

Af Kristian Pihl Lorentzen, Transportordfører (V) og
Martin Geertsen, Hovedstadsordfører (V)

Baykals værdikamp imod bilen

Det er ganske enkelt ikke rigtigt, når SF's Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal her i avisen den 4. marts postulerer, at en havnetunnel vil betyde flere biler i de indre bydele i København.

Københavns Kommunes økonomiforvaltning skriver således i et svar til Ayfer Baykal den 8. november 2012, at en havnetunnel vil have stor aflastende effekt på en række strækninger i Hovedstadsområdet, idet en meget væsentlig andel af tunnelbrugerne vil være bilister, der ændrer rutevalg. F.eks. aflastes Langebro med 23.700 biler dagligt, Knippelsbro med 11.200 biler, Nørre Allé med 9.000 biler, Åboulevarden med 8.200 biler, alt sammen i forhold til en 2032-situation uden etablering af en havnetunnel.

Baykal har i sin kamp mod familier med bil åbenbart udstyret sig selv med ideologiske skyklapper, der skal forhindre udefrakommende forstyrrende faktuelle forhold. I stedet har hun blæst til værdikamp, hvor alle de *gode* er dem, som tager bussen, toget, metroen eller cyklen, og de *onde* dem som hver dag sætter sig ind i *oseren* for at drøne afsted uden tanke på miljø og medtrafikanter. Man kan næsten fornemme SF-borgmesterens undren over, at ikke alle tilsyneladende helt har forstået hendes vision om Hovedstaden som et hyggeligt og cool sted, hvor bilen bør vige for fortovscafeer og gadeteater.

Men måske bør Baykal i en stille stund spørge sig selv, om København mon har råd til at smide alle bilisterne ud af byen? Både dem der kommer til byen for at passe deres arbejde og københavnere med bil bidrager jo dagligt hver især til udviklingen i og af vores hovedstad.

I stedet for den insisterende bil-jagt kunne Baykal gøre større nytte ved at skabe bedre sammenhæng i mellem den kollektive trafik i hovedstadsområdet og pendlerregionen Sjælland, så busser og tog bliver et mere attraktivt alternativ til bilen, uden at det koster skatteyderne flere penge.

Baykal kunne også overveje flere målrettede investeringer, der kan styrke sammenhængen mellem den individuelle og kollektive trafik. For eksempel i form af bedre og flere P-pladser for biler og cykler ved stationer og busterminaler. Bedre sammenhæng i lysreguleringer på tværs af kommunegrænser samt bedre planlægning af gravearbejder er også eksempler på løsninger, der ikke koster ret mange penge, men som kan gøre trafikken mere smidig i Hovedstaden.