

Vi behøver en nytænkning af trafikpolitikken i København

Når man ser rundt omkring i andre storbyer og mindre byer i Europa handles der for at reducere CO2 udslip luftforurening og støjgener.

København vil godt prale af at være en af de førende storbyer indenfor miljøtænkning, men kommer længere og længere bagud i forhold til andre storbyer. Der skal derfor nytænkning til i forhold til trafikpolitik. Jeg har gjort mig nogle tanker som jeg hermed vil videregive.

Som det ser ud nu er der mange steder i København luftforurening ud over EU's tilladte grænseværdier. Der er støj fra trafikken, der mange steder er langt over trafikstyrelsens anbefalede værdier. Begge de nævnte problemstillinger koster menneskeliv.

Tillige er støjproblemet en stressfaktor der sammen med andre faktorer er medvirkende til at der er opstået en folkesygdom med stress.

Dels udgør luftforurening og trafikstøj en sundhedsrisiko, dels belaster det sundhedsvæsenet og dels udgør luftforureningen et verdensomfattende miljømæssigt problem.

Når man hertil lægger problemerne omkring trængsel som et samfundsmæssigt problem er det på tide at der bliver handlet.

Trafikpolitik og strategier handler også om klimapolitik og bæredygtighed.

Trafikken kan vi ikke undgå, men vi kan gøre overvejelser over hvad vi skal og vil bruge den til og hermed også undgår unødvendig trafik.

Man kan groft taget dele trafikken i København op i forskellige kategorier. 1) beboertrafik, 2) cykeltrafik, 3) gående, 4) håndværksmæssig trafik, 5) vareleveringstrafik, 6) handicapkørsel, 7) trafik til bygge- og anlægsarbejder, 8) kollektiv trafik inkl. taxakørsel, 9) udrykningskøretøjer, 10) Kommunale opgaver, f.eks. affaldsafhentning, 11) pendlertrafik, 12) gennemkørende trafik.

Ved at se på de enkelte trafikformer kan man dels foretage en prioritering, hvilken trafik er nødvendig, hvilken mindre nødvendig eller unødvendig, og hvordan kan de supplere eller erstatte hinanden, og hvordan kan man politisk understøtte mindre forurening.

Hvordan kan hver enkelt trafikform gøres mere klimavenlig, bæredygtig og blive en del af en grøn omstilling? Dette er noget der både kræver lovgivning fra Folketinget og vedtagelser i Kommunen.

Beboerkørsel: Der er beboere i København der har brug for en bil, og der vil derfor også fortsat være brug for beboerlicens. Behovet for beboertrafik kan mindskes gennem en bedre kollektiv trafik. Hvis der samtidigt fra politisk side understøttes en grøn omstilling ved at minimere beboerlicens for elbiler og opladning gøres mere tilgængelig vil dette mindske luftforurening og støj. En dokumentation af montering af støjsvage dæk kan ligeledes mindske beboerlicensbetaling, hvorved trafikstøjen kan yderligere nedsættes. Ved kun at udstede en beboerlicens pr. husstand kan beboerkørsel yderligere begrænses.

Cykeltrafik. En af grundene til at det er svært at nå målet med hvor stor en andel af ture der skal foregå på cykel er at det er blevet for utrygt for mange mennesker at køre på cykel, og der derfor er en stor gruppe der har valgt cyklen fra. Det vil kun ændre sig med større tryghed og bedre forhold på cykelstien, bredere cykelstier, opdeling af hurtigtkørende og langsommere kørende, bedre cykelkultur mm.

Gående skal kunne færdes trygt på indrettede gangarealer, det være sig fortove fodgængerovergange, stier i parker mv. Mange færdes til fods i Indre By, ikke mindst ældre og handicappede f.eks. blinde. For at skabe den fornødne tryghed bør der slås hårdere ned med sanktioner over for lovovertrædelser, f.eks. cyklister og være kampagner f.eks. i forhold til hvordan det opleves og skaber utryghed for andre når færdselsloven tilsidesættes.

Der findes andre måder at håndtere **håndværksmæssige** ærinder end at komme ind til byen i store forurenende varevogne, der kan indeholde et lager til et hvert formål. Håndværkerne kan f.eks. pakke til dagens opgaver i mindre elvarevogne, og detailhandelen kan bringe varer ud ligeledes i mindre eldrevne varevogne, og i begge tilfælde forsynet med støjsvage dæk.

Varelevering med store lastbiler er typisk for kædebutikkerne. Butikkerne bør i stedet have et certifikat for grøn varetransport. Kædebutikkerne kan støttes i at have lagerrum ved bygrænsen, dels lager for langtidsholdbare varer, og dels hvor korttidsholdbare varer kan omlastes. Herfra kan så mindre eldrivne lastbiler transportere varerne ind i byen, og som samtidigt kan bruges til at bringe overskudsvarer, emballage, affald mv. tilbage til lagerrummene, og afhentes herfra. Herved kan spares på transportbehovet ind i byen.

Den tunge trafik der kan være nødvendig i forbindelse med **Bygge- og anlægsopgaver** skal have anvist bestemte ruter, hvor trafikken kan foregå til mindst mulig gene og have godkendt miljøcertifikat, som skal tages alvorlig og afstedkomme store bøder ved mangel eller forsøg på snyd.

Den kollektive trafik bør selvfølgelig styrkes på den mest optimale måde. Politikken på dette område skal ikke være bedst mulig indtjening, men hvordan får man flest mulig flyttet fra private biler til kollektiv trafik. Prispolitikken skal understøtte dette. Samtidigt skal den kollektive genere beboelser mindst mulig. Mange busser kører i dag tomme eller næsten tomme ud af byen på ydertider. Der skal derfor indsættes mindre eldrevne busser, hvor der kan omskiftes på multimodale stationer centrale steder, hvor der er omskiftning til forskellige transportformer, og hvor der også gives mulighed for park and ride.

Løsning af **kommunale opgaver**.

Pendlertrafik er unødvendig trafik og bør kunne erstattes af kollektiv trafik. Ved at have nogle parkeringspladser central placeret ved stationer (Park and Ride), hvorfra man kan køre videre ind til byen med billig eller gratis kollektiv trafik. I princippet kan disse parkeringspladser også bruges af beboere med beboerlicens. Denne licens kan samtidig gøre det gratis at køre med kollektiv trafik, hvilket kunne få beboere til at stille deres bil udenfor byen. Herved kan der nedlægges parkeringspladser inde i byen, til mere fredeliggørelse og grønne byrum.

Gennemkørende trafik igennem en storby som København skal ikke være mulig, som det også ses i andre storbyer. Dette kan nemt lade sig gøre ved at spærre af så det ikke kan lade sig gøre at køre igennem eller

besværliggøres mest muligt med princippet om at man skal samme vej ud, som man er kørt ind. I stedet skal trafik der skal fra nord til syd eller øst for byen køre ad ringveje uden om byen.

Stat og Kommune har mange udgifter i forbindelse med trafikken, både direkte og indirekte. Vedligeholdelse og udbygning af vejnet, men også til sygehus- og sundhedsvæsen i forbindelse med trafikens sundhedsskadelige virkninger med forurening og vejstøj. Det yndes også at gøre trængslen op i samfundsmæssige tab. Derfor er det eneste rigtige at der betales for de udgifter man som trafikant giver stat og kommune. Nogen kører meget i et køretøj der forurener meget og bør derfor også betale meget. At betale for de udgifter man påfører samfundet kan kun ske gennem **roadpricing**, hvor der betales for hvor meget man kører og på hvilket tidspunkt, og for hvor meget man forurener på den eller anden måde. Dette vil både skabe en trafikultur til at køre mere af nødvendighed og ændre bilparken til flere grønne køretøjer.

København kan opdeles i zoner, ligesom **bloks** i Barcelona, hvor trafikken kører i et ringsystem helst gennem mindre beboelse rundt om zonerne, og hvor trafikken, bortset fra den kollektive trafik, udrykningskøretøjer og cyklister, kun vanskeligt kører på tværs og igennem. Den lokale trafik skal enten ud samme vej som den kommer ind eller sno sig igennem ensretninger. Sådanne bloks kan være indre by, indre Østerbro osv. Herved kan fredeliggøres nogle beboerområder, skabes sikre skoleveje, anvendes mere af vejarealerne til cykelstier og skabe større tryghed for cyklisterne, og der kan skabes bedre fremkommelighed for den kollektive trafik.

Jeg ser et mindre forurenede og mere stille København for mig, flere stille byrum, færre der bliver syge ad den sundhedsskadelige trafik. Hvem har det politiske mod der skal til for at gå i gang? Der er valg lige rundt om hjørnet. Mange vælgere er optaget af miljøet og klimaet, så stem efter hvem der er parat til at handle og ikke efter hvem der kun vil forbedre miljøet med deres ord.