker og gods egentlig er nødvendig og hvordan dette kan ske effektivt, menneskevenligt og miljøskånende. Ikke trafikarbejdet er interessant, men trafikydelsen

- Trafikpolitikken ud af sin bås som en sektorpolitik



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

En alternativ trafikpolitik II

- Inspiration fra energipolitikken
 - formålstjenlig mobilitet
 - trafikydelse
 - trafikbesparelser
 - mindre trafik - bedre mobilitet



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

En alternativ trafikpolitik III

- Mindre trafik gennem regionalorientering
 - trafikeliminering i byplanlægningen
 - trafikeliminering gennem regionalt orienteret erhvervsudvikling
 - individuel trafikeliminering



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

En alternativ trafikpolitik IV

- Bedre trafik gennem behovsorientering
 - transportformålet frem for transportmidlet
 - udgangspunkt: ikke-motoriseret transportmiddel
 - grundtrafiksystem: ikke motoriseret trafik + kollektivtrafik
 - kun gennemførligt samtidig med restriktioner for privat biltrafik
 - bedre afstemning mellem trafikefterspørgsel og trafikudbud: mobilitetscentraler og citylogistik
 - ikke ethvert mobilitetsbehov kan og skal tilfredsstilles



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Rammebetingelser for trafikpolitik og -planlægning i Hovedstadsområdet 1

- Drivkræfter bag trafikudviklingen
 - Mobilitetens samfundsmæssige årsager og betydning
 - Trafik skaber trafik
 - Tiden



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Rammebetingelser for trafikpolitik og -planlægning i Hovedstadsområdet 2

- Trafikpolitik - misforhold mellem mål og midler
 - Sektorisering
 - Det sociale dilemma
 - Skyttegravskrig



FLUX- Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Rammebetingelser for trafikpolitik og -planlægning i Hovedstadsområdet 3

- Reguleringen af trafikken i Hovedstadsområdet
 - Mange politisk/administrative aktører
 - Hovedstadens udviklingsråd (HUR)
 - overordnet trafikplanlægning (og region-do.)
 - partielt driftsansvar
 - forhandlingsdygtigt
 - økonomisk 'uafhængighed'
 - men
 - indirekte valgt
 - trafikken det eneste 'tunge' område
 - statens rolle



FLUX- Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

En civiliseret beslutningsproces

- foregår på et oplyst grundlag
 - teknisk/økonomisk/miljømæssige konsekvenser belyst før beslutning
- inddrager borgerne
 - nye refleksive planlægningsmodeller
- væsentlige langsigtede beslutninger tages på politisk niveau
 - 'empowerment' af det politiske niveau
 - Hovedstadsområdet skal selv styre sine investeringer
 - økonomisk uafhængighed af staten



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Rammerne for trafikpolitikken

- høj mobilitet - en del af det moderne samfund
- trafikken skabes i alle samfundets sektorer - én (svag) sektor skal regulere problemerne
- polariseret debat - miljø <> mobilitet
- trinvis, efterspørgselsorienteret trafikpolitik: 'predict and provide'



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Rammerne for trafikpolitikken i Hovedstadsområdet

- magten fordelt over en lang række statslige og lokale aktører
- staten er en nødvendig medspiller - men sidder ikke med ved forhandlingsbordet
- HUR kan ikke fungere som det nødvendige magtcentrum



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

4 beslutningsmodeller

- **Den rationelle beslutningsmodel**
 - man finder *den* bedste løsning
- **Konflikt- og forhandlingsmodellen**
 - man indgår et kompromis ud fra aktørernes interesser og magt
- **Skraldespandsmodellen**
 - tilfældige tidssammenfald afgør beslutningen
 - løsninger leder efter problemer
- **Den institutionelle model**
 - man gør som man plejer



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003

Betingelser for en styret trafikudvikling

- Baseret på visioner om hvordan Hovedstadsområdet skal se ud
- Offentligheden skal inddrages på nye måder
- Der skal være et magtcentrum
- Trafikken skal være tjener, ikke herre



FLUX - Center for Transportforskning - RUC
Rådet for bæredygtig trafik 24.3.2003