

## **En trafikpolitisk vision for København**

Oplæg til den trafikpolitiske debat på møde arrangeret af  
Rådet for Bæredygtig trafik  
Den 29 september 2005

Af

Lise Drewes Nielsen, Roskilde Universitetscenter

### **Bilismens tag i det moderne liv?**

Bilismen eller det vi også kalder auto-mobiliteten – bevægelsen med bil – er tæt koblet til udviklingen af det moderne samfund og moderne liv. Bilen er blevet en teknologi, der på en fortrinlig måde synes at passe med ønsket om frihed, fleksibilitet og individualitet. Den kan tilsyneladende betjene os i en travl hverdag, hvor vi i større og større udstrækning skal nå flere gøremål mellem hjem, arbejde, indkøb, osv. Hvor vi tilbagelægger større afstande og kører flere og flere kilometer.

Automobiliteten har også sneget sig ind i vores planlægning og byudvikling. Vi har fået planlagt vore byer, bosætningsformer, butiksstruktur mv. efter autologikken, dvs. den logik, hvor automobiliteten er den dominerende transportform. Vi har en tendens til at sætte automobiliteten som det 'normale' og andre transportformer: det kollektive, cykling og gang som det 'afvigende'. Ofte, når der tales om fremkommelighed i radioen og i trafikpolitikken, er det ofte bilernes fremkommelighed, der fokuseres på.

Og autologikken er også den logik, der påvirker udviklingen af vore byer og deres spredning. Det store eksperiment, der foregår lige i øjeblikket på Sjælland, hvor flere og flere familier bliver tvunget ud af byen pga. de høje huspriser og bosætter sig ude på Sjælland betyder, at vi får en byspredning i bosætninger; men ikke en tilsvarende spredning i arbejdspladser og kulturtilbud. Allerede i dag er beboerne i Region Sjælland dem, der pendler længst med bil i det daglige, sammenlignet med andre regioner. Og mange af dem skal til Hovedstaden. Denne udvikling synes ikke mulig uden en autologisk tænkning, nemlig at det er bilerne, der skal sikre fremkommeligheden for byspredningen.

Bilismen bliver altså både en forudsætning og konsekvens for denne udvikling.

Spørgsmålet er om det er en udvikling, som vi skal bekymre os om? Skal vi gøre noget ved det?

### **Hvorfor sætte grænser for bilismen?**

Jeg tror, de fleste af os ved, at udviklingen skal vendes. Mange har været stærkt kritiske overfor bilismen som teknologi. Der har været forskellige kritikpunkter: at det var for farligt (manglende sikkerhed), at det var for forurenende (dårligt miljø) og at det var usundt og at det var for støjende.

Men nu presser der sig helt andre argumenter på, som vi også ser i andre byer end København. Vi skal gøre det, fordi der ikke er plads nok i byen til at opsuge den vækst i bilismen, som vi har set i de forløbne år, og som ikke ser ud til at brydes. Der kommer flere biler til. De kommer ikke bare fra sjællænderne, der skal ind til byen eller fra forstadsbeboere, der ikke finder den kollektive transport attraktiv; men også fra husstande, der slår sig ned i byens nye boliger og skal rundt i byen i det daglige, og måske ud af byen for at komme på arbejde, til fritidsaktiviteter eller i sommerhuset. Det ændrede bosætningsmønster i byen fremmer altså også automobiliteten.

Vi skal altså bryde med udviklingen i bilismen i byen, fordi der ikke er plads nok til bilerne i trafiksystemerne. Den fremkommelighed, som bilismen kræver, bliver blokeret af det selv samme trafiksystem, der skulle sikre fremkommeligheden. Hastigheden og accelerationen – det at kunne komme hurtigt frem i sin bil – slår over i en deceleration og stilstand. Det betyder så paradoksalt nok, at den teknologi, der rummer de potentielle muligheder for at føre os (køre os) derhen, hvor vi vil på et givet tidspunkt, hvor vi ønsker det, slår over i det stik modsatte. At det ikke kan lykkes, fordi teknologien har udviklet sig til en masseteknologi, hvor alle de andre også vil håndhæve deres individuelle ret til at komme frem. Det hele ender i trafikkøer og forsinkelser.

Nogle tror, at vi grundlæggende kan bygge os ud af problemet ved at udvide vejnet og bygge helt nye veje – men det er blot en stakket frist førend systemet klodser til i forlængelsen af udbygningerne. Derfor skal vi være meget varsomme med investeringer i ny infrastruktur, for det vil altid generere mere trafik i sig selv, udover den trafik, det var skabt til at afvikle.

Det er pladsen i byen, der skal i fokus. Vi kan spørge: skal vi bruge byens rum på andre måder? Skal vi skabe mere plads til sociale aktiviteter? Til parker? Til grønne lunger? Til leg og oplevelser? Alt sammen aktiviteter, der fortrænges, når vi reserverer store anlæg til bilismen, til veje, parkeringspladser, osv.

Vi får en kamp om byens rum. Man kan godt anskue det som en kamp, der jo faktisk har foregået i mange år. Det skyldes jo også, at biler er pladskrævende (de kræver rundt regnet 20% af byens areal), og er særligt pladskrævende fordi de ofte bruges af kun én person.

Den kamp har været ført af forskellige interesser, der hhv. støttede biler, cykler, fodgængere og den kollektive trafik. De har kæmpet mod hinanden, men trafikpolitikken har været præget af, at automobilitetens interesser/ fortalere ofte har fortrængt andre interesser. I de byer - hvor cyklisterne har vundet frem, og har fået gode trafikplan- løsninger fx Odense og visse dele af Århus (måske København) – har det været en sej kamp båret af ildsjæle og fremsynede planlæggere, der med de såkaldte byforsøg i 90'erne turde igangsætte eksperimenter, der i fuld skala – 1 til 1-, kunne påvirke og forandre vores syn på og erfaring med trafikken i byen.

Kampen med eller livtaget med bilismen i de store byer har jo netop i disse år oplevet, at der var politikere, der turde tage livtaget. Congestion Charging i London førte jo rent faktisk til at Livingstone blev den mest populære politiker i England. Det kunne jo også være et ønskemål for en dansk politiker, at turde tage livtaget og finde en popularitet på det.

Jeg vil nu ikke slutte af med en gennemgang af tiltag til regulering af bilismen fra andre storbyer, men vil stille spørgsmålet om: hvorvidt vi skulle til at ændre perspektiv i trafikpolitik og planlægning?

## **En vision**

Der henter jeg inspiration fra et scenarieværksted fra Oslo, som jeg i egenskab af trafikforsker var med til at tilrettelægge sammen med kollegaer fra Transportøkonomisk Institut i Norge. Vi har på Roskilde Universitetscenter en særlig erfaring med at gennemføre scenarieværksteder inden for trafikområdet. I Oslo havde de inviteret en forsamling af trafikinteresserede til et heldagsværksted, hvor de over dagen

skulle udvikle visioner for Oslo. Temaet for værkstedet var: Hvordan vil vi leve og færdes i Oslo i 2030. Og her kommer en af visionerne:

Visionen hedder: *Et spejlvendt overordnet trafiksystem for Oslo.*

Det består af et hovedsystem, hvor byens fremkommelighed er båret af et trafiksystem, der favoriserer gang, cykling og kollektivtransport og hvor privat bilen er undtagelsen. Skal der anvendes bil, kan det også gøres i et kollektivt taxasystem. Fremkommeligheden skal hele tiden sikres i systemet og systemet skal udvikles til at få de forskellige transportformer – gang, cykling, offentlig transport – til at spille sammen for at sikre en bevægelig og smidig by. Spejlvendingen består i, at bilen ikke er den primære transportform, men den vigende.

Visionen sætter en lang række krav til udviklingen af dette spejlvendte trafiksystem, hvor bilen er parkeret ude på sidelinien eller måske har fulgt en afkørselsrampe – et spejlvendt system, hvor der ikke er en kamp mellem transportformerne, men en integration og sammentænkning.

Følgende krav blev nævnt til dette system:

Helhedsorienteret trafiksystem

Sømløst trafiksystem

Koordineret i alle led, drift, vedligeholdelse, investeringer

Fælles planlægning

Fælles finansiering

Fælles billetsystem

Fælles information

Høje frekvenser for afgange

Målsætningen for systemet skal være: Det skal være så godt at selv individualisterne vælger systemet!

Et sådant system vil betyde, at efterspørgslen efter bilen som transportform reduceres. Det kan også stimuleres af en række tiltag, der allerede nu har påvirket efterspørgslen efter bilismen: her tænker jeg på delebiler, samkørsel, transportplaner i virksomhederne.

Hvis et sådant trafiksystem blev indført i hhv. Oslo eller København, ville det betyde, at der ikke er det samme pres på udbygningen af infrastrukturen til bilismen, at behovet for de store investeringer dæmpes. For København ville det betyde, at der måske ikke er behov for hverken en havnetunnel,

som jo næsten ikke kan undgå at pumpe mere trafik ind i midtbyen, eller for de store motorvejsinvesteringer, der jo også pumper flere biler ind i byen.

## **Opsummering**

Det jeg har prøvet at sige ved denne introduktion til debatten, er:

Ja, automobiliteten har et stærk tag i det moderne liv og det er en stor udfordring for os, der har interesse i trafikpolitik og planlægning. Og for politikerne.

Væksten i bilismen fører imidlertid til, at der er kamp om pladsen i byen. Byens rum kunne bruges til en række sociale og kulturelle aktiviteter. Biler fylder og tager plads fra andet socialt liv

Væksten i trafikken (som har mange årsager) betyder at der må sættes grænser for bilismen.

Vi står overfor mange spredte initiativer som bompeng, regulering af parkeringsarealer, mv. der modigt forsøger at begrænse bilismen

Vi trænger måske til helt nye måder at udvikle trafikpolitik og planlægning på. Den norske vision om et nyt trafiksystem, med bilen som undtagelsen kunne måske give inspiration til hvorledes det er muligt transformere et trafiksystem baseret på andre transportformer end bilismen.

*Lise Drewes Nielsen er sociolog og professor på Institut for Miljø, teknologi og samfund, Roskilde Universitetscenter.*