

Beretning 2015

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks fjortende ordinære generalforsamling 29. april 2015

”Interview: Venstre varsler flere veje, billigere biler og løsere tøjler på færdselsområdet, hvis magten skifter efter et valg. Partiets trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen, angiver retningen for transportpolitikken, hvis Venstre får regeringsmagten ”

”V kridter banen op: sådan bliver transportpolitikken, hvis magten skifter”, Hjalte Kragestein, Altinget Transport 21. august 2014.

”Han forsøger at parere ordre, holde balancen bevare roen – forfulgt af angst og råbende forældre: DER KOMMER EN BIIL!”

Fra ”Bye, bye bølmland”, kronik om landsbylivets velsignelser i det mere og mere centraliserede Danmark af Ziff V. Hansen, Information den 5. marts 2015.

Den trafikpolitiske situation

I dette års beretning kan vi ikke konstatere en ændring på transportministerposten, som siden februar 2014 har været varetaget af socialdemokraten Magnus Heunicke. I modsætning til forrige år lykkedes det endelig RBT at få ministeren i tale i form af et foretræde den 20. januar 2015. Socialdemokraternes klassiske både – og politik på transportpolitikens område, på en og samme gang både mere kollektiv trafik og mere til vejtrafikken, afspejler sig i de to forligsgrupper i Folketinget, som på skift frigør investeringsmidler til transportpolitikken: **”Aftale om grøn transportpolitik”** af 29. januar 2009, indgået mellem de tre daværende regeringspartier, Venstre, DF, LA og Det Konservative Folkeparti, dvs. alle partier med undtagelse af Enhedslisten, og det alternative flertals **”Aftale om bedre og billige kollektiv trafik”**, indgået 13. juni 2012 mellem den daværende trepartsregering, Dansk Folkeparti og Enhedslisten. Hovedorienteringen fra regeringens side har indtil dato været store investeringer i den kollektive trafik, centreret i aftalen om Togfonden, men som angivet i beretningens indledende citat tegner der sig en ny hovedprioritering i retning af flere vejmilliarder via et sandsynligt regeringsskift i løbet af 2015. Siden interviewet med Phil Lorentzen i august 2014 har der været tilsvarende udmeldinger fra Dansk Folkepartis Kim Christiansen (”DF: Regeringen svigter bilisterne”, Altinget 25. februar 2015) og Liberal Alliances Villum Christensen (”LA: Nu er det bilisternes tur”, Altinget 7. marts 2015) om tilsvarende omprioritering af trafikinvesteringerne til bilismens fremme.

I kølvandet på statslig afhjælpning af den finansielle krise er bilejerskab og bilkørsel igen i vækst, globalt såvel som i Danmark. I en artikel i Politiken den 15. maj 2014 med overskriften ”Verdens bilpark har overhalet befolkningsvæksten indenom” med følgende underrubrik ”Bilboom forurener, dræber og skaber global trafikprop, men overalt – fra København til Jakarta – køber folk bil, så snart de har råd” redegør journalisten Dorrit Saietz for en fremskrivning foretaget af Verdensenergirådet, WEC: ”Inden år 2020 vil der være over 1 milliard personbiler på gaden i hele verden, og i 2050 vil antallet være fordoblet til over 2 milliarder. Bilen er et stærkt symbol på frihed og uafhængighed for mennesker verden over, at forskere ligefrem sammenligner kærligheden til den med afhængighedslidelser som ludomani”. Saietz citerer endvidere sociologen Mette Jensen fra følgende udsagn: ”Bilen er et utroligt paradoks. Overalt er der et ønske i befolkningerne om at begrænse trængsel og CO₂-udslip, men hver gang nogen foreslår noget, der begrænser bilerne, falder det til jorden. Så snart vi har råd til bilen, køber vi dem”.

De ledende politikere på det danske parnas i paradoksets midte gør for øjeblikket næsten alt for at gøre fremskrivningen til virkelighed: al snak om betalingsring er forstummet, reduceret registreringsafgift og faldende brændstofpriser sætter turbo på vækst i bilejerskabet, i København stiger kravet om flere p-pladser, flere metrolinjer besluttes, og nye analyser om flere metrolinjer udarbejdes i stedet for satsning på trafikdæmpende letbaner på overfladen, biltunneller i form af en Havnetunnel og tunnel under Åboulevarden er ophedede debattemner, i provinsen er trusler om nedlæggelse af lokalbaner yderst nærværende, biltrafikgenererende infrastrukturprojekter som en midtjydsk Hærværksmotorvej samt en Kattegatforbindelse har stærke lobbygrupper bag sig, Femern Bælt tunnelprojektet i sin projekterede form vil som konsekvens skabe en stærkt stigende lastbiltrafik over Sjælland, DSB har måttet lukke sin nattogsforbindelse til kontinentet og reducerer fortsat sine serviceydelser over for sine brugere, eksempelvis nedlæggelse af toiletter på stationer og afskaffelse af salg af mad- og drikkevarer i togene.

Heldigvis er der mange gode kræfter, som forsøger at rette op på forringelserne og forsømmelserne fra de politiske instansers og trafiksekskabernes side og dermed presser på for at opnå forbedringer i retning af en mere bæredygtig trafikudvikling. Vi har i årets løb samarbejdet om udtalelser til offentligheden med følgende NGO'er: Vedvarende Energi, NOAH, Greenpeace, Danmarks Naturfredningsforening, Det Økologiske Råd, Miljøpunkt Nørrebro og Miljøpunkt Indre By & Christianshavn og tillige med De samvirkende Købmænd i bestræbelserne på at undgå etablering af partiet Venstres centralistiske drøm om hypercentre uden for byerne i det danske landskab. Heldigvis har vi af og til også alliancepartner blandt kommunale og regionale politiske instanser, såvel som samarbejde med Dansk Jernbaneforbund. Det er nødvendigt at stå sammen i kampen mod de stærke lobbyinstitutioner, eksempelvis Dansk Industri Transport, Dansk Transport og Logistik, Kattegatkomitéen og FDM, såfremt resultater i bæredygtig retning skal opnås. Det skulle årets beretning gerne kaste lys på.

Begivenheder og RBT indsats

Den øvrige beretning er opbygget med en gennemgang af begivenheder på det internationale, nationale, regionale og lokale niveau med parallel redegørelse for RBT's indsats på de omtalte niveauer.

Det internationale niveau

Den europæiske kamp for at bibeholde internationale nattogsforbindelser

EU's 4. jernbanedirektiv stimulerer til en atomiseret tankegang om togdrift. Langdistance togtrafik fjernes fra regionaltrafikken, og der lægges op til at langdistance trafik gøres til "fri trafik", dvs. uden tilskud, og således at alle operatører kan købe plads på skinnerne og køre som de vil med egne køreplaner, takster og billetter. Men billedet er ikke entydigt. I Sverige er man gået foran med opløsningen af det statslige jernbaneselskab SJ. Der køres udpræget "pirat-kørsel", fx på de lukrative tider mellem Stockholm og Göteborg og mellem Stockholm og Malmö. Det er upopulært i Sverige, men selv den venstredrejede regering har ikke vendt denne udvikling. Med den nye 10-årige aftale med DSB har Danmark vist en anden vej. Der tænkes stadig i Danmark på helheder og støtte til landsdækkende togtrafik og international trafik.

De store europæiske operatører samarbejder dårligere og dårligere. Man ser sig selv som konkurrenter, en udvikling, der drives frem af vilkårene på godsområdet. Grænseoverskridende langdistance passagertog nedlægges systematisk, også selv om der er passergrundlag for kørslen.

Tendensen er på billetområdet i Europa, at der sælges billetter til bestemte afgange, så man lokkes til at købe en lidt billigere billet, men først senere opdager bagsiden af medaljen; at billetten er tabt, hvis man kommer 5 min. for sent til toget. Det er en udvikling som både SJ og DB understøtter, men hermed er de formentlig med til at undergrave deres egen sammenhæng. Det kunne jo ligeså godt have været en "pirat-operatør", man havde købt billet hos. Her er billetten jo også kun gyldig til en enkelt tur, og der er ikke bare et tog en time efter, man kan hoppe på.

I udlandet ser man med misundelse på vores Rejsekort. Kombinationen med meget billige slagtilbuds orange billetter (som man kan overleve mistes) og Rejsekort med optjente rabatter over hele landet er noget, de drømmer våde drømme om i de andre lande.

I juni 2014 udsendte DSB en diskret pressemeddelelse om at nattoget fra Danmark til Europa ville blive lukket ved køreplansskiftet december 2014. Pressestrategien var, at toget skulle lide en stille død, og at det skulle fremstå som om, at drift af nattoget var svigtet af passagererne og havde en elendig økonomi. Altså var et nostalgisk levn fra fortiden.

Med et gravearbejde både i Danmark og i Tyskland stod det lidt efter lidt klart, at det er en lodret løgn. Det "danske nattoget" var så populært som nogensinde før, ofte var det svært at få plads i toget, der som regel var fuldt booket fra Hamburg og sydpå. Populariteten var ikke kun et fænomen i højsæsonen, forskellen mellem høj- og lavsæson var ikke så stor som tidligere, dvs. business segmentet i sovevognene var ved at bide sig fast. Men DB og DSB ændrede selvfølgelig ikke mening, bare fordi deres argumenter viste sig at være løgnagtige. Faktum er formentlig, at DB har "glemt" at vedligeholde deres spise-, sove- og liggevogne. Derfor måtte nogle ruter droppes, og det blev ruterne til udlandet, mens DB har fastholdt de indenlandske ruter, samt ruter til Italien. Dertil kom at tog-delningen / samlingen i Hannover midt om natten gav anledning til forsinkelser (især fra juni 2013, da oversvømmelser ødelagde linjen Berlin-Hannover), der gav anledning til billet-refusioner.

Rådet for bæredygtig trafik deltog i underskriftsindsamlingen mod nedlæggelsen af nattoget, der blev den største i Europa med 10.000 underskrifter. Rådet deltog også i den meget vellykkede demonstration på Hovedbanegården og i Odense ved sidste afgang af nattoget d. 2.11. Der deltog henved 250 i demonstrationerne. Den slags er aldrig før set i Danmark! Det kneb dog lidt med opbakningen, stærkt påvirket af fordomme og DSB's pressearbejde. Langt inde i jernbanevenlige kredse troede man, at nattoget var ren nostalgi.

Rådet er indgået i et internationalt samarbejde på græsrodsniveau mellem ligesindede aktivister, der vil kæmpe for at bevare internationale passagertog og nattoget. Netværket hedder "Back on Track, A European network to support improved European cross-border passenger train traffic" og har hjemmesiden: www.back-on-track.eu

Der arbejdes på en koordineret aktion i juni måned i Sverige, Danmark, Tyskland, Østrig, Schweiz, Holland og Frankrig. På det politiske niveau er fokus på europæisk politik, dvs. Europaparlamentet.

Til efteråret vil der blive fokus på Klimatopmødet i Paris, hvor koalitionen vil påvirke miljøorganisationer til at inddrage tog i deres kampagner, ligesom der skal laves aktioner langs de ruter, hvorpå der kommer til at køre særtog til Paris.

De østrigske baner ÖBB har vist seriøs interesse for at starte nattoget fra København via Kolding, Hamburg, München til Wien fra næste køreplansskifte. Men intet ligger fast på nuværende tidspunkt. De har købt CityNightLines gamle dobbeltdækker sovevogne og sætter dem i stand. Måske kommer vi til at se dem igen i Danmark??

Den planlagte Femern Bælt tunnelforbindelse og øget international godstrafik med lastbil over Sjælland

Vi følger indgående det store anlægsprojekt i forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt og den tilsluttende transportkorridor på den tyske side. Der er utvivlsomt en del varm luft i hele Femern Bælt-projektet, og der er grund til at se kritisk på prognosegrundlaget. Samtidig er der betydelig usikkerhed om færdiggørelsesterminerne for anlægsarbejderne på den tyske side, og det er fremgået af en række udmeldinger, at den tyske del af den samlede infrastruktur måske først kan være klar til ibrugtagning i 2025 eller 2028. Der kan sættes spørgsmålstegn ved Femern-forbindelsens bæredygtighed og projektets miljømæssige virkninger, og der er i det hele taget mange spørgsmål, som kræver svar. Det gælder fx omfanget af den motoriserede trafik ned over Sjælland og Lolland-Falster. Godstrafikken må forventes at vokse markant, og man kan frygte, at kun en begrænset del af denne trafik vil være skinebaseret. Vi har været i kontakt med Knud Erik Andersen, fhv. vej- og trafikchef i Vejdirektoratet. Knud Erik Andersen udgav sidste år et skrift om Femern-projektet, i hvilket han bl.a. kritiserer fraværet af en forsvarlig

samfundsøkonomisk analyse og andre forhold i forbindelse med dette mega-anlægsprojekt. Vi har fra Rådets side besluttet at indgå i et samarbejde med Enhedslisten om at arrangere en høring om Femern-forbindelsen på Christiansborg. Høringen vil muligvis finde sted i løbet af september.

Klimakampen og produktions- kontra forbrugsbaseret drivhusgasregnskab

Primo marts 2015 udgav Det Europæiske Miljøagentur sin statusrapport over miljøtilstanden i EU, en rapport som EEA udgiver hver femte år: "The European Environment – state and outlook 2015". I rapporten slås det fast, at Europa via en fortsat outsourcing af sin industriproduktion og samtidig import af tilsvarende produkter fra især Fjernøsten har lagt en stigende andel af sine miljøbelastninger og ressourceforbrug uden for regionen. Såfremt CO₂-udslippet måles ud fra landenes forbrug, frem for udslippet fra produktionen inden for de pågældende landes grænser, så har CO₂-udslippet ikke undergået et fald.

"In the case of carbon dioxide, EU consumption emissions due to goods consumed in Europe are higher than production emissions of goods produced in Europe, with the largest difference occurring in 2008 where consumption emissions were about a third higher than production emissions (seneste årstal i ledsagende tabel 2.4). Over the period 1995–2010, EU production emissions show a decreasing emission trend whereas consumption emissions after an initial increase were slightly higher in 2010 than in 1995 (Gandy et al., 2014)".

For Danmarks vedkommende har Rockwool Fonden i november 2014 udgivet rapporten "Measuring Denmark's CO₂-Emissions" om samme problematik, hvor udgivelsen annonceres med følgende konstatering: "Danmarks klimaregnskab værre end antaget".

Institutionen Global Carbon Project har beregnet drivhusgasudslippet for alle lande og landegrupper efter begge beregningsmetoder helt frem til 2012: www.globalcarbonproject.org/carbonbudget/

De beregnede drivhusgasudslip efter begge metoder for Danmarks vedkommende har RBTs formand anvendt i en skrivelse til en række politiske instanser (Transportministeriet og borgmestere i Københavns Kommune og det nyoprettede Klimaråd) med henblik på at få iværksat et forbrugsbaseret drivhusgasregnskab på nationalt og kommunalt plan. I henvendelsen, dateret 14. november 2014, med titlen "**Har danskerne reduceret deres CO₂-udslip - eller har virksomhederne blot udflaget deres aktiviteter?**" redegøres for konsekvensen af den industrielle outsourcing således:

"For Danmarks vedkommende – og hele EU-området – udvidedes forskellen mellem resultatet af de to beregningsmetoder, især igennem 2000'erne. Mens Danmarks territorielt beregnede drivhusgasudslip har været generelt faldende siden basisåret 1990, så har det forbrugsbaserede drivhusgasudslip i samme periode holdt sig på samme niveau, omkring 16-19 mio. ton C (skal ganges med 3,664 for at blive til CO₂). Det betyder, at den del af Danmarks drivhusgasudslip, som finder sted via aktiviteter i udlandet og overføres til Danmark som nettoimport (import minus eksport), udgør en stadig stigende andel af det samlede forbrugsbaserede drivhusgasudslip, nemlig fra omkring 17-19 % i perioden 1999-2002 til hele 37 % i 2012. Europa, herunder DK, udflager sin industriproduktion, og køber en stigende andel af industrielt forarbejdede forbrugsvarer i lavtlønsområder, eksempelvis Kina."

I sit svar på rådets henvendelse, dateret den 18. december 2014, giver Klimarådets nyudnævnte formand Peter Birch Sørensen udtryk for, at han vil studere den omtalte rapport fra Rockwool Fondens Klimarapport. Vi kan jo håbe på, at anstrengelserne på sigt fører i retning af et mere realistisk dansk klimaregnskab.

"Indsigelse mod den danske stats luftkvalitetsplan for NO₂" til EU Kommissionen

Med Kaare Press-Kristensen fra Det Økologiske Råd som initiativtager var RBT sammen med Astma-Allergi Danmark, RenLuftKbh, Forebyggelses- og Patientrådet, Danmarks Naturfredningsforening, Cyklistforbundet, Miljøpunkt Nørrebro, Biodynamisk Forbrugersammenslutning og Landforeningen til Oplysning om Brændeforurening den 30. januar 2015 medunderskriver af ovennævnte klage til EU Kommissionen over, at Danmark med sin nu offentliggjorte luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid forsøger at opfylde Luftkvalitetsdirektivets grænseværdi for NO₂ (årsmiddel på 40 µg/m³) ved at flytte den nationale luftmålestation til et mindre forurenede sted. Politikerne har forsømt at foreslå endsige vedtage skærpede miljøzonekrav for København.

Statslige/nationale niveau

Foretræde hos transportminister Magnus Heunicke 20. januar 2015

Det lykkedes endelig at få Transportministeriet til at acceptere et foretræde, som fandt sted den 20. januar 2015. Til mødet med ministeren sendte RBT en delegation bestående af Ole Iskov, Niels Wellendorf, Leif Kajberg, Poul Kattler og Kjeld A. Larsen. Forud for mødet havde de deltagende rådsmedlemmer med stor flid udarbejdet grundige notater om de temaer, som vi ønskede at drøfte: "Privatbanernes fremtid og organiseringen af jernbanen i Danmark" ved Niels, "Nattog og øvrige internationale tog fra Danmark og sydpå" ved Poul, "Genoprettelse af trafikken på lukkede banestrækninger" ved Ole og "Status for analysearbejdet vedrørende Letbaneudbygning i Hovedstadsområdet" og "Transport og Klima: Forslag om udregning af forbrugsbaseret drivhusgasregnskab" ved Kjeld. Ministeren var ledsaget af hele fem embedsmænd for at kunne løfte paletten af inddragede tematikker. Ved foretrædets afslutning overrakte Ole resultatet af underskriftindsamlingen for Grindstedbanens bevarelse. Fra mødet foreligger et fyldigt referat, udarbejdet af Leif Kajberg. Referatet er sat på RBTs hjemmeside.

Udpegning af medlemmer af Klimarådet

I slutningen af 2014 udpegede klimaminister Rasmus Helveg Petersen professor i økonomi Peter Birch Sørensen til formand for det nyoprettede Klimaråd, og i februar udpegede han Klimarådets øvrige seks såkaldte klimavismænd: professor og tidligere formand for Klimakommissionen Katherine Richardson, institutdirektør ved Institut for Transport Niels Buus Kristensen, professor ved Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi ved KU Jette Bredahl Jacobsen, professor i energiøkonomi ved DTU-Risø Poul Erik Morthorst, seniorforsker ved Institut for Miljøvidenskab ved Aarhus Universitet Pia Frederiksen og rigsstatistiker hos Danmarks Statistik Jørgen Elmeskov. Ud af de syv medlemmer er de tre økonomer, én er cand. polit., og tre har en naturvidenskabelig baggrund. Kritikere fokuserede på denne overvægt af økonomer så vel som mangel på folk med viden om energisystemets opbygning og funktion. Set ud fra en transport bæredygtighedssynsvinkel er udpegningen af RBTs kending Niels Buus Kristensen ret katastrofalt. Den ikke tilfældige forbigåelse af en af landets absolut mest kompetente eksperter vedrørende analyse af energisystemer Klaus Illum var ude med en kommentar "Et fattigt klimaråd" i Information den 9. marts 2015.

I et interview af Niels Buus Kristensen i en artikel i Ingeniøren ved Magnus Bredsdorff "Derfor er flere biler på vejene næsten en naturlov" fra den 13. marts 2015 fik vi bekræftet vore værste anelser vedrørende den nylig udpegede klimarådgivers hovedsynspunkt, nemlig at det er for dyrt at hente CO₂ besparelser via transportsektoren:

"Mange af tiltagene i transportsektoren er så dyre pr. sparet ton CO₂, at det bedre kan betale sig at vente med dem. Vi skal først reducere vores udslip, hvor det er billigst, og hvorfor gøre det i transportsektoren, når det er billigere andre steder? Der er en grund til, at transportens andel af CO₂-udslippet stiger. Det er, fordi det er mest kompliceret at sænke transportsektorens udslip."

Klimarådets nye medlemmer fik via den nyudnævnte sekretær Eva Jensen tilsendt Kjeld A. Larsens nu i flere omgange anvendte opfordring til at få igangsat udregningen af et forbrugsbaseret klimaregnskab.

Fremlæggelse af Energistyrelsens "Danmarks Energi- og Klimafremskrivning 2014"

Energistyrelsen fremlagde den 31. oktober 2014 for et interesseret publikum sin basisfremskrivning "Danmarks Energi- og Klimafremskrivning 2014", en fremskrivning som nu skal foretages årligt. På vegne af RBT deltog Kjeld A. Larsen. På vegne af NOAH deltog tillige Bente Hessellund Andersen. Princippet i en basisfremskrivning er, at man alene inkluderer energiforbrug og klimagasudslip fra eksisterende og allerede besluttede aktiviteter. For første gang er landstrafikmodellen anvendt i en statslig energianalyse.

I fremskrivningen forventes en relativ stigning i transportens andel af det samlede drivhusgasudslip fra 18 % i 2000, over 22 % i 2012 til 26 % i 2020. Adskillige kuriositeter i forbindelse med fremskrivningen fik både Kjeld og Bente til at stille en række spørgsmål. Eksempelvis: Hvorledes forsvares det, at udenrigsluftfarten er inkluderet i energiregnskabet, men ikke i klimaregnskabet. Hvordan kan man dog forsvare at betegne

biobrændstoffer som drivhusgasneutrale? Kjeld opfordrede Energistyrelsen til at få bemyndigelse til at udregne et forbrugsbaseret drivhusgasregnskab parallelt med anvendte territorielt baserede regnskab.

NGO opfordring til regeringen om at trække Danmarks forslag til inklusion af vejtransporten i ETS tilbage

De fire NGOer NOAH, Vedvarende Energi, Danmarks Naturfredningsforening og RBT sendte den 16. september 2014 en fælles skrivelse til finansminister Bjarne Corydon, klimaminister Rasmus Helveg Petersen og transportminister Magnus Heunicke vedrørende den danske forhandlingsdelegations forslag om at inddrage emissioner fra vejtransport i EU's emissionshandelssystem (ETS). Forslaget er en dårlig idé, dels fordi EU's kvotehandelssystem med en CO₂ pris omkring € 6 pr ton stadig ikke fungerer, og dels fordi inklusionen vil underminere den nationale indsats for mere effektiv politikindsats på transportområdet.

Jernbanepolitik

Privatbanerne i fokus

Med baggrund i bl.a. debatten om Tølløsebanen og ændringerne i beregningen af statens bloktilskud til regionerne for drift og investeringer i privatbanerne udarbejdede Rådet i starten af året et notat om hvilke udfordringer vi finder at privatbanerne står overfor, og som bør analyseres yderligere før der besluttet ændringer.

Se vores notat her:

http://www.baeredygtigtrafik.dk/images/pdf/RBTnotatomprivatbanernesfremtidogorganiseringafjernbanerneiDanmarkmvejjanuar2015_23.01.15_NW.pdf

En rapport om evt. ændringer af bloktilskuddene var ventet før årsskiftet, men formentlig på grund af den megen debat om Tølløsebanen, blev rapporten først offentliggjort den 20. marts, og samtidig blev det udmeldt, at tilskuddene indtil videre ville fortsætte uændret:

<http://oim.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2015/mar/finansieringen-af-privatbanerne-fastholdes-indtil-videre.aspx>

Men der skal igangsættes et nyt analysearbejde omkring fremtidige investeringer og hvordan erstatningsbusser skal køres hvis baner nedlægges.

Så situationen er endnu ikke på plads, og der vil blive brug for at vi i Rådet fortsat arbejder for at privatbanerne sikres en fremtid. Dette har vi på det seneste fremført ved den møderunde vi har med transportordføreren for de enkelte partier.

Tølløsebanen

Tølløsebanens skæbne er fortsat ikke afgjort. Men alle kræfter er mobiliseret: Græsrodde, lokale ildsjæle og politikere på forskellige niveauer og folketingskandidater. Rådet er også trukket i harnisk og har valgt at bruge en del ressourcer i kampen for banens bevarelse. Tølløsebanen er af uvurderlig betydning for de berørte lokalsamfund og ikke mindst for Sorø Kommunes nordlige del. Desuden mener vi, at det er helt skævt og ufatteligt kortsigtet at nedlægge velfungerende lokalbaner, når der tales så meget om grøn omstilling, og når politiske beslutningstagere har gjort det helt klart, at der skal arbejdes for markant passagertilvækst i den kollektive trafik. Vi skal ikke have færre kilometer jernbaner, og der skal også være skinnebåren trafik uden for de større byer og i udkantsområder. Tølløsebanen blev ellers reddet, i første omgang - takket være indgriben fra regeringen, som sikrede Region Sjælland 12 mio. årligt til banens overlevelse - men ledelsen af Regionen har vist sig usædvanligt kontrær i denne sag, idet man har ønsket vished for, at der er tale om en langsigtet løsning. Man argumenterer stædigt med, at de økonomiske rammer for privatbanerne i de kommende år endnu ikke er afklaret. Regionsrådets ledelsestriumvirat henholder sig således til, at regeringen har udsat beslutningen omkring det fremtidige bloktilskudskriterium og de fremtidige investeringstilskud. Og på denne baggrund afviser man at frigive den bevilling på ca. 50 mio. kroner, som allerede er til rådighed, og som er nødvendig for at opgradere et stykke af banen (Høng-Ruds-Vedby). Rådet har udsendt flere pressemeddelelser om Tølløsebanen, der er publiceret adskillige

debatindlæg, og vi har haft foretræde for den arbejdsgruppe under Økonomi- og Indenrigsministeriet, der blev nedsat med henblik på en nærmere analyse af privatbanernes, og altså også Tølløsebanens, forhold og tilskudsvilkår.

Arbejdet for at opretholde Grindstedbanen

Bestræbelserne for en reaktivering af den lukkede statsbanestrækning Bramming-Grindsted er fortsat. Den 13. maj 2014 blev forligspartierne omkring Togfonden DK enige om en egentlig jernbane til Billund, efter at spørgsmålet om en hurtigsporvej (letbane) var blevet forkastet efter drøftelse med Billund og Vejle kommuner. Den 20. maj 2014 var Ole Iskov og Sune Nielsen i Grindsted i anledning af 100 året for den første jernbane (delstrækningen Vandel-Grindsted) til byen. Vi var blevet nægtet taletid, men fik omdelt en flyer til de tilstedeværende om vores projekt med forlængelse af Billundbanen til Grindsted og videreførelse til Bramming og Esbjerg som en del af den foreslåede Esbjerg Nærbane. Stemningen var god, og alle, vi talte med, syntes om ideen. Ole Iskov fulgte sagen op ved et besøg på Christiansborg den 9. september 2014 hos det lokale folketingsmedlem Anni Matthiesen (V), men desværre uden resultat.

I efteråret 2014 startede vi sammen med vores facebookgruppe "Grindstedbanens Venner" en underskriftsindsamling for banens bevarelse. Det lykkedes ikke at mobilisere jernbanevenner til opsætning og indsamling af underskriftslistes hos bl.a. de lokale handlende, hvorfor der hovedsagelig blev tale om elektroniske underskrifter. Aktionen sluttede officielt med årets udgang, men vi kunne dog overrække transportministeren 1125 underskrifter den 20. januar 2015.

Den 25. november 2014 afsendtes hørings svar ved Ole Iskov til Banedanmark vedrørende idéfasehøringen om den nye bane til Billund. Vi påpegede bl.a. den (for) lave maksimalhastighed på 120 km/t., elektrificering senest i forbindelse med Vejle-Struer banens elektrificering, snarlig forlængelse med nordlig indførelse til Grindsted og mulighed for godstransport til både Billund og Grindsted. Endvidere tillod vi os at gentage vores forslag til transportministeren om nyt spor på Grindstedbanen, men foreløbig at lade det gamle spor blive liggende med henblik på sporudskiftning ad skinnevejen som normalt.

Banedanmark har sædvanen tro i sine bemærkninger (kaldet Høringsnotat) givet afvisende eller henholdende svar på de fleste forslag fra de interesserede 29 borgere og organisationer m.fl. Vi vil nu fra rådets side nøjere gennemgå de forskellige henvendelser/svar med henblik på næste offentlige høring. Høringsnotatet og samtlige hørings svar kan i øvrigt findes på Banedanmarks hjemmeside.

Region Syddanmark har i starten af 2015 iværksat et analysearbejde af bl.a. en bane fra Billund Lufthavn til Esbjerg. Der foreligger endnu intet om resultatet af analysen, og regionen har i sit hørings svar mærkeligt nok ikke oplyst noget om planen for den forestående analyse. Rådet for Bæredygtig Trafik har imidlertid allerede den 31. januar 2015 skriftligt gjort transportministeren opmærksom herpå. Dette har dog ikke afholdt transportminister Magnus Heunicke fra i et svar af 4. marts 2015 på et spørgsmål fra folketingsmedlem Hans Christian Thoning at anføre, at han forventede "i løbet af de kommende måneder – under inddragelse af Folketingets transportordførere – at fortsætte processen vedrørende en nedlæggelse af banen." Under indtryk heraf fører Rådet for Bæredygtig Trafik i øjeblikket drøftelser med samtlige trafikordførere.

Facebookgruppen "Grindstedbanens Venner" har i skrivende stund 186 medlemmer.

Ny kontrakt med DSB

Arbejdet med en ny trafikkontrakt for DSB startede i foråret 2014, og det var hensigten at have en ny kontrakt klar midt på året, så der var tid til at få den kørt på plads, til den skulle afløse den gamle trafikkontrakt, der udløb med udgangen af 2014.

I maj måned 2014 fremsendte Rådet sine kommentarer i et notat til Folketingets Transportudvalg, ministeren m.fl. Vores kommentarer gik bl.a. på forbedrede kundeforhold omkring takster, cykelmedtagning, toiletter, trafikinformation, korrespondancer mv. Men også med konkrete forslag til den fremtidige trafikbetjening, herunder flere afgang og flere pladser i togene. Også forbedrede forhold i forbindelse med de mange sporarbejder var et stort ønske fra Rådet.

Se vores kommentarer her:

http://www.baeredygtigtrafik.dk/images/pdf/RBT_input_til_ny_trafikkontrakt_med_DSB_19_maj_2014.pdf

Imidlertid betød problemerne omkring IC 4 togene samt uenighed om evt. udbud af dele af togtrafikken, at forhandlingerne trak ud.

Først den 10. marts 2015 kom der en aftale om indgåelse af en ny trafikkontrakt for DSB mv. i stand, alene mellem regeringen, SF og EL. Men derfor også uden udbud – her og nu.

Generelt er det en meget defensiv aftale uden de store forbedringer. Dog er forventningerne til mere trafik som følge af investeringerne i Togfonden og Timemodellen delvis indarbejdede, herunder at der indkøbes el-tog, og at rejsetiderne skal nedsættes. Men det giver kun en stigning på 10 % i udbuddet og 25 % i pladser over de kommende 10 år. Det er næppe nok til, at togtrafikken virkelig kan overtage en større andel af biltrafikken.

Men aftalen indeholder også, at der skal laves en udbudsanalyse, som skal klarlægge, hvordan al togtrafik i Danmark kan udbydes samtidig med, at der sikres sammenhæng i den kollektive togtrafik. Og at DSB's organisation skal analyseres med henblik på at forberede DSB på et fremtidigt scenarie med udbud af al togtrafik.

Vi må derfor fra Rådet fortsat have fokus på, hvad der skal ske med DSB for at sikre, at togtrafikken forbedres og hænger sammen.

Se mere her: <http://www.trm.dk/da/politiske-aftaler/2015/aftale-om-passagertogtrafik-i-danmark-2015-2024>

Kritik af DSBs servicepolitik, herunder toiletforhold

Vi har gennem længere tid anket over, at mange DSB-stationer ikke mere har toiletter eller kun har toiletter med begrænsede åbningstider. Det samme gælder de fleste stationer på lokalbanerne i Nordsjælland. For flere lokalbaner gælder det endvidere, at man end har ikke toiletter i togene – hvilket man dog har i DSBs fjern- og regionaltog. Specielt rådsmedlem Ivan Lund Pedersen har beskæftiget sig med denne problemstilling. Rådets opfattelse er, at adgangen til acceptable og opdaterede toiletforhold i forbindelser med korte og lange togture bør betragtes som en selvfølgelighed. Ordentlige toiletforhold er et must og bør tilbydes tog- og buspassagerer og andre med relevant ærinde på stationerne som en del af den samlede service til dem, som rejser kollektivt. Vi blev opmærksomme på, at den 19. november er international toiletdag – det er FN, som har taget initiativet til denne nye mærkedag for at sætte fokus på et overset sundhedsproblem, der vedrører op imod 2,5 milliarder mennesker på kloden. Vi greb således Toiletdagen den 19. november som en oplagt anledning til for at ruske op i landets udbydere af togtrafik, primært DSB, som den største aktør på området: Se nu at få gjort noget ved dette presserende problem, skrev vi i en pressemeddelelse og i et debatindlæg, der blev bragt på selve dagen i Politiken den 19. november, sidste år. <http://politiken.dk/debat/ECE2458329/giv-os-nu-nogle-flere-toiletter-dsb/> Vi slår til lyd for, at de ansvarlige politikere og trafikskaber tager initiativ til hurtigt at få udarbejdet og realiseret en toiletplan, der giver de kollektive trafikanter en moderne toiletservice med åbningstider, der svarer til det tidsrum, hvor der køres med tog og busser til stationerne.

Iværksættelsen af Passagerpuls

I oktober 2014 startede et nyt initiativ under Forbrugerrådet Tænk, nemlig "Passagerpuls", der er et samarbejde med Transportministeriet for at arbejde for kundernes holdninger og rettigheder i den kollektive trafik. I foråret 2014 blev transportminister Magnus Heunicke og ordførerne fra regeringspartierne samt SF, Enhedslisten og Dansk Folkeparti enige om at afsætte 30 millioner kroner indtil 2018 til at give brugerne af den kollektive trafik en stærk stemme.

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk skal varetage passagerernes interesse og samtidig gøre det nemmere for trafikelskaber og politikere at komme i dialog med og få viden om passagererne.

Med Passagerpuls får brugere af den kollektive transport i Danmark for første gang en samlet repræsentation over for selskaber og myndigheder. Noget der i mange andre europæiske lande har eksisteret længe.

Vi har i RBT længe ønsket et tættere samarbejde med Forbrugerrådet Tænk, og i forbindelse med iværksættelsen af Passagerpuls har vi nu startet et samarbejde. Vi har afholdt vores første møde den 9. april hos Passagerpuls. Her deltog Kjeld A. Larsen, Leif Kajberg, Ole Iskov, Poul Kattler, Ivan Lund Pedersen og Niels Wellendorf.

Af emner vi drøftede var bl.a. krav til indhold i trafikkontrakter med operatører, herunder DSB, privatbanernes fremtid og organisering, internationale togforbindelser, herunder genetablering af nattog, letbaneudbygning i det centrale København, landsdækkende enkelt takstsystem samt lobbyvirksomhed overfor beslutningstagerne.

Se nærmere her: <http://passagerpuls.taenk.dk/>

Deltagelse i Trafikdage 2014 paa Aalborg Universitet

Følgende evaluering blev udsendt af Kjeld A. Larsen den 27. august 2014 efter deltagelse i Trafikdage 2014: "Som aftalt deltog jeg i dette års Trafikdage på Ålborg Universitet 25.-26. august. Ivan deltog tillige på vegne af NOAH-Trafik. Historik og udvikling for institutionen Trafikdage kan bl.a. læses i en artikel af Harry Lahrmann i Trafik & Veje, august 2014, s. 14-16. Jeg har ikke deltaget tidligere, men Ivan deltog med oplæg sidste år med baggrund i sin deltagelse i Trængselskommissionen.

Alt i alt synes jeg, at pengene, som tynger lidt vel rigeligt på vort beskedne budget, er givet godt ud (i alt 3.500 kr.). Bestemt ikke fordi alle præsentationer er fremragende, men mindst lige så meget fordi rammerne for at netværke er fremragende. "Gamle" bekendtskaber kan friskes op, og nye etableres blandt de omkring 300 deltagende: trafikforskere, forvaltningsfolk, politikere og øvrige NGO'er.

På førstedagen om formiddagen deltog jeg i linie 6 om Trafikpolitik, organisation og økonomi, hvor i alt tre ikke særlig interessante oplæg blev præsenteret, om eftermiddagen i en politikerhøring med deltagelse af Henning Hyllested, Kristian Bil Lorentzen og Rasmus Prehn samt Kurt Strand som ordstyrer, et rigtig spændende arrangement. Ivan deltog i linie 3 om trafikmodeller.

Om aftenen inden middagen, som fandt sted i Ålborgs nye, fantastisk smukke Musikhus på havnen, udrullede sig en ganske underholdende politikertime med de samme politikere og ordstyrer.

Blandt andendagens præsentationer, hvor jeg deltog i linie 2 om Mobilitet og byplanlægning og senere i linie 3 om Letbaner overværede jeg et par rigtig perspektivrige oplæg. Det første var en præsentation af to unge kvinder, Naja Poulsen, Lunds Universitet, og Lise Rask Hansen, Byskab, som fremlagde deres RUC-projekt "Ulige vej til mobilitet" om ulige social adgang til mobilitet, in casu indvandrerkvinder i isoleret boligområde. Jeg har skrevet hip hip i programmet ud for præsentationen. Jeg har gjort Naja opmærksom på RBTs eksistens og aftalt, at hun sender mig en mail med adgang til projektet.

Det andet perspektivrige projekt var en præsentation af "Letbaners indpasning i byen" ved Rasmus Dragenberg fra Niras, som handlede om den omfattende inddragelsesproces i forbindelse med projekteringen af letbanen i Odense."

Deltagelse i Fremtidens transport 2015 med titlen

"Hvordan sikrer infrastrukturen det regionale Danmark fordele af storbyernes vækst"

Dette års Fremtidens transport arrangement, det syvende i træk med de sædvanlige arrangører: TØF, IDA, DI Transport, Danske Regioner og its Danmark, fandt sted den 19. januar 2015 i Ingeniørhuset. Den kluntede titel dækker over alibiet for at opnå mere infrastrukturudvikling, specielt motorvejsudbygning, i Udkantsdanmark, således at storbyernes vækst kan dryppe på udkanten. Vor mangeårige bekendt Michael Svane, både formand for DI Transport og TØF, var som sædvanlig indleder og opsamler, og Kurt Strand endnu engang en glimrende ordstyrer. Arrangementet havde stor deltagelse af kommunale embedsmænd og politikere, især fra udkantskommuner, offentlige institutioner og private erhvervsinteresser, men forholdsvis få trafikforskere. Blandt de indledende oplæg var et yderst aggressivt af slagsen med krav om endnu mere midtjysk motorvej ved Palle Damborg, direktør for Jysk Display. Blandt de mange indsigtsfulde bidrag var oplæg fra Thorkild Ærø, direktør i Statens Byggeforskningsinstitut, og Jørgen Elmeskov, rigsstatistiker ved Danmarks Statistik. Alle oplæg kan ses på TØFs hjemmeside: <http://www.toef.dk>. Den afsluttende paneldebat havde tre politikere som deltagere, to fra blå side: Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre, John Brædder, borgmester i Guldborgsund Kommune, og to fra rød side: Carsten Hansen, S-minister for By, Bolig og Landdistrikter og Morten Kabel, teknik- og miljøborgmester i København – de to sidstnævnte med klare og fornuftige pointer set ud fra et bæredygtighedsperspektiv. Mest interessant var Pihl Lorentzens indlæg, som mest gik på en kritik af "den ufinansierede" Togfond. Det står klart, at Venstre ikke støtter timemodellen. Han går ind for, at København og Odense skal forbindes med en rejsetid på en time, men det gælder ikke Odense-Aarhus strækningen. Her træder ret tydeligt den underliggende hensigt frem: venstre er en varm tilhænger af en Kattegatforbindelse og dermed den dyre timekobling København-Aarhus - til skade for landets sammenhængskraft. Det opleves tydeligt, at han økonomisk er støttet af motorvejslobbyisten Palle Damborg. Vi har ofte diskuteret, om det giver mening at deltage i Fremtidens transport, i år til studenterpris på 500 kr., og svaret er ja: opsamling af viden, kendskab til aktørerne og muligheden for nyttig netværksdannelse begrundet deltagelsen.

Hovedstadsområdet

Metroland kontra letbaneland

Kontroversen omkring hvilken transportform, der skal satses på i den videre udbygning af den kollektive trafik i København, herunder hvor metro og letbane er det mest velegnede alternativ, er fortsat på dagsordenen. Men det er tilhængerne af mere metroudbygning, som har medvind.

"Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen"

Principaftalen mellem regeringen og Københavns Kommune, som blev offentliggjort den 14. maj 2014, omfattede følgende hovedelementer:

"Regeringen og Københavns Kommune er enige om at anlægge og finansiere en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Metroen anlægges af Metroselskabet I/S. I den forbindelse overdrager staten hovedparten af sin ejerandel af By & havn I/S til Københavns Kommune (40 procentpoint) som et bidrag til anlægget. Herved reduceres den statslige ejerandel fra 45 pct. til 5 pct.

Parterne noterer sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), som finansieres af By & havn I/S. Parterne noterer sig endvidere, at Københavns Kommune, som led i den fremtidige byudvikling i Nordhavnen, vil træffe beslutning om at anlægge et antal yderligere metrostationer på Nordhavnen som en forlængelse af den allerede vedtagne Nordhavnsmetro. Dette finansieres ligeledes af By & havn I/S."

Med aftalen er videreførelsen af M4 fra Nordhavnen via Københavns Hovedbanegård til Sydhavnen dermed besluttet. Den planlagte metro, som skal omfatte følgende fem metrostationer: v. Fisketorvet, v.

Frederiksholmsløbet, v. Slusen, v. Mozarts Plads og v. Ny Ellebjerg Station, skønnes i 2014-kroner at koste ca. 8,6 mia. kr., inklusiv 30 pct. korrektionsreserve. Sydhavnsmetroens ibrugtagning er planlagt til 2023.

Et yderst væsentligt aspekt ved aftalen er, at staten via finansminister Bjarne Corydons indsats næsten har skaffet sig af med medejerskabet til By & Havn og dermed har smøret Metroselskabets gæld af på Københavns Kommune. Aftalen betyder også, at staten nu har trukket sig ud af sin traditionelle forpligtelse til at medfinansiere eventuelt fremtidige metroudbygningssplaner i Hovedstadsområdet. Frederiksberg Kommune, som har haft yderligere metroudbygningssplaner på skrivebordet, har interessant nok ikke været inddraget i principaftalen. Som understreget i Metroselskabets rapport fra juni 2013 **"Cityringen. Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen"** så vil Sydhavnsmetroen først og fremmest hente passagerer blandt fodgængere og især cyklister, mens antallet af reducerede biler er beskedent, mindre end 1.000 pr. hverdagsdøgn, så metroudbygningen får ingen betydning for trængselsniveauet i København.

Principbeslutningen om etablering af en Sydhavnsmetro blev fulgt op af en **vedtagelse i Folketinget** den 5. februar 2015.

"Rådet for Bæredygtig Trafik: Metrolobby hindrer letbaneplaner"

På opfordring deltog RBT ved Kjeld A. Larsen i Transportdebatten på Altinget Transport. Debatten "har til formål at fokusere og styrke den transportpolitiske debat i Danmark". RBTs formand benyttede sig af lejligheden til at slå et slag for det første punkt i rådets Arbejdsprogram 2014-2015: "Aktiv indsats for at fremme letbaner med særligt henblik på etableringen af et letbanesystem, som også omfatter Københavns Kommune". I artiklens underrubrik med følgende ordlyd "Letbaner kan hindre øget bilisme og trængsel i hovedstaden. Desværre er der en stærk metrolobby, som hindrer letbaneplanerne" anslås ærindet: at pege på de stærke kræfter, som arbejder for fortsat metroudbygning frem for et overfladebaseret alternativ i form af et letbanesystem: By & Havn, Metroselskabet, Movia og Københavns Kommunes overborgmester og hans økonomiforvaltning.

Konsulentnotat om metro til Rødovre

Drømmen om endnu flere metrolinjer i Hovedstadsområdet er ikke slut. Konsulentfirmaet Tetraplan har på bestilling fra Rødovre Kommune udarbejdet en rapport om økonomien i en 6,3 km lang metrostrækning fra et afgreningskammer ved trafikknudepunktet Flintholm via Rødovre Centrum til Rødovre Station. Prisen forventes at blive på 8,9 mia. kr., og projektet kan først forventes realiseret i 2040. Ifølge en artikel "Notat: Metro til Rødovre koster 8,9 milliarder" i Ingeniøren den 16. februar 2015 af journalisten Mathias Skov Johansen forventer Tetraplan og kommunen, at halvdelen af metrolinjen kan finansieres af staten. Denne forventning kan vække nogen forundring set i lyset af statens succes med at komme ud af økonomiske forpligtelser i forbindelse med eventuel fremtidig metrolinjeudbygning i Københavns Kommune.

Beslutning om analyse af sammenhængende letbane/RBT-net i Storkøbenhavn

I forlængelse af aftalen "Bedre og billigere kollektiv trafik" vedtog de alternative forligsparter den 12. juni 2014 **"Aftale mellem regeringen (socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om: Metro, letbane, nærbane og cykler"**. Aftalen om "Trafikmilliarden" omfattede en række beslutninger vedrørende statslige bidrag til metro- og letbaneudbygning. Der blev således afsat en reservation til afgreningskammer til Sydhavnsmetroen på i alt 263 mio. kr., en merbevilling på 227 mio. kr. til Aarhus Letbane I/S i forbindelse med projektets fordyrelse, en bevilling på 50 mio. kr. til ændring af linjeføringen for Ring 3 letbanen med etablering af et ekstra stop på DTUs område og endelig 22 mio. kr. til udarbejdelse af analyse af et sammenhængende letbane/BRT-net i Storkøbenhavn. Det er intentionen, at der på baggrund af analysen skal "udarbejdes et beslutningsgrundlag for et sammenhængende letbanenet i Storkøbenhavn, hvor en række mulige linjeføringer for højklassede kollektive løsninger vil blive belyst". Den statslige udmøntning forudsætter lokal medfinansiering, som bliver varetaget af Region Hovedstaden. Københavns Kommune bidrager ikke økonomisk til analysearbejdet, men indtræder alligevel i analysegruppen. RBT vil fortsat følge op på, hvorledes beslutningen føres ud i livet.

Københavns og Frederiksberg kommuner

Budgetaftale 2015 i Københavns Kommune:

Udredning af letbane på Frederikssundsvej

Med budgetaftalen 2015, indgået september 2014, mellem S, Ø, RV, SF og DF besluttedes det at afsætte 6,0 mio. kr. 2015-2017 til udredning af letbane på Frederikssundsvej (med endestation ved Nørrebro station). Letbanen skal bedst muligt understøtte en revitalisering af Tingshøj-Husum. Derudover blev det fastslået, "at det på baggrund af udredningen skal undersøges, om metrobetjening i Nordvest (M6) vil være relevant på lang sigt, samt hvordan denne kan hænge sammen med en letbane på Frederikssundsvej." Så tanken om fortsat metroudbygning er stadig levende!

Forslaget om frilægning af Ladegårdsåen – kombineret med biltunnel!

Med budgetaftalen 2015 blev der afsat midler på 1,4 mio. kr. i 2015 til udarbejdelse af en teknisk foranalyse af muligheden for at etablere en tunnel og anlægge en åpark langs Ågade og Åboulevard. Følgende blev fastslået: "Parterne er enige om at foretage en mere detaljeret vurdering af forudsætninger, konsekvenser for trafikafviklingen og omkostninger ved projektet". Kjeld A. Larsen har opnået aktindsigt i kommissoriet for tunnelprojektet, hvoraf det fremgår, at projektet skal starte ved og derved overflødigøre Bispeengsbuen og afsluttes ved søerne.

Høringssvar: Kommentarer til "Cykelpolitik 2013-18", Frederiksberg Kommune

Et høringssvar til Frederiksbergs Kommunes cykelstrategi "Cykelpolitik 2013-18", som blev indsendt af Kjeld A. Larsen til kommunen den 21. august 2014, omfatter følgende hovedmålsætning: "Sammenlignet med 30 % i 2012 skal minimum 40 % af alle ture i 2018 foretages på cykel". Målet skal opnås via 8 indsatsområder, heriblandt fremkommelighed og sikkerhed for cyklister. Forud for indsendelsen af høringssvaret havde Kjeld et nyttigt koordinerende møde med formanden for Cyklistforbundet på Frederiksberg, Jette Gotsche, som tillige er nyudnævnt landsforkvinde for Cyklistforbundet. Høringssvaret omfattede bl.a. følgende elementer: de manglende cykelstier, for smalle cykelstier, ringe cyklistfremkommelighed i kryds og manglende cykelparkeringskapacitet. Et gensvar på høringssvaret ved projektleder for cykelpolitiken, Lone Andersen, indløb først den 18. februar 2015.

Deltagelse i workshop om cykelpolitik for Frederiksberg Kommune

Frederiksberg Kommune har afholdt en række workshops om kommunens cykelpolitik, både forud for vedtagelsen af og som opfølgning på cykelstrategien. Til den efterfølgende workshop om indsatsområdet fremkommelighed og sikkerhed for cyklister den 3. februar 2015 var bl.a. indbudt Cyklistforbundets formand Jette Gotsche, RBTs formand Kjeld A. Larsen og cykelsekretariatschef fra Københavns Kommune Niels Jensen tillige med en repræsentant fra Københavns Politi. Resultatet af workshoppen blev fremlæggelsen af en lang række konstruktive forslag, hvoraf de mest vidtgående til varetagelse af de bløde trafikanters interesse næppe har mulighed for at nyde politikerfremme. Men det positive for RBTs image er, at vi blandt kommunale embedsmænd betragtes som en seriøs samarbejdspartner.

Deltagelse i Indre By Lokaludvalg

Om **formålet med Indre Bys Lokaludvalg** står følgende på udvalgets hjemmeside www.indrebylokaludvalg.kk.dk :

"Indre By Lokaludvalg skal styrke det lokale demokrati ved at være bindeled og sikre dialog mellem københavnere i Indre By og politikerne i Københavns Borgerrepræsentation i alle spørgsmål, som har særlig betydning for Indre By. Du kan læse mere om aktuelle sager her på hjemmesiden eller på www.blivhoert.kk.dk

Indre By Lokaludvalg er forpligtet til at afgive høringssvar til Borgerrepræsentationen, Økonomiudvalget og de stående udvalg, inden der træffes endelig beslutning i sager af særlig betydning for Indre By.

Samtidig kan lokaludvalget udtale sig internt i kommunen og til eksterne myndigheder om lokale spørgsmål. Lokaludvalget kan også stille forslag til de politiske udvalg i Borgerrepræsentationen.

Lokaludvalget har desuden til opgave at fremme demokrati-, kultur- og netværksaktiviteter og har til dette formål en pulje på ca. 2,6 mio. kr. årligt.”

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden, i Det Grønlandske Hus i Løvstræde. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer: Christian Christensen (sekretariatsleder, for både Indre By og Christianshavns Lokaludvalg), Lene Bislev (kommunikations- og projektmedarbejder) og Line Marianne Pedersen (vikarierende kommunikations- og projektmedarbejder), har en flot og velfungerende hjemmeside med et idékort, hvor borgerne elektronisk kan komme med gode ideer til byens udvikling. De to lokaludvalg har adresse i Huset, Rådhusstræde 13. Miljøpunkt Indre By & Christianshavn, som er underlagt de to lokaludvalg, bor fortsat på den gamle adresse Rådhuspladsen 77.

LU har fundet en rigtig god arbejdsform, specielt hvad angår borgerinddragelsesprocessen. Et ganske stort antal startredegørelser (går forud for udarbejdelse af lokalplanforslag) og lokalplanforslag forelægges LU, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringssvar. Københavns bystyre og er blevet mere åbent for dialog, og et væld af initiativer strømmer ud fra forvaltningerne, adskillige forbundet med den noget provinsielle strategi at blive en metropol i verdensklasse, men også mange med et grønt og visionært sigte, hvor de bløde trafikanter sættes i centrum. Specielt har lokaludvalget opnået stor respekt for sine borgerdialogprocesser, hvor forvaltningsfolk ofte inddrages som medaktører.

RBTs repræsentant i Indre By lokaludvalg Kjeld A. Larsen er sammen med Ingolf Ibus tovholder for lokaludvalgets største arbejdsgruppe, Byudviklingsgruppen, som holder møde en gang om måneden og her tilrettelægger en hel del opgaver med trafikindhold og indstiller løsningsforslag over for lokaludvalget.

Hovedaktiviteter med trafikindhold i 2014 og 2015

En stor del af temaerne for lokaludvalgets borgerdialog vedrører trafikforhold, om ikke direkte så med trafikelementer, specielt hvad angår de kommuneplanfastlagte, ofte urimelige bestemmelser om etablering af p-pladser i forbindelse med udvidelse af bebyggelsesgraden på eksisterende matrikler, uanset om bebyggelsen er lokaliseret klods op af eksisterende eller kommende knudepunkter for kollektiv trafik. I planlægningsammenhæng betragtes begrebet stationsnærhed åbenbart som irrelevant, når det drejer sig om regulering af bilstadfærd.

Følgende temaer har været udsat for borgerdialog i perioden: Forslag til kommuneplanstrategi 2014 (den 13. maj 2014), Events i Indre By (den 22. maj 2014), Cykelparkering (den 26. maj 2014), Området syd for kastellet i forbindelse med reetablering af det nedbrændte Frihedsmuseum (den 26. november 2014), Forslag om bebyggelse på Tivoli hjørnet (den 3. december 2014), Sankt Annæ Projektet (den 21. januar 2015), Cykelbro over Inderhavnen fra Christians Brygge til Langebrogade (den 21. januar 2015), Teknik- og miljøforvaltningens udkast til Parkeringsredegørelse 2015 (den 14. januar 2015), Parkering i Indre By (den 5. februar 2015) og Turistbusser i indre By (den 23. marts 2015).

Studentgruppe fra WPI på gæsteophold hos Miljøpunkt Indre By

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn er i foråret 2015 vært for en studentgruppe fra det amerikanske universitet Worcester Polytechnic Institute, som skal arbejde med et projektforslag om en eventuel biltunnel under H.C. Andersens Boulevard i forlængelse af forslag om reetablering af Ladegårdsåen og biltunnel under Ågede/Åboulevard. Kjeld A. Larsen er blevet bedt om og har accepteret at være vejleder for gruppen. Miljøpunkt Nørrebro vil som tidligere modtage et studenterhold fra samme universitet, som fortsat skal arbejde med Ladegårdsprojektet og biltunnel.

Internt RBT-arbejde

Organisatorisk

På **generalforsamlingen den 29. april 2014** valgtes følgende til Rådet, som er **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Lars Barfred, Ole Iskov, Leif Mogens Kajberg, Hanne Dalhoff Knudsen, Kjeld A. Larsen, Sune Lorenz Nielsen, Ivan Lund Pedersen, HansHenrik Samuelsen, Bruno Schwede, Gunnar Bjørn Thomsen, Niels M. Uldall og Niels Wellendorf. Som suppleanter valgtes Karl Vogt-Nielsen og Søren Christensen. Jens Junghans blev genvalgt til revisor.

Konstituering

På første rådsmøde efter generalforsamlingen konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Leif Kajberg som næstformand, Hanne Dalhoff Knudsen som kasserer, Sune Nielsen som ansvarlig for hjemmesiden og Gunnar Bjørn Thomsen som referent.

Udkast til Arbejdsprogram 2014-2015 for RBT blev diskuteret og vedtaget:

Arbejdsprogram for RBT 2014-2015

- 1/ Aktiv indsats for at fremme letbaner med særligt henblik på etableringen af et letbanesystem, som også omfatter Københavns Kommune
- 2/ En fortsat deltagelse i indsatsen for at undgå etablering af en havnetunnel i København samt medvirke aktivt i bestræbelserne på at undgå vedtagelse og anlæg af Hærværksmotorvej i Jylland
- 3/ Bevarelse af Grindstedbanens tracé og aktiv støtte til planerne om genåbning af Grindstedbanen for person- og godstrafik. Rådet følger og bidrager endvidere aktivt til kampen for at bevare Tølløsebanen
- 4/ Opgradering af Rådet for Bæredygtig Trafiks organisation. En løsning på problemet med ajourføring af indholdet på Rådets hjemmeside og forbedret hjemmesidedesign skal have høj prioritet.
- 5/ Rådet planlægger og indbyder til et forudgående arrangement i forbindelse med næste års generalforsamling (2015), der kan tjene som inspirationskilde for arbejdet i RBT.

Gennemførelse af arbejdsprogrammet

Det må konstateres, at RBT i den forløbne rådsperiode har gjort sig store anstrengelser for at leve op til sit arbejdsprogram. Som det fremgår af beretningen har vi bidraget til den fortsat pågående debat om at få etableret et letbanesystem i København; det er nu besluttet, at analysearbejdet skal iværksættes. Debatten om den gennemgående Havnetunnel i København er gået noget i stå og er nærmest blevet erstattet af planer om en biltunnel under Åboulevarden. Vi har fortsat fokus på at få forpurret en Hærværksmotorvej, specielt i et samarbejde med JMOM. Vi har brugt mange kræfter på at få bevaret Grindstedbanens spor, bl.a. via underskriftindsamling, og på at få bevaret Tølløsebanen. Det er lykkedes at få opgraderet hjemmesiden, takket være Sune Niensens og senest Poul Kattlers indsats. Via indsats fra især Niels Wellendorfs og Leif Kajbergs side har RBT oparbejdet en aktiv facebookside. Trods store anstrengelser lykkedes det ikke at få arrangeret et debatmøde om Københavns store indfaldsveje forud for generalforsamlingen. Blandt de inviterede oplægsholdere, som omfattede både fagfolk og politikere, var der ikke den store lyst til at stille op og fremsætte visioner for en mere bæredygtig trafikudvikling, såfremt den skal foregå på bilisternes bekostning. Det er ganske ærgerligt.

Medlemstal og medlemsinformation

Med omkring 50 medlemmer primo april 2015 er foreningens medlemstal alt for beskedent. Vor praksis med en bedre medlemspleje via udsendelse af et par nyhedsbreve om året vægter vi fortsat højt, men såfremt vi ønsker at skaffe nye medlemmer, specielt blandt unge og blandt kvinder, skal vores indsats være mere målrettet. Kommunikationsarbejde er en svær og tidskrævende proces, som vi er langt fra at mestre tilfredsstillende. Vor større indsats via hjemmesiden og de sociale medier kan skabe større interesse og opbakning til rådets holdninger og indsatser på trafikområdet. Indtil videre må vi konstatere, at RBT's trafikpolitiske synspunkter er mest kendt blandt politikere og embedsmænd end i medierne og hos offentligheden generelt.

Rådet har i årets løb afholdt ni rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været følgende: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser; drøftelse af visionær anvendelse af de store indfaldsveje til København og planlægning af offentligt møde herom; planlægning af nattogskampagnen; planlægning af mødet med transportminister Magnus Heunicke, den forudgående udarbejdelse af notater og den efterfølgende bearbejdning og rundsendelse af notaterne til relevante

myndigheder og centrale personer; drøftelse af ny kontrakt med DSB og udarbejdelse af notat desangående; DSBs nedskæringspolitik, specielt de manglende toiletter; privatbanernes forhold, Grindstedbanens og Tølløsebanens bevarelse; opfordring til iværksættelse af et forbrugsbaseret klimaregnskab over for stat, Københavns Kommune og Klimarådet; deltagelse i skribentpaneler hos Altinget Transport og Arbejderen; udarbejdelse af adskillige høringssvar; deltagelse i en lang række trafikkonferencer; deltagelsen i Indre By Lokaludvalg; arbejdet i facebookgrupperne "Grindstedbanens Venner", "Rådet for Bæredygtig Trafik" og "Nej til flere biler i København"; opprioriteringen af hjemmesiden, kommunikationsstrategi og udsendelse af nyhedsbrev til medlemmerne; udarbejdelse og vedtagelse af et sæt "Principper for bæredygtig trafik", som nu er lagt på rådets hjemmeside; udarbejdelse af forslag til arbejdsprogram 2015-2016 og planlægning af generalforsamling 2015 og debatmøde forud for denne.

Sekretariatsarbejde

Formandskabets samarbejde i det forløbne år har fungeret tilfredsstillende, hvilket har bidraget til kontinuitet i planlægning af rådsmøderne. Vi har adskillige gange drøftet vore intentioner om at søge finansiel støtte til rådets aktiviteter, men intentionerne har ikke udfoldet sig til handlinger. Vi skal have sat gang i diskussionen om, til hvilke udadrettede aktiviteter vi eventuelt kan opnå støtte og hvor, således at et mere udadrettet rådsarbejde kan sættes i værk.

Kjeld A. Larsen

April 2015