

Trafikvalg i København

Får vi reduceret bilkørsel, bedre forhold for cyklister og fodgængere, mere kollektiv trafik og renere luft efter kommunalvalget den 15. november?

Debatmøde torsdag den 29. september klokken 17.00 – 20.00 på Københavns Bymuseum, Vesterbrogade 59, København V.

En bys trafikbelastning afhænger af, hvilken trafikpolitik stat og kommune fører. Det er ikke noget, der bare kommer af sig selv på grund af "udviklingen".

På hverdage kører der i døgnet ca. 700.000 motorkøretøjer over kommunegrænsen. Det er 50 % flere end i 1980. Dette tal vil fortsætte med at stige, medmindre kommunen ændrer politik.

Den kraftige biltrafik fylder byen op, skaber støj, luftforurening, trafikulykker og dårlig fremkommelighed for busser, cyklister og fodgængere. Meningsmålinger viser klart, at flertallet af københavnere ønsker at få reduceret biltrafikken.

Morgendagens trafik i København bestemmes af de politikere, der vælges ved kommunalvalget den 15. november i år. For at få styr på, hvad de politiske partier mener om emnet, afholder Rådet for Bæredygtig Trafik dette debatmøde i tilknytning til Miljøtrafikugen.

Mødet indledes med et oplæg af trafikforsker på RUC, professor Lise Drewes Nielsen: **'Udfordringer til fremtidens trafikpolitik - hvordan kan der sættes grænser for automobiliteten?'**

Derefter er der debat med repræsentanter for de partier, der stiller op til kommunalvalget i København. Politikerne har på forhånd fået stillet 20 spørgsmål om Københavns trafik. Spørgsmålene kan ses på de næste sider.

Deltagere:

Mogens Lønborg, Det konservative Folkeparti

Lilian Bliksby, Venstre

Bo Asmus Kjeldgaard, SF

Jacob Hougaard, Socialdemokratiet

Karin Storgaard, Dansk Folkeparti

Mikkel Warming, Enhedslisten

Anders Thomsen, Det Radikale Venstre

Der vil blive serveret sandwich, øl og vand i pausen ved 18.30-tiden.

Mødet arrangeres i samarbejde med De Københavnske Lokalråds Koordinationsudvalg og med støtte fra Københavns Kommunes Miljøtrafikuge. Der er gratis adgang.

Rådet for Bæredygtig Trafik
Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk • presse@baeredygtigtrafik.dk





20 spørgsmål til politikerne om trafik i København

Baggrund

Rådet for Bæredygtig Trafik har en overordnet målsætning om, at Københavns trafikudvikling skal bygge på principper for miljømæssig bæredygtighed. Dagens trafikpolitik drejer sig mest om at skaffe plads til flere og flere biler, der i gennemsnit i myldretiden kun transporterer 1,17 personer. Vi mener, at trafikpolitikken skal tage udgangspunkt i, hvordan personer og gods kan transporteres så miljøvenligt som muligt frem for bevidstløst at prioritere fremkommelighed for biler og lastbiler.

Byens trafikarealer kan bruges mere eller mindre effektivt og miljøvenligt. På en køreplanbredde af 3,5 meter kan der på 1 time passere:

Antal personer der kan passere pr time

Sporvogn	22.000
Cykel	14.000
Bus	9.000
Bil	2.000

Kilde: Trafikplanchef i HUR Hans Ege, "Grænser for (trafik)vækst". Trafikdage på Aalborg Universitet 2005. (Oprindelig kilde: Europakommissionens transportdirektorat).

Kommentar: Wien kommune regner tilmed med at en bilist fylder 68 gange så meget på vejen som en sporvognspassager og 28 gange så meget som en buspassager.

Konkret arbejder vi for en bæredygtig trafikpolitik på følgende fire områder:

1. En forbedring af forholdene for de mindst pladskrævende, de mindst forurenende og de mindst energiforbrugende transportmidler. En sådan politik vil tillige betyde en mindskelse af trængslen i byområderne.
2. En minimering af materialeforbrug og energiforbrug - og dermed minimering af udslippet af drivhusgasser.
3. En minimering af udslippet af bl.a. 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.

Med udgangspunkt i disse principper for bæredygtighed har vi formuleret følgende 20 spørgsmål til politikerne:

Vedrørende valg af kollektivt transportsystem

1. Hvordan skal fremtidens mange nye pendlere komme til og fra København uden en kraftigt forøget kapacitet i et kollektivt trafiksystem på byens indfalds-/udfaldsveje?
2. En metrocityring forventes at koste mindst 15 milliarder kr. For samme beløb vil man kunne få et 4-5 gange så stort letbanenet. Hvilke argumenter mener du vejer tungest i forbindelse med valget mellem en metrocityring og et letbanealternativ omfattende fødelinier på indfaldsvejene?
3. Hvordan kan kommunen fremskaffe penge til finansiering af en udbygning af et skinnebåret kollektivt trafiksystem?
4. Bustrafikken i København er reduceret kraftigt siden sidste kommunevalg og busserne har svært ved at komme frem på grund af de mange biler. Vil du arbejde for en genopretning af serviceniveauet, og hvordan synes du at bustrafikken skal prioriteres i de kommende år?

Vedrørende beslutning om kørselsreducerende afgifter

5. Skal bilerne betale kørselsafgifter eller "bompenge" for at køre i København?
6. Hvis ja – hvad skal de indkomne penge bruges til?

Vedrørende reduktion af bilafhængighed

7. Københavns Kommune frarådede i sin tid en udvidelse af Helsingørmotorvejen med følgende argumenter: "Den forestående vejudvidelse må stærkt frarådes, idet den vil kunne gøre det i forvejen overbelastede københavnske vejnet endnu mere overbelastet. I forvejen har indfaldsvejene til København en betydelig større vejkapacitet, end der både af miljømæssige og trafikale årsager kan ekspederes på vejnettet i kommunen. En udvidelse af vejkapaciteten mod København må forudses at medføre ønsker om også at udvide kapaciteten på det københavnske vejnet stik imod kommunens og statens ønske". Skal Københavns Kommune sige nej til de af regeringen planlagte udvidelser af motorvejene til København?
8. Københavns Kommune har tidligere haft en målsætning om, at biltrafikken ikke må stige. Hvad siger du til at genindføre denne målsætning?
9. I dag er biltrafikken begunstiget med "grøn bølge" i signalanlæggene. Dette system betyder ofte "rød bølge" for andre trafikantgrupper. Skal busser og cyklister efter din mening have "grøn bølge" i signalanlæggene for at fremme cykeltrafikken og den kollektive trafik?
10. Prisudviklingen på transport har de seneste 25 år været meget skæv til fordel for biltransport. Hvis prisen på benzin skulle være steget lige så meget som et gult HT-klip, skulle 1 liter benzin koste 23,80 kr. Skal billetpriserne i den kollektive nærtrafik fortsat stige, eller skal taksterne for denne transportform sænkes eller skal transporten evt. være helt gratis som i visse bysamfund i ind- og udland?
11. Nogle politikere og andre interessenter peger på biltunneller i Københavns Havn som et fremtidigt trafikpolitisk tiltag. Nogle trafikforskere peger på, at sådanne anlæg er trafikgenererende og derfor skaber flere problemer end de løser. Hvad er din holdning til bygning af de foreslåede havnetunneller?





12. I flere europæiske byer har man etableret bilfri boligområder. Sådanne områder medvirker til at dæmpe bilpresset, forbedrer miljøet og giver store besparelser på anlægsbudgettet. Kan du støtte ideen om at lade et boligselskab etablere et bilfrit boligområde i et af kommunens byudviklingsområder (eksempelvis Nordhavnsområdet)?

Vedrørende parkeringspolitik

13. Der bygges i disse år titusinder af nye parkeringspladser bl.a. ved nyt erhvervsbyggeri. Trafikken til disse parkeringspladser vil forstærke bilpresset i byen yderligere. Mener du, at København skal fortsætte med at bygge mange nye parkeringspladser eller skal man bygge færre eller evt. helt stoppe med at bygge nye og i stedet satse på andre transportformer.

14. Hvis du ønsker at fortsætte med bygning af disse parkeringsanlæg – mener du så at brugerne skal dække omkostningerne ved parkeringspladserne og den ekstra belastning af byen som parkeringspladserne udløser?



Vedrørende cyklistfremme

15. Kommunen har en overordnet målsætning om, at cyklisternes forhold skal forbedres. Hvordan mener du denne målsætning konkret skal fremmes? Hvor mange penge vil du afsætte til formålet?

Vedrørende trafikikkerhed

16. Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår en hastighedsgrænse på 30 km/t på boligveje og 50 km/t på alle andre veje i kommunen med det formål at forøge trafikikkerheden og dæmpe støjen. Hvad siger du til denne målsætning?

Vedrørende luft, støj, energiforbrug og drivhusgasser

17. Er du tilhænger af at reducere biltrafikken for at begrænse dårlig luft og støj og for at give mere plads til fodgængere, cyklister og kollektive transportmidler?

18. Skal Københavns Kommune overholde EU's grænseværdier for luftforurening og sin egen målsætningen om reduktion af drivhusgasudslippet i kommunen på 35% fra 1990 til 2010? Hvis ja – med hvilke foranstaltninger skal luftforureningen og udslippet af drivhusgasser formindskes?

19. "Ca. 2/3 af kommunens 280.000 boliger i dag har et støjniveau over 55 dB, som er grænseværdien for et tilfredsstillende trafikstøjniveau i boligområder" (Københavns kommunes Trafik- & Miljøplan 2004, s. 48). Hvordan skal kommunen reducere trafikstøjen?

20. Skal Københavns Indre By gøres bilfri? I bekræftende fald, i hvilket omfang, og på hvilke betingelser?

