

## **Politikerhøring 29. september – indledning ved Kjeld A. Larsen**

**Trafikvalg i København – debatmøde om trafik som optakt til kommunevalget 15. november**

**Velkommen til repræsentanter fra de politiske partier i BR, til oplægsholder Lise drewes og til publikum i salen.**

**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 gjort konkret på de enkelte samfundssektorer.**

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

**Til en begyndelse har Rådet opstillet en målsætning for bæredygtighed på trafikområdet, konkret udformet på følgende fire områder:**

- 1. En reduktion af trængslen i byområderne ved at fremme fremkommeligheden for de mindst pladskrævende, de mindst forurenende og de mindst energiforbrugende transportmidler.**
- 2. En minimering af materialeforbrug og energiforbrug - og dermed minimering af udslippet af drivhusgasser.**
- 3. En mindskelse af det forurenende udslip af eksempelvis partikler, kvælstofoxider og mindre trafikstøj. Danmark skal som absolut minimum overholde de af EU vedtagne normer.**
- 4. En maksimering af trafiksikkerheden for de mest udsatte trafikanter: fodgængere, cyklister, børn og ældre medborgere.**

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

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

**Pudsigt nok kommer inspirationen til dette slogan fra en bankmand tilknyttet Den Asiatiske Udviklingsbank. Banken er med rette blevet bekymret for trafikudviklingen i de asiatiske storbyer, som er ved 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 samtidig - 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.**

**Københavns kommune har vedtaget en på mange måder glimrende Trafik- og Miljøplan 2004. I den 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 planen måtte det samlede biltrafikkniveau i kommunen ikke stige.**

**For det andet omfatter planen en række biltrafikgenererende tiltag i form af dyre trafikkanlæg: 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 hensigtserklæringer. Så borgerne må fastholde politikerne.**

**Opgaven i forbindelse med vor politikerhøring i eftermiddag er derfor følgende: 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. Hvordan stiller de forskellige politiske partier sig til en satsning på en bæredygtig trafikpolitik i København?**

**Med udgangspunkt i de opstillede principper for bæredygtighed har vi formuleret 20 spørgsmål til politikerne fordelt på nogle overordnede trafiktemaer: Valg af kollektivt trafiksystem, kommunens biltrafik, kommunens cykeltrafik og endelig trafiksikkerhed og forurening.**

**De deltagende politikere er som følger:**

**Mogens Lønborg, Det konservative Folkeparti**

**Lilian Bliksby, Venstre**

**Karin Storgaard, Dansk Folkeparti**

**Anders Thomsen, Det Radikale Venstre**

**Jacob Hougaard, Socialdemokraterne**

**Bo Asmus Kjeldgaard, SF**

**Mikkel Warming, Enhedslisten**

**Men først giver vi ordet til trafikforsker på RUC, professor Lise Drewes, som har kaldt sit foredrag: ”Udfordringer til fremtidens trafikpolitik – hvordan kan der sættes grænser for automobiliteten?”**