

ETAG

European Technology Assessment Group

ITAS · DBT · viWTA · POST · Rathenau



STOA Project

Urban Transport

DELIVERABLE 4 – Part C: Denmark

'Technology Options in Urban Transport: Changing Paradigms and Promising Innovation Pathways'

Commissioned by STOA and carried out by ETAG

Contract No. IP/A/STOA/FWC/2008-096/LOT2/C1/SC3

Ref.: Framework Contract No. IP/A/STOA/FWC/2008-096/LOT2

Danish National Report – (Dansk Resume)

Authors:

Ms. Nanna Engberg, The Danish Board of Technology

Ms. Ida Leisner, The Danish Board of Technology

Resume

Den komplette rapport findes på engelsk under navnet, STOA – Urban Transport. Se venligst Teknologirådets hjemmeside, under udgivelse.

Deltagerne i interviewmødet omkring bytransport i København, var mellem 20 og 30 år, forholdsvis veluddannede (eller i gang med at blive det) og kun få have børn. Praktisk talt brugte alle deltagere cyklen som primært transportmiddel i deres dagligdag. Kun en håndfuld havde egen bil, og kun enkelte af disse brugte denne dagligt.

Deltagerne var generelt meget glade for at bo i København og nyder de mange tilbud og muligheder, som byen giver. For at kunne leve et aktivt liv i byen, har de unge københavnere ofte behov for, at bevæge sig gennem byen, og overordnet er det helt afgørende for dem, at det foregår på den hurtigste, nemmeste og billigste måde.

Transport er et vigtigt element i hverdagslivet, og transporten må på bedste vis tilpasses resten af tilværelsen, som denne udvikler sig. Det betyder også, at når de unge begynder at tjene flere penge, får børn og flytter ud af byen (som mange forestiller sig at gøre på et tidspunkt), forventer de også, at deres transportmønster vil ændre sig – typisk i retning af mere bilkørsel.

De unge er ikke blinde over for de miljømæssige konsekvenser, der er ved bilkørsel og andet motoriseret transport, og de går ind for, at transport i byen gøres miljøvenlig, gennem begrænsning af CO₂-udslip, støj og luftforurening. Men direkte adspurgte angav de fleste af deltagerne, at et transportmidlets miljøvenlighed ikke havde særlig stor betydning for deres egne transportvalg i hverdagen. Denne tilsyneladende modsætning angiver, at der blandt de unge kunne være en opbakning til en overordnet planlægning og politik, som styrker miljøet og de grønne områder i byen samt en mening om, at man ikke kan overlade til den enkelte byboer at beskytte miljøet.

Da deltagerne skulle vurdere, hvordan København skal udvikle sig i retning af en mere miljøvenlig trafik fremover, understreger de, at der tænkes i langsigtede og tværgående løsninger. Et flertal af deltagerne mente, at det mest fornuftige er, at styrke mulighederne for at transportere sig på cykel eller kollektivt. Det betyder også, at bilerne må vige pladsen, men de færreste deltagere bakker dog op om et helt bilfrit bycentrum.

Deltagerne virkede meget åbne over for nye måder at transportere sig på og havde ikke særlige præferencer for eller ønsker om at få en bil. Der synes altså at være gode muligheder for at få denne gruppe trafikanter til, at vælge andre transportformer, men det kræver til gengæld, at de nye transportformer opleves som attraktive dvs. effektive.

I forhold til adfærdsændring var deltagerne overordnet mest tiltalt af, at der anvendes redskaber, der på positiv vis motiverer trafikanter til at ændre adfærd i en mere bæredygtig retning – redskaber, der kan karakteriseres som "gulerod". På den anden side synes mange af deltagerne overbeviste om, at redskaber, der tvinger en ny adfærd igennem ved at gøre den eksisterende mindre attraktiv ved at gøre den dyrere, langsommere, besværligere.

Når nye måder at bevæge sig på i byen skal fremmes, er det vigtigt for mange af deltagerne, at der bliver taget hensyn til ligheden i byen. Det opleves som en grundlæggende ret at kunne bevæge sig rundt i byen, og denne ret skal også i fremtiden være alle københavnernes.

Der tegner sig ikke et helt klart billede, når deltagerne skal tage stilling til, hvem der har ansvaret for at føre bytransporten i en mere bæredygtig retning fremover. Både den enkelte borger, bystyrene, de enkelte lande, EU og virksomheder/industri tilskrives en rolle og skal også bidrage til finansieringen af at fremme mere bæredygtige løsninger. Men de forskellige aktører må nødvendigvis spille en forskellig rolle på forskellige niveauer. Flere deltagere vurderede, at EU kan spille en vigtig rolle ved at udpege et fælles spor for alle medlemslandene, men der skal være tale om overordnede rammer, så de enkelte lande og byer selv har mulighed for at tilpasse til deres specifikke situation