

Beretning 2017 Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks sekstende ordinære generalforsamling 25. april 2017

”De målsætninger er helt urealistiske at nå. Vi må nok indrømme, at det blev for ambitiøst i 2009. Så tiden er inde til at revurdere målene,” siger transportordfører Kristian Pihl Lorentzen. ”Vi siger åbent og ærligt, at nu er det vejenes tur. Og derfor er vi ikke med på at sætte ambitiøse mål for den kollektive trafik, som ender med, at vi ikke kan investere i veje,” siger Kristian Pihl Lorentzen og fortsætter: ”Det er ikke noget mål i sig selv for Venstre at tvinge trafikken over på jernbanen eller bussen. Det må folk selv bestemme.”

Altinget| 2. marts 2017

”Frihed, fremgang og fremtid **Jeg har tre overordnede dagsordener som transport-, bygnings- og boligminister: Frihed, fremgang og fremtid.**

Vi skal have mere frihed i Danmark til at gøre, som man vil, så længe man ikke skader andre.”

Med venlig hilsen Ole Birk Olesen

Nyhedsbrev 2. marts 2017

Bredt flertal afsætter 762 millioner kroner til bedre og billigere kollektiv trafik

”For S, DF, EL, R og SF er det afgørende, at man har adgang til god, kollektiv trafik lige meget hvor i landet, man bor og arbejder.

Derfor udmønter forligspartierne samlet 762 millioner kroner til forbedringer af den kollektive trafik over de næste to år.

Det er det største beløb, der er blevet afsat siden finansloven.”

Bedre og Billigere 10. februar 2017

Den trafikpolitiske situation

”Frihed, fremgang og fremtid” – der ikke grænser for ”floskernes fulde firspring” i den superliberalistiske nye transportminister Ole Birk Olesens manifest fra 2. marts 2017. I den ny trekantsregerings regeringsgrundlags kapitel 11, afsnittet **Flere midler til investeringer i bedre infrastruktur**” aflæses tydeligt, at mere vejinfrastruktur har første prioritet på transportområdet.

”Regeringen ønsker at gennemføre flere samfundsøkonomisk fornuftige investeringer i bedre infrastruktur. Det kan f.eks. være **en ny midtjysk motorvej, en havnetunnel i København, en forlængelse af Hillerødmotorvejen og en motorvej til Kalundborg.** Af disse projekter foreligger der i dag kun et færdigt

beslutningsgrundlag for Kalundborgmotorvejen. Regeringen vil derfor tilvejebringe et beslutningsgrundlag for de øvrige projekter”.

Det problematiske i den programmatiske opprioritering af vejinfrastruktur og biltrafik ligger præcis i sammenstødet med ministerens ideologiske frihedsprincip: frit valg på alle hylder, ”så længe det ikke skader andre”. Det er jo her den ny politiske alliance skal angribes. Regeringen påberåber sig gang på gang sin legitimitet i forhold til befolkningen, men regeringen er jo kun legitim i teknisk parlamentarisk forstand, dvs. så længe den har et folketingsflertal i ryggen, men i den faktiske verden er regeringen en mindretalsregering, som hviler på et labilt DF’s støtte. Det er ikke et flertal af husstandene i Danmark, som er bilejere, specielt ikke i de store byer, og langt fra i centralkommunerne i Hovedstadsregionen. For disse mange borgere er den kollektive transport og cyklen de uundværlige transportformer, som får disse borgeres livsform til at hænge sammen i hverdagen. Og større vægt på mere vejinfrastruktur virker netop begrænsende på den kollektive trafiks, cyklisternes og de gåendes mobilitet: flere biler, både i kørende og parkeret udgave, fylder, spærrer og begrænser de øvrige trafikanters mulighed for at komme frem og udfolde et liv uden at blive truet på deres sikkerhed og sundhed. Derudover reduceres kollektivisternes mulighed for at være mobile via manglende kapacitet i specielt myldretiden og via billetprisernes himmelflugt, samtidig med at det er blevet stadig billigere at erhverve sig og køre bil via gentagne nedsættelser af registreringsafgiften, i sidste omgang for specielt de store energitunge biler, og faldende benzinpriser.

Den store fordel set med befolkningsflertallets og RBT’s øjne er netop den parlamentariske situation tillige med regeringens finanspolitiske optik: der skal både udvises sparsommelighed og samtidig sikres de mest velbeslåede boligejere en reduktion i boligskatten.

Det mest markante eksempel på det alternative flertals potentiale er netop forligskredsen ”Bedre og Billigere”s vedtagelse at afsætte 762 millioner kroner til den kollektive trafik og cyklisme.

Vedtagelsen blev ledsaget af følgende drillende kommentar fra DF’s transportordfører Kim Christiansen: ”Det er ærgerligt at vi ikke har kunnet få regeringen med, men når den ikke ønsker at være en del af aftalen, så må vi jo gøre det på denne her måde” – Altinget den 10. februar 2017.

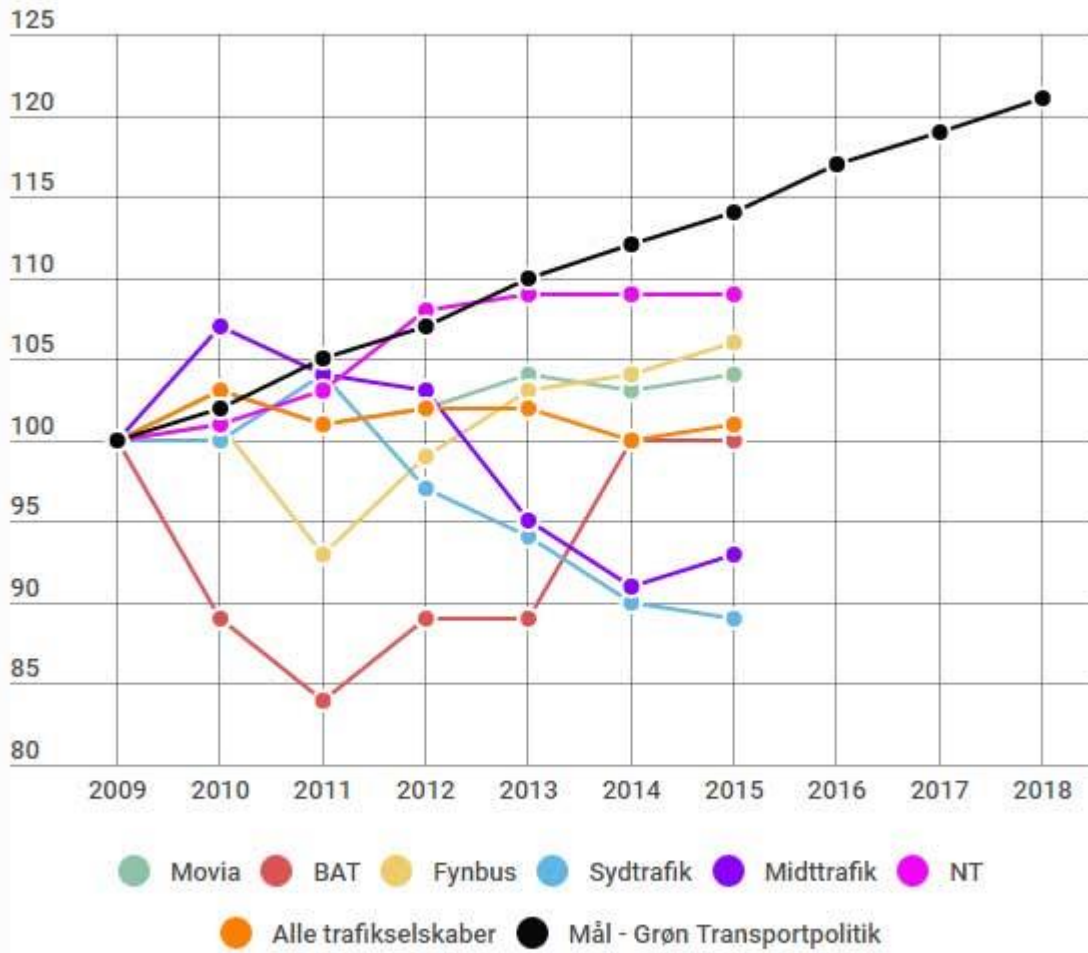
Men vi skal være meget bevidste om, at DF’s støtte til mere kollektiv trafik er en ustabil støtte. På det seneste har Kim Christiansen sluttet op om Venstres nye udspil om at skrotte målsætningen fra ”Aftale om grøn transportpolitik” fra januar 2009 – Altinget den 2. marts 2017. Det fremgår af denne trafikaftale, hvor alle daværende partier, med undtagelse af EL, var parter, at hovedparten af trafikvæksten skal foregå inden for den kollektive trafik. DK er jo ej heller en frontløber på klimaområdet, tværtimod.

Bæredygtighedsmålsætninger på transportområdet er under pres

Venstres transportordfører Bil Lorentzen har inviteret til en trafikkonference med titlen ”Fremtidens transport og trafikale investeringer – Skal fremtidens trafikmilliarder bruges på asfalt eller skinner?” den 26. april på Christiansborg. Svaret på spørgsmålet er givet på forhånd i og med, at det alene er asfalt- og billobbyen, som er inviteret med som oplægsholdere: DI Transport, Danske Erhverv, CO Industri og Dansk Metal, DLG, DTL ITD og FDM. Den kollektive transports og cyklismens repræsentanter blev bevidst undgået, og et deltagergebyr, uset i forbindelse med konferencer på Christiansborg, skal nok holde NGO’erne væk. Via en indsats fra Cyklistforbundets side kom programmets oplægsholdere til at omfatte en repræsentant fra Cyklistforbundet i form af medlem af Cyklistforbundets hovedbestyrelse og Randers Byråd, venstremanden Jens Peter Hansen.

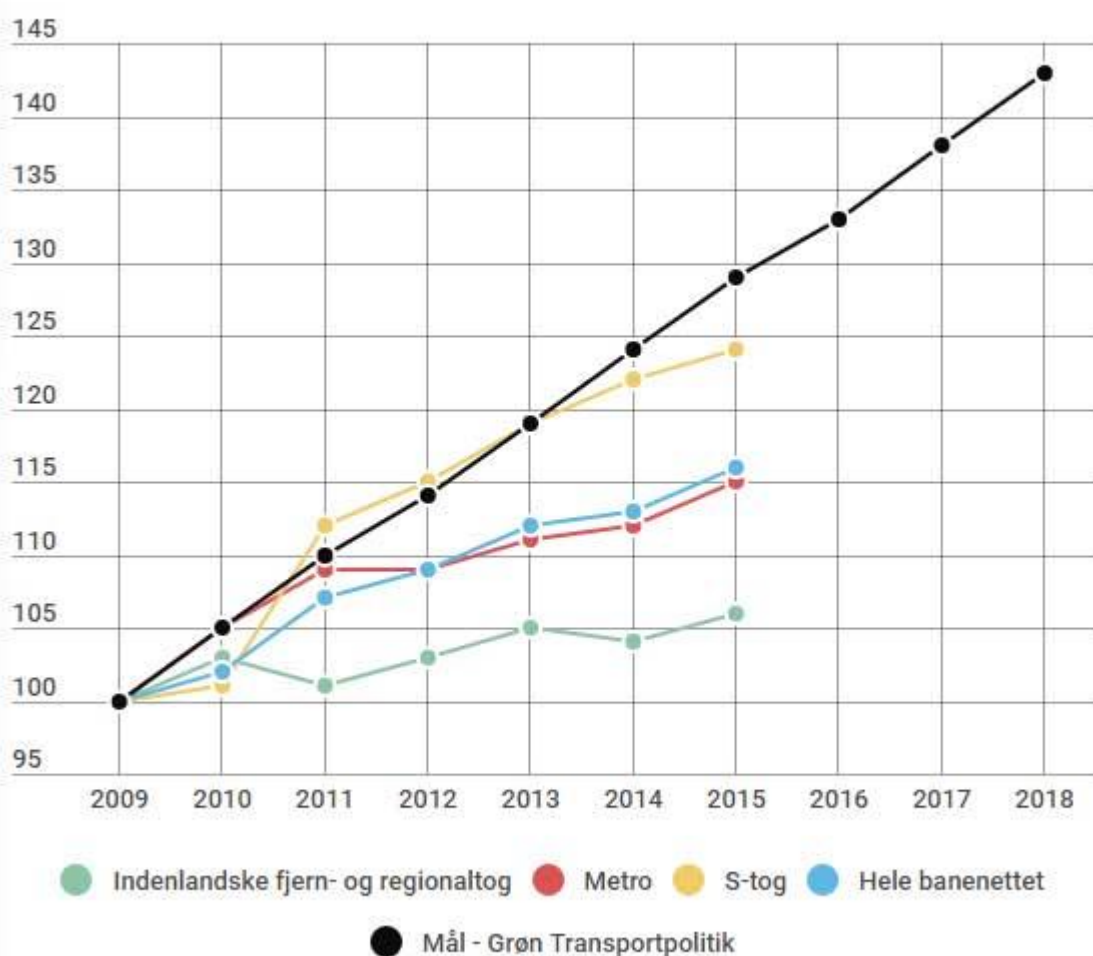
Bil Lorentzen er fortaler for, at hovedmålsætningen i ”Aftale om grøn transportpolitik”, som hans parti selv har været med til at formulere sammen med alle FT’s partier, med undtagelse af EL, bør skrottes, nemlig at hovedparten af trafikvæksten skal foregå inden for den kollektive trafik. I realiteternes verden har vejtransporten haft førsteprioritet i adskillige årtier, eksempelvis i form af reduktion af registreringsafgiften siden 1990’erne, tillige med faldende brændstofpriser, mens billetpriserne i den kollektive trafik kun har set bevægelse i en retning: opad, begge prisudviklinger målt i forhold til det generelle prisniveau. En ny COWI rapport fra marts 2017 demonstrerer, at udviklingen i form af påstigere i både bus- og togtrafik fra 2009 til 2015 halter langt efter målsætningen fra ”Grøn Transportpolitik”: at personkilometer i togtrafikken som minimum skal fordobles frem mod 2030, mens bustrafikken skal stige med 50 procent. Eneste undtagelse er S-tog, som næsten følger målsætningen. S-togs passagerfremgang skyldes i øvrigt adgang til gratis cykelmedtagning.

Udvikling i bustrafik 2009-2015 (påstigere)



Beregninger er udført af Cowi på baggrund af tal fra Trafikstyrelsen

Udvikling i togtrafik 2009-2015 (påstigere)



Beregninger er udført af Cowi på baggrund af tal fra Statistikbanken

I **Københavns Kommune** stiller Jacob Næsager, gruppeformand for Konservative, et forslag i BR om, at antallet af kommunale bilparkeringspladser skal følge befolkningstallet (refereret i Cityavisen den 1. marts 2017). Det er en borgerret for de mange nytillflyttende københavnere at anvende og parkere deres eventuelle bil i byen. Da der ikke er plads på overfladen skal de nye biler parkeres i underjordiske p-anlæg. De borgerlige partier perspektiverer desværre ikke, hvordan vi skal forholde os til den stærkt voksende biltrafik som resultat af en demografiregulering af antallet af p-pladser, at flere p-pladser skaber mere biltrafik, og at p-anlæg i konstruktion koster kassen - hvem skal betale regningen: borgerne i almindelighed eller bilejerne?

Folketingsmedlem Lars Aslan Rasmussen fra S stillede den 17. februar 2017 følgende spørgsmål til transportminister Ole Birk Olesen (Spørgsmål nr. S 758):

”Hvad er ministerens holdning til, at en beboerlicens til Parkering Københavns 100 pct. kommunalt ejede offentlige P-pladser koster ca. 700 kr. om året, medens en beboerlicens til By & Havns 95 pct. kommunalt ejede P-pladser koster ca. 12.000 kr. om året”?

Ministerens svar omfattede bl.a. følgende passus, som fortæller, hvad det reelt koster at oprette og vedligeholde p-huse:

”**By & Havn** har oplyst følgende:

”Københavns Kommune har via lokalplanvedtagelser besluttet, at parkering i nye udviklingsområder primært skal foregå i fælles anlæg og ikke på gadeplan/i terræn. **Dette gælder for alle nye udviklingsområder og således ikke kun for By & Havns områder.**

Priserne for parkering i By & Havns områder er fastsat på baggrund af udgifterne til opførelse og vedligeholdelse af P-husene samt ejendomsskatter, grundejerforeningsbidrag, lys, bomanlæg, rengøring, administration m.v. Udgifter til parkeringsanlæggene betales således af dem, der bruger parkeringsanlæggene.”

Begivenheder og RBT indsats

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

Det internationale niveau

Den europæiske kamp for at bibeholde internationale nattogsforbindelser

Det har været et begivenhedsrigt år.

Aktivism: RBT organiserede en lille og vellykket flashmob på Kbh. H. den 8. juni 2016 <http://kattler.dk/Forbered-en-ferie-uden-flyvning.html>

RBT var med i Berlin den. 10. december 2016 for at protestere mod de tyske baners lukning af deres nattog <https://goo.gl/photos/CCTrop9awHuRq6zk8>

I Danmark: RBT beskrev i foråret et realistisk scenarie, som DSB kunne tage i brug for at køre hurtige IC-tog København-Kolding-Hamborg med el-lokomotiver, der allerede er i bestilling. Den 17. august 2016 skrev en række ngo'er til ministeren om situationen om mulige forringede tog til Hamburg <http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/284-forslag-til-bedre-togbetjening-mellem-danmark-og-tyskland> Den 16. november svarede ministeren: ”Jeg er enig med jer i, at det vigtigt, at der også i fremtiden er gode muligheder for at benytte toget på rejser til Tyskland. [Det er] mit indtryk, at DSB på trods af den pressede materielsituation

forsøger at sikre, at muligheden for at benytte toget til rejser til Tyskland fortsætter på det eksisterende niveau også fremadrettet selv med udfasningen af ICE-TD.”

I DSB's notat til ministeren den 16 september skrev DSB: ”DSB er imidlertid enig i, at den skitserede løsning (fra RBT) kan afhjælpe kapacitetsmanglen i den internationale trafik på længere sigt. Derfor vil DSB lade materiel- og køreplansforslaget indgå i overvejelserne om den fremtidige trafik. I forvejen har DSB en god og konstruktiv dialog med Deutsche Bahn om mulige scenarier for den fremtidig togbetjening mellem Danmark og Tyskland.”

- Ministeren anser at udfordringen alene skyldes udfasningen af ICE-TD, men er tilsyneladende ikke opmærksom på at forbindelsen over Rødby lukker i adskillige år (2021-28). Siden er der skiftet minister.
- DSB har en dialog med DB om forbindelsens fremtid - og de er udmærket klar over at Femern skal lukkes.

DSB er altså tilsyneladende inde på samme tankegang som RBT. Men de ønsker ikke at melde noget ud, før det er strengt nødvendigt pga den anstrengte materielsituation med IC4-togene, de ønsker ikke en åben dialog. RBT ønsker, at DSB bliver presset til at handle rettidigt, gerne så lokomotivtrukne tog i en reduceret køreplan kan køre København-Kolding-Hamburg allerede fra sommeren 2020. For så vil det være muligt at sætte et ÖBB-nattog på krogen. ÖBB vil evaluere deres rutenet med virkning for ændringer i 2019/20. Vi planlægger spørgsmål til ministeren og planlægger at kontakte ÖBB direkte.

Internationalt: 2016 har været præget af masser af aktivisme, ikke mindst i Frankrig, omkring nedlæggelser af nattog. Situationen ændrede sig i Mellemeuropa dramatisk, da DB trak sig helt ud af markedet og de østrigske baner ÖBB indsatte NightJet nattog på knap halvdelen af de tyske strækninger i december 2016. Historien om DB er tragisk, men lærerig. Men med ÖBB er der kommet en ny optimisme ind på scenen. De franske kampe har medført nogle indrømmelser.

Danske ngo'er skrev i foråret direkte til EU-kommissær Bulc om nattogene. Det kom der et spændende svar ud af, som nu foreligger på dansk, engelsk og tysk. <http://back-on-track.eu/eu-commission-stand-on-the-issue-of-night-trains/> Flere opfølgende spørgsmål er sendt og besvaret fra Europaparlamentet, hvor en række parlamentarikere er sympatisk indstillet og samarbejder med det netværk Back-on-Track.eu, hvor også RBT er aktivt involveret. Senest er der nu indkaldt til politisk ”topmøde” i Bruxelles den 9. maj 2017, hvor aktivister, store ngo'er og medlemmer af Europaparlamentet mødes. <http://back-on-track.eu/meeting-in-brussels-on-9-5-the-political-fight/>

Der er faktisk masser af nattog tilbage i Europa. Alle er sikkert præget af samme vanskeligheder, men der er også medvind. Både i Sverige (Laplandstrafikken er sikret, og trafikken til Østersund/Storlien bliver genoptaget i fuldt omfang), England og med en række små operatører er der optimisme, ligesom hos ÖBB, der melder om

overopfyldte forventninger. Listen over tog er lang: <http://back-on-track.eu/list-of-european-night-trains/>

Møde med EU-kommissær for transport Violeta Bulc

På et møde den 9. september 2017 på Nordatlantens Brygge med EU-kommissæren for transport Violeta Bulc deltog Keld Simonsen, som stillede forslag om forskning vedrørende cyklers, bilers og offentlig transports hurtighed i dør-til-dør analyser. Hun var positivt stemt for forslaget og inviterede RBT til at sende det til netadressen citizens-dialogues@ec.europa.eu

Statslige/nationale niveau

Den ny VLAK-regering

I slutningen af november dannede Venstre en ny regering sammen med Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance, den såkaldte VLAK-regering, hvor Venstres leder Lars Løkke Rasmussen fortsatte som statsminister, mens Liberal Alliances leder Anders Samuelsen blev udenrigsminister og de konservatives leder Søren Pape Poulsen blev justitsminister. Regeringsgrundlaget, den såkaldte Marienborg-aftale, blev fremlagt søndag den 27. november, og ministeroverdragelserne fandt sted den 28. november 2016.

Marienborgaftalen

https://www.regeringen.dk/media/2711/final02_regeringsgrundlag2016_upload.pdf

Set med RBT's trafikpolitiske øjne er to af regeringsgrundlagets 27 kapitler de mest interessante, nemlig kapitel 11. Infrastruktur der skaber vækst og kapitel 22. En bæredygtig grøn omstilling. Der kan konstateres nogle åbenbare modsætninger mellem indholdet i de to kapitler. I kapitel 22 fik de konservative sat et fodspor med nogle rimeligt ambitiøse klimapolitiske målsætninger, herunder at regeringen vil "påtage sig et ambitiøst 2030 mål for reduktion af udledninger uden for kvotesystemet (dvs. bl.a. transport)" og "vil udarbejde en omkostningseffektiv strategi for opfyldelse af Danmarks reduktion i 2030 inden udgangen af 2017" – et løfte som man siden hen er løbet fra – og man fik i øvrigt reddet Klimarådet fra nedlukning.

"Mod nye ambitiøse mål"

"Med Klimaafspraken fra Paris (december 2015) blev hele verdens ledere enige om, at temperaturstigningerne skal holdes godt under 2 grader og helst ikke over 1,5 grader."

"En målsætning om 40 pct. drivhusgasreduktion i 2020 i forhold til 1990 har i en årrække været med til at fremme klimainsatsen og omstillingen af energisystemet. Senest har et bredt flertal af partier besluttet at afvikle PSO'en og i stedet finansiere udgifter til vedvarende energi over finansloven. Denne omlægning vil reducere prisen på el og øge el-forbruget. Det vil på kort sigt kunne øge drivhusgasudledningerne fra dansk grund, men fremme omstillingen mod et samfund, der er baseret på grøn strøm, og bidrager samtidig til reduktion af de globale drivhusgasudledninger.

Udledningen af drivhusgasser skal fortsat falde. Danmark er parat til at påtage sig et ambitiøst 2030-mål for reduktion af udledninger uden for kvotesystemet. Regeringen vil udarbejde en omkostningseffektiv strategi for opfyldelse af Danmarks reduktion i 2030 inden udgangen af 2017. Regeringen vil blandt andet inddrage anbefalinger fra Klimarådet. EU har en målsætning på 27 pct. vedvarende energi i 2030. Den målsætning har Danmark allerede opfyldt. Danmark vil gå videre end det. Regeringen vil derfor arbejde for at Danmark i år 2030 skal have mindst 50 pct. af sit energibehov dækket af vedvarende energi.”

”Dette nye mål skal sikre, at Danmark bibeholder et højt tempo i vores grønne omstilling, så vi når vores mål for 2050 på en så omkostningseffektiv måde som muligt. Regeringens langsigtede mål for 2050 er et Danmark som lavemissions samfund, der er uafhængig af fossile brændsler. Det danske langsigtede 2050-mål skal sikre, at Danmark lever op til EU’s mål om 80-95 pct. reduktion af drivhusgasser i 2050.”

I kapitel 11 om infrastruktur lægges primært vægt på investeringer i ny vejinfrastruktur, som stort set hører under kategorien overflødige motorvejsprojekter, men heldigvis er det samtidig regeringens opfattelse at riget fattes penge. Fra afsnittet **”Flere midler til investeringer i bedre infrastruktur”**:

”I de seneste ti år er der igangsat mange nye transportprojekter, og investeringsniveauet er derfor højt. Der er i de kommende år meget begrænset plads til nye store transportinvesteringer, hvis der ikke bliver tilvejebragt flere midler til investeringer. Regeringen ønsker derfor i forbindelse med de politiske forhandlinger om løsning af udfordringerne frem til 2025 at finde et grundlag for at øge rammen for de offentlige investeringer.

Regeringen ønsker at gennemføre flere samfundsøkonomisk fornuftige investeringer i bedre infrastruktur. Det kan f.eks. være en ny midtjysk motorvej, en havnetunnel i København, en forlængelse af Hillerødmotorvejen og en motorvej til Kalundborg. Af disse projekter foreligger der i dag kun et færdigt beslutningsgrundlag for Kalundborg motorvejen. Regeringen vil derfor tilvejebringe et beslutningsgrundlag for de øvrige projekter.”

Derudover vil regeringen satse på **”Højere hastighedsgrænse”**:

Regeringen vil undersøge, om hastighedsgrænserne på en trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlig måde kan forhøjes til 120 eller 130 km/t. på nogle motorvejsstrækninger og forhøjes til 90 km/t. på nogle landevejsstrækninger.

Og endelig vil regeringen arbejde for på sigt at få gennemført en samlet plan for udbud af togtrafikken i Danmark. **”Udbud af togtrafikken:**

Regeringen ønsker, at den danske jernbanetrafik i højere grad indrettes efter kundernes behov. Målet er en markedsorienteret og effektiv jernbane med rimelige priser og med tog, der kører til tiden i hele landet.

Der er gode erfaringer med udbud af togtrafik i Midt og Vestjylland, hvor det i dag er Arriva, der kører. Regeringen ønsker en markant udvidelse af brugen af udbud i

jernbanetrafikken. På kort sigt ved at udvide det kommende genudbud i Midt og Vestjylland, så det omfatter en større del af togtrafikken. På længere sigt gennem en samlet plan for udbud af togtrafikken i Danmark.

Regeringen vil i 2017 indkalde Folketingets partier til forhandling med henblik på en samlet plan for at udvikle en moderne, effektiv og markedsorienteret jernbane.”

Ny transportminister

Den ny minister på transportområdet i den ny trekantsregering blev Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance, nu med portefølje for både transport, bygning og bolig.

Netværket for Bæredygtig Transport sendte den 30. november 2016 den ny minister en lykønskningsskrivelse, hvori vi skitserede vores fælles syn på den førte transportpolitik, vore egne ønsker til en mere bæredygtig transportpolitik og endelig anmodede om et møde med ministeren.

Efter 100 dage i embedet gjorde Ole Birk Olesen status i form af en artikel til Altinget den 17. marts 2017: ”**Ole Birk gør status: min første tid som transportminister**”.

Indledningsvis fremlægger han sit ideologiske mantra: mere frihed, så længe man ikke skader andre:

”I den forbindelse vil jeg gerne nævne tre overordnede dagsordener, der optager mig: Frihed, fremgang og fremtid.

Vi skal have mere frihed i Danmark til at gøre, som man vil, så længe man ikke skader andre. Vi skal have fremgang i form af mere økonomisk vækst, bedre kvalitet og større tilfredshed blandt borgere og virksomheder, når det gælder transport, byggeri og bolig.”

Og så arbejder jeg for at skabe en moderne infrastruktur til fremtidens Danmark, hvor vi udnytter ny teknologi og nye forretningsmodeller langt mere end i dag. Det nytter ikke noget, at vi slæber rundt på regler og faciliteter, som passede til virkeligheden for 30 år siden, men hæmmer vores hverdag og samfundets udviklingsmuligheder i dag.”

Blandt sine meriter nævner han ”en bred politisk aftale om en mere moderne og liberal taxilov, der afskaffer den kommunale planøkonomi på taxiområdet”. Og blandt nye tiltag nævner han ”**Forsøg med selvkørende biler**”:

”For at komme fremtiden i møde har jeg desuden fremsat et lovforslag, der skal åbne for kontrollerede forsøgsordninger for selvkørende biler, som med tiden vil give os et helt nyt syn på, hvad en bil er og kan bruges til. Man kan forestille sig et helt nyt deleøkonomisk marked, som uden påbud eller forbud og tilskud vil skyde op inden for den selvkørende bilteknologi.”

Partierne bag ”Bedre og Billigere” afsætter 762 mio. kr. til kollektiv trafik

Med stor pressebevågenhed aftalte partierne i forligskredsen ”Bedre og Billigere Offentlig Transport” den 9. februar 2017 en aftale om at afsætte 762 millioner kr. over

to år til forbedring af den kollektive trafik, inklusive et lille dryp på 100 millioner kr. til en cykelpulje. Det opsigtsvækkende ved aftalen var, at der findes et leveringsdygtigt flertal uden om regeringen til støtte for den kollektive trafik. DF har placeret sig i en situation, hvor de kan manøvrere sig efter forgodtbefindende mellem to mulige flertalskonstellationer. Aftalen omfatter en buspulje til Aalborg og hovedstaden, herunder medfinansiering af +way bus i Aalborg (til erstatning for det kuldsejlede letbaneprojekt) og nye S-buslinjer i hovedstaden efter nærmere aftale med Movia, forundersøgelse til 2. etape af letbane i Aarhus, priskompensation for pendlere på Sjælland, bedre S-togsdrift i hovedstadsområdet og endelig rabatter til fjernbusser.

Klimarådets anden rapport: ”Afgifter der forandrer.”

Et af Det Konservative Folkepartis fingeraftryk på den ny trekantsregerings regeringsgrundlag var, at Klimarådet fik lov til fortsat at eksistere. Klimarådets anden rapport med titlen ”Afgifter der forandrer. Forslag til klimavenlige afgiftsændringer” fra juni 2016 rummer flere forslag til afgiftsændringer på transportområdet. Først og fremmest slår rapporten fast, at de nye afgifter på elbiler har hindret introduktionen af elbiler i Danmark. Rapporten anbefaler således, at elbiler gives et fradrag i registreringsafgiften svarende til prisen på batteriet, og at elbiler ikke skal pålægges minimumsregistreringsafgiften på 20.000 kr. Klimarådets klimavismand på transportområdet Niels Buus Kristensen skrev i den anledning en debatartikel til Altinget Transport den 14. juni 2016 ”Klimarådet: Har vi trukket stikket på elbilen?” Men samtidig foreslår Klimarådet at fjerne minimumsregistreringsafgiften på små benzin- og dieselmotorer, hvilket virker ganske ubetænksomt set i lyset af favoriseringen af introduktion af flere elbiler. Og så forholder Klimarådets rapport sig i denne omgang slet ikke til, hvordan vi kan omstille transporten til vedvarende energi med mere kollektiv trafik og mere satsning på cykling, og ej heller til hvordan vi kan undgå unødvendig biltransport.

http://klimaradet.dk/da/system/files_force/downloads/klimaraadet_rapportno2_digiops_lag_01_1.pdf?download=1

Deltagelse i konferencen ”Trafikstøj: en overset samfundsudfordring” på Christiansborg

Konferencen ”Trafikstøj: en overset samfundsudfordring” som blev afholdt i Fællessalen på Christiansborg den 18. maj 2016, blev arrangeret i fællesskab af Region Hovedstaden og Gate 21. Den meget informative konference omfattede en række ekspertoplæg om trafikstøjens omfang, dens konsekvenser for helbredet og forskellige løsningsanvisninger samt en afsluttende paneldebat. For RBT deltog Ivan Lund Pedersen og Kjeld A. Larsen.

Forud for konferencen blev udarbejdet en yderst nyttig publikation: ”Trafikstøj – et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer”, maj 2016, finansieret af Realdania. - <https://realdania.dk/s%C3%A5dan-st%C3%B8tter-vi/filantropiske-programmer/innovation-i-byggeriet/et-godt-indeklima/nyheder/trafikstoej---et-samfundsproblem>

Deltagelse i Trafikdage 2016 på Aalborg Universitet 22.-23. august 2016

På Trafikdage 2016 på Aalborg Universitet deltog Leif Kajberg og Kjeld A. Larsen på vegne af RBT. Forud for deltagelsen drøftede vi endnu en gang nødvendigheden af at deltage, vejet op mod de store omkostninger forbundet med deltagelse. Konklusionen er, at det absolut er vigtigt at deltage i denne årlige begivenhed. De to RBT-deltagere skrev umiddelbart efter afholdelsen af Trafikdage (24. og 29. august) en opsummering af de aktiviteter, de hver især deltog i.

Her fra Kjelds indledende kommentarer:

”De to dages program var stramt med tre parallelle sessioner om mandagen og fire om tirsdagen.

Velkomsttalen blev afholdt af Harry Lahrmann, som er hoveddrivkraften bag afholdelsen af Trafikdage. Han opfordrede bl.a. staten til at udforme en national trafikplan, således som man eksempelvis ser det i Norge og Sverige. I sit indlæg til forsamlingen blev den opfordring kraftigt skudt ned af daværende Transport- og bygningsminister Han Christian Schmidt. I den forbindelse er det yderst interessant at læse artiklen om en ny national transportplan for Norge, som bliver præsenteret i No. 8-2016 af Trafik & Veje, som blev runddelt som en del af den udleverede ”papirbagage” ved ankomsten: Alberte Ruud: ”Nasjonal transportplan (2018-2029) i Norge: Et transportsystem for Fremtiden”, s. 6-7. Den bør vi nærlæse og anvende i vort arbejde i Rådet og Netværket.”

Og fra Leifs deltagelse i ”Executive session 1: MaaS as a service” – fremtidens transportløsning?

”Moderator var *Svend Tøfting* fra Region Nordjylland. Det centrale koncept bag MaaS er med konferenceprogrammets formulering at tilbyde ”transportløsninger, som er baseret på individuelle behov hos brugerne”. Og konceptet relaterer sig til såvel individuelle transportbrugere som godstransport. Det indebærer, at rejsende i fremtiden fx ikke behøver at have egen bil, men tilbydes en bil, der kan klare det aktuelle behov for at komme fra udgangspunkt til bestemmelsessted. Rejseaktiviteten kan sammensættes eller ”skræddersys” ved hjælp af forskellige transportformer, som tilbydes eller foreslås af Maas-systemet.

Tommy Brøndum Olsen, formand for Danske By- og Delebiler, havde et bud på en forskningsopgave til danske transportforskere: Hvad er der egentlig af trængselsreducerende effekter i by- og debiler over en bred bank? Denne problemstilling burde forskerne give sig i kast med! Men hvem skal tage teten og initiativet, hvem skal være udfarende kraft og sætte sig for enden af bordet – hvordan skal man undgå, at en stor multinational eller global aktør med et decideret kommercielt formål ”tager magten” og sætter sig på det hele? MaaS’er sig på med andre ord -- Der kom også indspark fra salen, og en tilhører betvivlede således debilerordningernes gennemslagskraft og forudså, at bilejerskabet i sidste instans vil stige, man vil jo helst eje selv, når det kommer til stykket, vaskemaskinen fx. Det var der dog delte meninger om.”

Og den opsummerende kommentar fra Kjelds referat:

”Alt i alt er det min vurdering, at vi fremover skal deltage i Trafikdage på Aalborg Universitet, af tre grunde: vi får et forskningsinput, vi har stor mulighed for at netværke og vi gør os synlige. Og så kan man jo få lavet en masse i løbet af den lange togrejse.”

Miljøstrategisk Årsmøde 2016 på Aalborg Universitet København

Formålet med initiativet Miljøstrategisk Årsmøde er at sikre en fremadrettet diskussion om bæredygtig omstilling i Danmark på tværs af fagligheder og organisatoriske tilhørsforhold. Miljøstrategisk Årsmøde 2016, som fandt sted den 5-6. december på Aalborg Universitet i Sydhavnen og igen i år med Michael Søgaard Jørgensen som hoveddrivkraft, var bygget op omkring tre parallelle tema-sessioner: landbrugs- og fødevarerområdet, storbyers mobilitet og energisystemet. Planlægning og gennemførelse af trafiksessionen var lagt i hænderne på to af de syv NGO'er i netværket for Bæredygtig Transport: Vedvarende Energi ved Gunnar Boye Olesen og RBT ved Kjeld A. Larsen og Keld Simonsen. I programhæftet blev sessionen ”**Bæredygtig omstilling af storbyers mobilitet**” omtalt således:

”Denne session har fokus på strategier for bæredygtig omstilling af mobilitet i storbyer og indeholder oplæg om mobilitet i dels København, dels andre storbyer med henblik på at drøfte hvilke former for tiltag, der kan sikre udvikling af mere bæredygtig mobilitet i Københavnsområdet”.

Det var ikke nogen let opgave at skaffe relevante oplægsholdere, men det lykkedes alligevel at få engageret en fin buket af centrale bidragsydere:

Prof. Jason Henderson fra San Francisco State University: ”Trafikpolitik i San Francisco og hvad København kan lære”.

Per Homann Jespersen, RUC: ”Hvad skal der til planlægningsmæssigt for at få en bæredygtig transport i København (uden fossilt brændsel, med god mobilitet m.m.).

Henrik Gudmundsson, CONCITO: ”TRANSFORUM – Roadmap for bæredygtig bytrafik fra et EU-perspektiv, Europæiske erfaringer og EU's rolle i forhold til grøn transport i byerne”.

Karl Vogt-Nielsen, Enhedslisten: ”Oplæg om arbejde med plan for bæredygtig transport i hovedstadsregionen”.

Hans Edvardsen, Direktør for Bilfritt byliv, Oslo Kommune: ”Oslos ambitiøse planer for bæredygtig bytransport”.

Jens Peter Hansen, Cyklistforbundets hovedbestyrelse og Randers Byråd: ”Oplæg om cyklisme som bæredygtig transportform i byerne, europæiske erfaringer”.

Desværre måtte Annette Kayser, repræsentant for Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, melde afbud i sidste øjeblik.

På sessionens anden dag opsummeredes første dagens arbejde i form af konklusioner og forslag til en bæredygtig mobilitetsstrategi i storbysammenhæng, som sammen med de to andre parallelsessioners temaer blev præsenteret i et plenummøde. P.t. færdiggøres afrapporteringen af arbejdet i mobilitetssessionen til Miljøstrategisk Årsrapport 2016.

Deltagelse i konferencen Fremtidens transport hos IDA
Den årlige konference "Fremtidens Transport", med IDA, DI Transport, Danske Regioner, Transportøkonomisk Forening, KL og ITS Danmark som arrangører, blev afholdt den 19. januar 2017 hos IDA. Konferencen havde titlen "Danmarks behov for en masterplan 2030" med fokus på nye teknologier og "digital disruption". For RBT deltog Keld Simonsen. Et svensk bidrag omtalte om de rullende svenske 12-års transportplaner, som ikke er finansierede. Vejdirektoratet fortalte om deres prognoser om førerløse biler, som man regner med først vil være fuldt indfasede i 2065, og som man ikke regner med vil køre væsentligt hurtigere end de nuværende biler, specielt i byerne må man påregne en reduktion af hastighed. På Keld Simonsens spørgsmål om visioner til folketingsmedlemmerne Henning Hyllested (EL) og Magnus Heunicke (S) om bl.a. højhastighedstog a la de nye svenske TGV tog, svarede der, at de ikke har visioner ud over Togfondens 200 km/t.

<https://universe.ida.dk/arrangement/fremtidens-transport-2016-315768/>

Danmarks Statistik offentliggør "Grønt nationalregnskab for Danmark 2014-2015", marts 2017

På baggrund af en finanslovbevilling i 2015 blev Danmarks Statistik anmodet om at foretage en beregning af et grønt nationalregnskab til belysning af sammenhængen mellem økonomi og miljø, dvs. et regnskab hvor alle udslip forbundet med danske økonomiske aktiviteter, uanset om de finder sted inden for Danmarks grænser eller internationalt, er inkluderet. Det grønne nationalregnskab medtager således drivhusgasudslip fra dansk opererede transportaktiviteter i form af skibs-, fly- og landtransport i udlandet. Medtagningen af de internationale transportaktiviteter er således i overensstemmelse med principperne for beregning af Danmarks nationalregnskab. Samtidig er drivhusgasudslippene fra forbrænding af biomasse også beregnet. Dermed har Danmarks Statistik løst en opgave, som bl.a. RBT i flere år har skubbet på for at få iværksat.

Sammenhængen mellem opgørelserne af drivhusgasudslip efter det såkaldte UNFCCC-princip, dvs. den gængse territorielt afgrænsede beregningsmetode ifølge Kyoto-aftalen, og det nu beregnede grønne nationalregnskab ses opsummeret i rapportens Tabel 4.1:

Tabel 4.1 Overgang mellem CO₂-udslip ifølge UNFCCC-opgørelsen og det grønne nationalregnskab

		1990	1995	2000	2005	2012	2013	2014
		mio. tons						
1.	Udslip af drivhusgasser: UNFCCC-opgørelse	53,6	61,6	54,3	51,5	39,6	41,6	37,5
2.	CO ₂ fra biomasse anvendt som brændsel	4,6	5,6	6,8	10,6	14,9	15,0	14,7
3.	Udslip, bunkring mv. i udlandet, i alt	9,4	11,4	19,6	34,4	37,9	34,0	34,7
	Heraf skibe:	9,2	10,9	19,1	32,3	34,5	30,9	30,4
	fly	0,3	0,4	0,5	1,6	1,2	1,8	2,0
	køretøjer	0,0	0,0	0,0	0,5	2,2	1,3	2,3
4.	Andre forskelle i udslip fra transport og grænsehandel	2,5	1,8	2,0	0,8	0,6	0,7	0,9
5 (=1+2+3+4)	Udslip fra danske økonomiske aktiviteter, inkl. biomasse	70,1	80,4	82,7	97,4	93,1	91,2	87,8
6	Udslip fra danske økonomiske aktiviteter, ekskl. biomasse	65,5	74,8	75,9	86,8	78,2	76,3	73,1

Anm.: Kilden til totalt udslip som indberettet til UNFCCC og UNECE er DCE (Nationalt Center for Miljø og Energi). www.dce.au.dk. Udslippet er opgjort ekskl. LULUCF.

Uanset opgørelsesmetode toppede Danmarks drivhusgasudslip i 2007, dvs. umiddelbart før finanskrisen, men sammenlignes udslippet i basisåret 1990 og i 2014 ifølge de to opgørelsesmetoder, så er rapportens konklusion ret så slående:

Opgøres udslippene af drivhusgasser efter UNFCCC-metoden, har der været et fald på 29 pct. i den samlede danske udledning af CO₂ i perioden 1990 til 2014. Medregner man derimod samtlige udslip fra de danske økonomiske aktiviteter, der bidrager til BNP, og herunder altså også udslip fra den danskopererede internationale transport mv. og alle udslip fra forbrænding af biomasse, er der derimod tale om en stigning i CO₂ udslippene på 18 pct. over perioden. Fraregnes udslippene fra biomassen er stigningen på 6 pct.

Energistyrelsens ”Basisfremskrivning 2017”

Energistyrelsen offentliggjorde marts 2017 for tredje gang sin basisfremskrivning om Danmarks energiforbrug og drivhusgasudslip: ”Basisfremskrivning 2017”.

http://r.search.yahoo.com/_ylt=A9mSs3aU5tZYJaMAm1v7Owx.;_ylu=X3oDMTByaW11dnNvBGNvbG8DaXIyBHBvcwMxBHZ0aWQDBHNIYwNzcg--/RV=2/RE=1490507540/RO=10/RU=https%3a%2f%2fens.dk%2fsites%2fens.dk%2ffiles%2fwidgets%2fmulti_campaign%2ffiles%2fbf2017_hovedpublikation_13_mar_final_0.pdf/RK=0/RS=ZIWqwmDBpVm6oGoL0CsQqCoKVmI-

”Basisfremskrivning 2017 giver en vurdering af, hvordan energiforbrug, energiproduktion og udledninger af drivhusgasser vil udvikle sig frem mod 2030, under de eksisterende vedtagne politiske tiltag i energi- og klimapolitikken – altså en såkaldt ”frozen policy”-fremskrivning for energi og klima”. Fremskrivningen er således ikke en prognose. Da de fleste politiske vedtagelser vedrørende energi ikke strækker sig efter 2020, kan politikerne fortsat nå at rette op på skuden for at nå mere langsigtede klimamålsætninger. Rapporten består af to dele: **Hovedrapporten** som ”henvender sig til læsere med interesse for helhedsbilledet” og **Baggrundsrapporten** som ”henvender sig til læsere, der har specifik interesse for de enkelte områder, samt for hvordan fremskrivningen er blevet udarbejdet”. For trafikens vedkommende anvendes en revideret udgave af landstrafikmodellen.

Hovedkonklusionerne vedrørende transportsektorens energiforbrug i form af seks bullets viser, at fremtiden stort set vil fortsætte nutidens tendens: intet fald i energiforbruget, især som resultat af udenrigsluftfartens vækst, og stort set ingen elektrificering af bilparken:

- ”Frem mod 2030 forventes energiforbruget til transport at forblive stort set uændret.
- Set over hele fremskrivningsperioden stiger antallet af kørte kilometer i vejtransporten, men mere energieffektive biler sikrer et nogenlunde konstant energiforbrug.
- Elektrificeringen af vejtransporten spiller en meget begrænset rolle i transportsektorens samlede energiforbrug frem mod 2030, men får dog en betydelig markedsandel i nybilsalget i de sidste år af fremskrivningsperioden.

- Fossile brændstoffer dominerer i transporten og dækker i 2030 92 pct. af energiforbruget i transportsektoren mod 95 pct. i dag.
- Energiforbruget til flytransport stiger med ca. 12 pct. i perioden grundet øget efterspørgsel.”

Målsætningen fra det ny regeringsgrundlag om vedvarende energi kan ikke nås uden nye tiltag:

”I det nuværende regeringsgrundlag indgår en målsætning om en VE-andel (vedvarender energi-andel) på mindst 50 pct. i 2030. Fremskrivningens grundforløb viser, at VE-andelen af det udvidede endelige energiforbrug i 2030 ligger på ca. 35-43 pct. De primære årsager til stagnationen i VE-andelens udvikling er, at konverteringen af værker til biomasse og udbygningen med vindkraft går i stå, kombineret med stigende energiforbrug. Uden nye politikker vil regeringens målsætning for 2030 således ikke blive nået.”

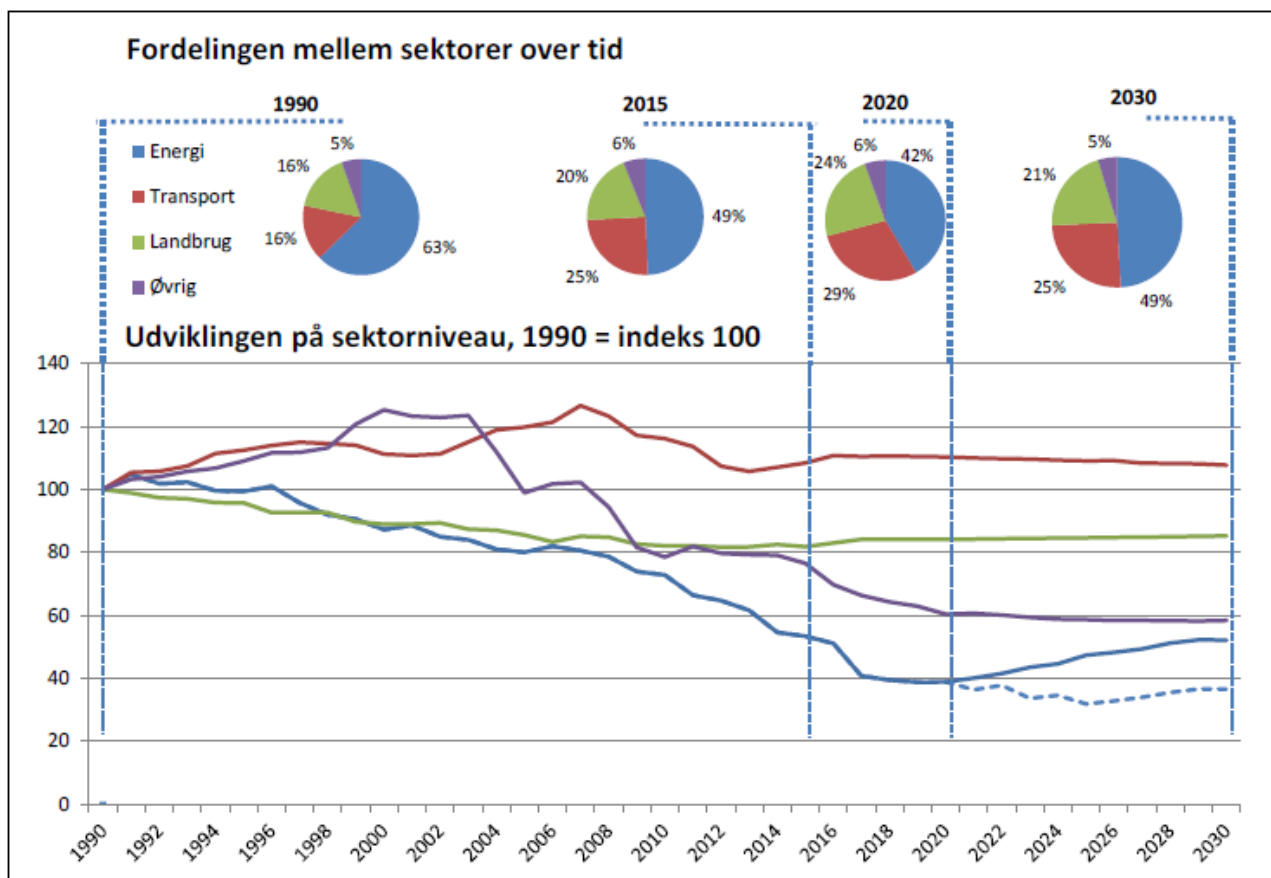
Det ser lige så sort ud med målsætningen for drivhusgasudledninger frem mod 2030:

”Fremskrivningen viser i grundforløbet et fald i de samlede udledninger frem mod 2020, hvorefter de begynder at stige. Fra 2020 bortfalder en stor del af de energipolitiske rammer, herunder støtten til etablering af ny VE og energibesparelsesindsatsen. I Basisfremskrivningens Frozen policy-tilgang erstattes ingen af disse ordninger med nye, og i dette fravær af klima- og energipolitiske rammer vil udledningerne vokse. Dette er primært drevet af en stigende energiefterspørgsel, der imødekommes ved øget fossil energiproduktion, primært kulbaseret. Det øgede forbrug af kul vil føre til voksende udledninger.”

Målsætningen for reduktion af de ikke-kvoteomfattede drivhusgasudledninger i perioden 2020 til 2030, dvs. bl.a. transportens udledninger, kræver ligeledes yderligere indsats for at blive nået:

”I forhold til 2030 har Danmark fået til opgave at nedbringe de ikke-kvoteomfattede udledninger med 39 pct. i 2030 set i forhold til 2005.” ”Fremskrivningen viser, at de danske ikke-kvoteomfattede udledninger i 2030 forventes at være reduceret med mellem 20 og 26 pct. i forhold til 2005-niveauet, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at nå målsætningen uden enten yderligere reduktionsindsats eller brug af såkaldte fleksible mekanismer til målopfyldelse.”

Udviklingen i drivhusgasudledningerne fordelt på sektorer vil ifølge basisfremskrivningen forrykke sig fra 2020 til 2030, først og fremmest som resultat af energisektorens tilvækst. Således vil transportens relative andel falde fra 29 % i 2020 til 25 % i 2030, dvs. samme andel som i 2015.



Figur 21: Udviklingen i sektorenes udledning og andel af samlede udledninger. Energi udgjorde i 1990 den største andel af de samlede udledninger, men på grund af en stor reduktionsindsats falder denne andel frem mod 2020. Udledningernes fordeling på sektorer styres i stort omfang af udviklingen i energisektoren.

I den forbindelse skal det erindres, at transportens drivhusgasudslip ikke omfatter udslip fra international maritim transport og luftfart. Der er således fortsat ikke overensstemmelse mellem hvilket indhold, der indgår i måling af transportens energiforbrug (international luftfart inkluderet, men ikke international maritim transport) og måling af drivhusgasudslip (hverken international maritim transport eller lufttrafik). I det traditionelle BNP indgår aktiviteterne fra den internationale maritime transport derimod med stor styrke.

Deltagelse i "Gå-hjem møde om kollektiv transport" hos COWI

COWI afholdt den 25. januar 2017 et "Gå-hjem møde om kollektiv transport i sit domicil i Kgs. Lyngby. Mødet var primært rettet mod COWI's potentielle kunder, dvs. købere af kollektiv trafik i en lang række kommuner, men RBT var også rigt repræsenteret med fire bestyrelsesmedlemmer: Niels Wellendorf, Leif Kajberg, Hanne Dalhoff Knudsen og Kjeld A. Larsen. Efterfølgende omtalte Kjeld det informationsmættede møde således i en kort mail:

"Kære rådsmedlemmer,

Vi var hele fire personer fra RBT til gå hjem mødet hos COWI forleden. Det var et udmærket møde med solide præsentationer. Specielt vil jeg gøre Ivan opmærksom på Ole Kveiborgs oplæg om samfundsøkonomi, hvor han kom ind på de faktorer, som

ikke er med i Vejdirektoratets katalog over beregning af samfundsøkonomi - se hans slide (vises nedenfor). Den minder vel meget om Per Homanns tilsvarende slide? Han rejste bl.a. spørgsmålet, hvad der vil ske, såfremt folk, som p.t. anvender den kollektive trafik, beslutter sig til at være bilejer og benytter det eksisterende vejareal. Så komme der for alvor gang i tidsspildet på vejene. Jeg anmodede om at få tilsendt de anvendte oplæg, og de er nu sendt til deltagerne.”

Samfundsøkonomi: TRMs manual er anvendt





Indgår:

- > Anlægsøkonomi
- > Scrapværdi
- > Brugergevinster
- > Skatteforvridningstab
- > Afgiftskorrekationer
- > Drift og vedligehold
- > Luftforurening og Klima
- > Uheld
- > Støj

Indgår ikke:

- > **Økonomiske effekter af byudvikling**
- > **Regionens konkurrenceevne**
- > **Bymiljø / æstetik**
- > Barriereeffekt
- > (Gener i anlægsperioden)
- > Komfortgevinst
- > Vedligeholdelsesbesparelser
- > Konvertere sparet tid til arbejdstid
- > **Stigninger i ejendoms- og grundværdier**

75 | 25. JANUAR 2017
GÅ-HJEM MØDE OM KOLLEKTIV TRANSPORT

COWI

Møde med Vejdirektoratet om samfundsøkonomiske beregninger

Til mødet med Vejdirektoratet den 22. februar 2017 var Vejdirektoratet mødt talstærkt frem med hele tre personer: Afdelingsleder i sektoranalyse Andreas Egense, Anders Tønning og Jens Foller. Ivan Lund Pedersen (NOAH trafik) og Kjeld A. Larsen (RBT) fik svar på mange spørgsmål omkring arbejdet med samfundsøkonomiske analyser med udgangspunkt i Hærværksmotorvej og Havnetunnel

Vi drøftede som et af punkterne manglerne ved de transportøkonomiske modeller, således som de bl.a. er blevet fremført af Per Homann Jespersen (Debatmøde IDA-Roskilde den 17. november 2016) og Ole Kveiborg (COWI gå hjem mødet om kollektiv transport den 25. januar 2017).

Videreførelse af NGO-samarbejdsforum ”Netværket for Bæredygtig Transport”

På initiativ fra Gunnar Boye Olesen fra Vedvarende Energi etableredes over sommeren 2015 et nyt NGO-transport-samarbejde ”Netværket for Bæredygtig Transport”, som p.t. omfatter følgende syv organisationer: Vedvarende Energi, RBT, NOAH trafik, Cyklistforbundet, Jyder mod overflødige motorveje, Danmarks Naturfredningsforening og Klimabevægelsen i Danmark. Netværket har siden generalforsamlingen april 2016 afholdt to fysiske møder: den 16. august 2016 og den 11. januar 2017, begge hos VE-København i Kompagnistræde 22 B, og tillige en række skype-møder gennem året.

Netværket har fortsat sin møderække med transport- og klimaordførere fra de partier, som vi opfatter som mulige samtalepartnere i anstrengelserne for at bringe os nærmere en bæredygtig transportpolitik. De debatterede temaer har først og fremmest omfattet følgende temaer: opfyldelse af klimamålsætninger, VE i transporten, bilbeskatnings- og parkeringsafgifter, samfundsøkonomiske beregninger for transport, det større og større misforhold mellem taksterne i den kollektive trafik og udgifter til bilkørsel, organisation af den kollektive trafik, specielt i Hovedstadsregionen, internationale togforbindelser, herunder nattogsforbindelser, flytrafik, fremme af cykeltransport og cykelmedtagning i togtrafikken. Netværket har afholdt følgende møder med transportordførere: Rasmus Prehn fra Socialdemokratiet den 16. november, med Roger Mathiesen fra Alternativet den 25. november 2016 og endnu engang den 11. januar 2017 tillige med klimaordfører fra Det konservative Folkeparti Mette Abildgaard den 8. februar 2017. Vi er blevet enige med Rasmus Prehn såvel som Roger Mathiesen om det nyttige i at holde en fortsat kontakt. Et planlagt foretræde hos den ny transportminister Ole Birk Olesen den 21. april 2017 blev udskudt til den 11. maj.

Afholdelse af ungdomspolitisk konference:

Netværket indbød syv politiske ungdomspartier til en trafikpolitisk konference, som blev afholdt den 21. november 2016 i Cyklistforbundets lokaler i Rømersgade 5. Af de indbudte ungdomspartier sagde DSU, RU, SFU og Alternativets Ungenetværk ja til at deltage. Fra RU deltog Baltazar Dydensborg, fra SFU Christian Bak og fra Alternativets Ungenetværk Helena Udsen, mens Maria Gudme fra DSU ikke dukkede op. Netværket lagde ud med fem oplæg: Gunnar Boye Olesen (VE) om transportens bidrag til klimabelastning, Claus Bonnevie (Cyklistforbundet) om cykling, Kjeld A. Larsen (RBT) om behovet for en national transportplan, Poul Kattler (RBT) om national og international transport og Ivan Lund Pedersen (NOAH-Trafik) om bilbeskatning og prispolitik. Vi i Netværket og de meget diskussionslystne ungdomspolitikere var enige om, at minikonferencen havde været meget nyttig, og at vi skulle opretholde den påbegyndte kontakt.

Det blev til adskillige fælles henvendelser og debatindlæg i den forløbne periode:

Kronik: ”Nye tog til tiden – også i Tykland” ved Gunnar Boye Olesen (VE) og Kjeld A. Larsen (RBT) i Ingeniøren den 25. august 2016.

Fælles henvendelse: ”Opfordring til Aalborg Kommune om at holde fast i parkeringsbeslutninger” den 20. december 2016

Cykelpolitik

Deltagelse i cykelpolitisk konference ”Fremtidens cykelpolitik”

I samarbejde med Cyklistforbundet afholdt Socialdemokratiet den 30. august 2016 en cykelpolitisk konference ”Fremtidens cykelpolitik” i Landstingssalen på Christiansborg. Ifølge annonceringen af konferencen var målet ”at sætte mere fokus på cykelpolitikken, at sikre videndeling og idéudvikling, og at landets lokalpolitikere, planlæggere, interessenter og aktivister er bedst muligt klædt på til at sætte cykelpolitik på dagsordenen”. Den veltilrettelagte konference, hvis initiativtager var den cykelentusiastiske socialdemokratiske transportordfører Rasmus Prehn, omfattede oplæg ved både de veletablerede cykelbyer: Odense (trafikplanlægger Troels Andersen) og København (teknik- og miljøborgmester Morten Kabell) og mindre kendte kommuner med en progressiv cykelprofil: Varde (borgmester Buhl Nielsen fra Venstre) og Bornholm (borgmester Winni Grosbøll fra Socialdemokraterne). Fra RBT deltog Niels Wellendorf, Keld Simonsen og Kjeld A. Larsen.

Københavns Kommunes Udkast til ”Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025”

På sit møde den 27. februar 2017 godkendte Teknik- og Miljøudvalget i København et Udkast til ”Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, dvs. en 8-års plan for gradvis cykelprioriteringsstrategi for kommunen. I et oplæg til Indre By Lokaludvalgs møde den 9. marts karakteriserede Kjeld A. Larsen, RBTs repræsentant i lokaludvalget, strategien på følgende måde: ”Udkastet vil jeg betegne som et forvaltningsarbejde af fornemmeste karat: grundigt og detaljeret, med en klar trafikpolitisk profil og baseret på særdeles aktiv borgerinddragelse, herunder af alle lokaludvalg og Cyklistforbundet i flere etaper. Indre By lokaludvalg og borgerne i Indre By har bidraget med langt de fleste forslag. De uddybende Bilag 1A-1D systematiserer og beskriver i detaljer alle de indkomne forslag til strategien. Cykelstistrategien handler primært om cykelstinetets udbygning, herunder satsningen på supercykelstier. Den trafikpolitiske pointe understreges sådan: hver gang der anlægges en cykelsti, så stiger antallet af cyklister på den pågældende strækning 15 – 20 %. En prioriteringsindsats via nye og bredere cykelstier tilbageerobrer en del af det byrum, som biltrafikken med politikernes aktive støtte har tilkæmpet sig gennem årene siden 2. verdenskrig. Strategiens seks prioriteringsindsatser er opsummeret i tabelform. Nye cykelstier i Tabel 1, s. 17, udvidelse af cykelstier i Tabel 2, s. 21, signalregulerede kryds i Tabel 3, s. 25, supercykelstier i Tabel 4, s. 29, grønne cykelruter i Tabel 5, s. 33, og endelig samtænkning med andre indsatser i Tabel 6, s. 36-38. Strategien blev vedtaget på TMU på mødet den 27. februar af S, R og Ø, men V vil have forslaget fremlagt i BR. Har V det ikke så godt med cykler? Konklusion: Det er bare om at få plukket elementer af strategien til vor satsning på cyklisme.”

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/0831979e-c478-41e0-a867-4d56b79b000e/e7343a66-5d2b-4c12-a66d-556a731ad4b6/Attachments/17292130-22347704-1.PDF>

RBT's arbejde med cyklistfremme

Faglig medlemsudflugt til Malmö d. 14. august 2016

Med Poul Kattler som inspirator foretog syv medlemmer af RBT en velplanlagt tur til Malmø d. 14. august, hvor vi prøvede byens nye Bus Rapid Transit (BRT) linje 5 til Rosengården, vi lejede bycykler og kørte rundt til udvalgte seværdigheder og vi sluttede med at køre i museumssporvogn.

Deltagelse i national cykelkonference i Odense

Cyklistforbundet og Vejdirektoratet afholder hvert år, i skiftende samarbejde med udvalgt værtskommune, en national cykelkonference. Konferencen blev i 2016 afholdt den 31. maj og 1. juni i Odense på hotel Radisson Blu. For RBT deltog Keld Simonsen. Konferencen omfattede en række spændende foredrag, bl.a. om grøn trafik i Oslo kommune, skolecykling i Odense kommune, samt nye cykelstatistikker. http://cykelkonferencen.dk/wp-content/uploads/2016/02/program_2016_final.pdf

Deltagelse i møderækken "Byen på Hjul" hos Bicycle innovation Lab

Bicycle Innovation lab har afholdt en møderække "Byen på hjul" i foråret 2017 i Kvartershuset på Amager

<http://www.bicycleinnovationlab.dk/aktiviteter/byen-paa-hjul>

Keld Simonsen deltog i to af møderne, den 20. januar og den 17. marts. Første møde omfattede et indlæg fra Region Hovedstaden, bl.a. omkring cykler, og opfølgning gav information om gennemsnitshastighed på supercykelstier. Keld Simonsen stillede et spørgsmål om, hvem der ville være med til at lave en undersøgelse af de forskellige transportmidlers (inkl. cyklers) karakteristika i en dør-til-dør analyse. Det andet møde havde et interessant oplæg omkring grøn trafik i Oslo kommune. Keld Simonsen omtalte de gode erfaringer med gratis cykelmedtagning i S-tog og regionaltoget i Nordsjælland og spurgte til, hvordan man kunne udbygge dette.

Cyklen som bærende transportmiddel, herunder i kombination med kollektiv transport og gratis cykelmedtagning

Rådet har drøftet cyklistpolitik, og Keld Simonsen og Niels Wellendorf har udarbejdet forslag hertil, som de arbejder på at samordne.

Vi har argumenteret for en fornyelse af den statslige Cykelpulje, herunder til supercykelstier, bl.a. over for Folketingets transportordførere.

I aftalen "Bedre og billigere offentlig transport" er der i 2017-18 afsat i alt 100 mio. kr. til en cykelpulje ved et bredt flertal uden om regeringen.

Der er lobbyet over for en række aktører omkring gratis cykelmedtagning i regionaltoget, og trafikordførere har taget det op med forslag, og det bliver et emne i valgkampen.

Jernbane- og letbanepolitik

Stiftende generalforsamling i ”Foreningen letbaner.dk” den 22. september 2016

Den nye forening Letbane.DK afholdt stiftende generalforsamling den 22. september 2016, hvor Kjeld A. Larsen, Ole Iskov og Niels Wellendorf deltog. Niels blev indvalgt i bestyrelsen og blev ved det konstituerende første møde valgt til kasserer. Kjeld blev valgt til revisorsuppleant.

Den nye forening er en videreførelse af den gamle gruppe af samme navn, nu mere formaliseret som medlemsorganisation. Foreningens formål er at virke for oplysning om letbaner. <http://letbaner.dk/>

Møde med HK Stat, Trafik og jernbane den 22. december 2016

Med baggrund i en udmelding om fjernbusser fra HK Stat, Trafik og Jernbane afholdt RBT ved Kjeld A. Larsen, Leif Kajberg og Niels Wellendorf den 22. december møde med Dennis A. Jørgensen og Flemming Boch fra HK Stat i HK Huset i Weidekampsgade.

Vi havde en god drøftelse om emner af fælles interesse og aftalte at holde kontakt ved passende anledninger. Der ser ud som om fagforeningen vil have en mere trafikpolitisk profil. <https://www.hk.dk/omhk/afdelinger/trafikogjernbane>

Tølløsebanen

Tølløsebanen (HTJ) blev som bekendt reddet fra lukning, men først efter istandsættelsen af det totalt nedslidte spor mellem Høng og Ruds-Vedby, der fandt sted i efteråret 2016, var selskabet Lokaltog, der driver HTJ, klar til at genoptage driften i fuldt omfang, altså på hele strækningen. Det blev markeret ved lidt festivitas søndag den 18. december. En velfortjent julegave til de togbrugere, der i mange måneder måtte tage til takke med forringet betjening, hastighedsnedsættelser og i den sidste fase togbusser mellem Skellebjerg og Slagelse. Plus den grundlæggende usikkerhed om banens eksistens. Rådet har givet HTJ's videreførelse og afvisningen af busdrift høj prioritet, og vi har været med hele vejen: Fra april 2014, da vi fik Regionsrådets (Region Sjælland) udmelding om, at banen var for dyr og derfor skulle erstattes af busdrift og til 18. december 2016, hvor honoratiores, spidser og beslutningstagere var blandt deltagerne i en lille ”festlighed” på Ruds-Vedby Station. Og hvor toget efter måneders fravær igen kørte til perron. Tidligere direktør i Regionstog, Henrik Nørgaard, var således ret præcis, da han i en Facebook-kommentar om Tølløsebanens "genindvielse" 18. december bl.a. skrev: ”Det er med blandede følelser, jeg ser, at det er regionsrådsmedlem Peter Jacobsen og Movia-direktør Dorthe Nøhr Petersen, der har udpeget sig selv til at holde festtalerne på søndag kl. 10 i anledning af genåbningen af den samlede strækning.” Det har været en langt, sejt træk, en hård kamp, med kontroverser, hvor nerverne ofte sad uden på tøjet.

Vreden og foragten vendt mod det regionsrådsflertal, der omsider måtte give sig og gå med til togdriftens fortsættelse, har været udtalt. Vi har undervejs fået værdifuld sparring fra vores meget vidende og erfarne togkontakter i Jylland. Det har været en uvurderlig støtte i denne opslidende bane- og hanekamp, hvor lokale græsrodder endnu engang var i front. Knaster og problemer var der dog fortsat, efter 18. december, idet Banedanmark skulle udføre arbejde med overkørslerne på den renoverede delstrækning, og materiellet, hastigheden, og ikke mindst køreplanen, har været genstand for diskussion.

Gedserbanen og høringsvar til Forslag til kommuneplan for Guldborgsund Kommune

På foranledning af Landsforeningen Danmarks jernbaner har Ole Iskov og Leif Kajberg udarbejdet et høringsvar vedrørende Forslag til kommuneplan 2017-2029 for Guldborgsund Kommune. Da Gedserbanen så godt som ikke er omtalt i forslaget, har vi påpeget banens muligheder som fødelinje til færgeoverfarten Gedser-Rostock. Alt tyder på, at denne overfart vil fortsætte også efter ibrugtagningen af den faste forbindelse mellem Lolland og Fehmarn. Årsagen er den betydelige omvej for trafikken mellem Danmark og Østeuropa, der ville blive tale om.

RBT foreslår derfor, at Guldborgsund Kommune i alles interesse bør arbejde på at få genoprettet overførslen af jernbanegodsvogne på færgeoverfarten.

Vi har benyttet lejligheden til at opfordre de to kommuner (Guldborgsund og Lolland) til mere generelt at indtænke godstransport på jernbane. Begge kommuner vil tilsyneladende ensidigt satse på landevejstrafik i forbindelse med planlagte transportcentre. Vi har i høringsvaret således plæderet for, at der etableres sporforbindelse til eksisterende og planlagte transporttunge erhvervscentre på Falster og ved Sakskøbing.

Debatten om elbiler, delebiler og selvkørende biler

Klimabevægelsens Elbil-debatmøde ”Hvordan ruller vi elbilerne ud i Danmark”

Til elbil-debatmøde, som fandt sted den 14. september 2016 i Kulturhuset Indre By på Charlotte Amundsens Plads, havde Klimabevægelsen inviteret tre oplægsholdere: elbilkonsulent Martin Messer Thomsen, formand for forbrugerforeningen Forenede Danske Elbilister (FDEL), branchefører Lærke Flader fra Dansk Elbil Alliance og Nils Dullum fra CEO – CleanCharge, som er et business orienteret firma på teknologiområdet. Forud for mødet (den 2. september) havde Kjeld A. Larsen haft lejlighed til at møde den første oplægsholder Martin Messer Thomsen, en vidende og sober elbilnørd. På opfordring fra redaktør Hans Pedersen skrev Kjeld A. Larsen et kritisk referat af debatmødets forløb til Vedvarende Energis tidsskrift ”Fokus. Magasinet for vedvarende energi og miljø” Nr. 4 2016 med titlen ”Elbiler i slæbe gear.

Elbildebate hos Klimabevægelsen: skal producenterne eller forbrugerne have dirigentstokken?" <http://raastof.ve.dk/elbiler-i-slaebegear/>

Deltagelse i El-bus konference på Christiansborg den 29. september 2016

Konferencen var organiseret af Dansk Elbil Alliance ved Lærke Flader og støttet af tre partier: EL, S og C, men Mette Abildgaard, klimaordfører for C, meldte til arrangørernes store ærgrelse afbud i sidste øjeblik. Alt i alt var det en udbytterig konference med bidragsydere fra politikere (Frank Jensen), transportudbydere (Movia), producenter (Siemens Mobility) og operatører (Keolis, Arriva, UMove), flere meget teknisk orienteret, men flere med politisk brod, specielt fra producenter og operatører. Fra BRT deltog Kjeld A. Larsen, som i et notat om konferencens forløb (den 29. september) skrev følgende om de to oplæg fra Movia og UMove:

”Oplægget ”Movia og elbusser – erfaringer, planer og fremtid” fra Dorthe Nøhr Pedersen, administrerende direktør for Movia, demonstrerede endnu engang, at Movia ikke er nogen frontløber. Hun påpegede, at virksomhedens udgangspunkt er funktionskrav (punktlighed) frem for på effektivitetskrav (krav til bæredygtig omstilling). Samstemmende med alle andre conferenceoplæg beklagede hun den ulige konkurrencesituation for elbilkøretøjer, det punkt som også vores netværk har drøftet adskillige gange: en elafgift på elbusser på 91 øre/kWh, sammenlignet med en afgift på 0,4 øre/kWh for metro og letbaner. En ligestilling ville medføre en reduktion i elafgifter for Movia fra 68 mio. til 19 mio. kr. I pausen snakkede jeg bl.a. med Lærke Flader om en mulig koordineret protestskrivelse vedrørende dette ulige konkurrencevilkår, men vi blev enige om, at jo flere der gør opmærksom på problematikken, desto bedre.”

”Flere af eftermiddagens oplæg var meget teknisk orienteret, men to skilte sig ud med også en politisk tilgang. Det første var fra operatøren UMove ved Tim Valbøll. UMove vandt udbuddet for den indtil videre eneste elbus i København, som nu har kørt i en måned på linje 3As rute. Der har indtil videre ikke været opladningsproblemer med linje 3A. UMove havde foretrukket, at Movia havde udbudt flere elbuslinjer på samme tidspunkt. Det dansk ejede UMove kører også busserne på linje 9A og ville meget gerne have omlagt hele busflåden til elbusser.”

”Udkast til strategi for delebiler i København 2017-2020”

På sit møde den 27. februar 2017 behandlede Teknik- og miljøudvalget i et ”Udkast til strategi for delebiler i København 2017-2020”, et visionært udspil i retning af at mindske biltrængslen i byen. Strategi for delebiler har sit udspring i visionen Fællesskab København, hvori der indgår en målsætning om, at et flertal af københavnernes gør brug af dele-, bytte eller genbrugsordninger i 2025, altså en strategi for ressourcebesparelse, herunder den sparsomme plads. Europæiske undersøgelser peger på, at én delebil kan erstatte 5-10 privatbiler, at omkring 70-80 % af delebilsmedlemmerne ville have haft egen bil, hvis ikke de brugte delebil, og at delebilsbilister kører 30 % mindre i bil. Så en satsning på delebiler falder fint på plads set i relation til kommunens overordnede målsætninger for mobilitet, klima, sundhed

og bylivsaktiviteter. Strategien formulerer **et mål om mindst 750 delebiler med fast stamplads** og en såkaldt Mobility as a Service (MaaS) platform. Strategien fremlægger 15 mulige tiltag. Eksempelvis understreges det i strategien, at det vil være interessant for både kommunen og bygherrer at se på muligheder for at kæde delebiler sammen med parkeringskrav og parkeringsnormer. Via kommuneplan og lokalplaner er det muligt at indarbejde reservation af p-pladser til delebiler, og en anden mulighed er at lave en frivillig aftale med en byherre om nedsat parkeringsnorm til gengæld for etablering af delebilpladser. Her foreligger et rigtig godt arsenal af forslag om reduceret biltrafik og bilparkering, når RBT og RBTs repræsentanter i lokaludvalg skal bidrage til startredegerelser og lokalplaner i de københavnske bydele. Tre partier stemte for forslaget. A, B og Ø, mens venstre stemte imod! Venstre kan åbenbart ikke lide delebiler.

Hovedstadsregionen

Borgerdialog og høringsvar vedrørende Movias Forslag til Trafikplan 2016

Økonomiforvaltningen i København sendte Movias Trafikplan 2016 i høring med svarfrist den 28. oktober 2016. I den forbindelse afholdt Indre By Lokaludvalg den 5. oktober et velbesøgt borgerdialogmøde på Københavns Rådhus, hvortil politikere fra fem partier i BR valgte at sige ja til at deltage i debatten med borgerne. En væsentlig årsag til den store interesse fra politikernes side var, at deres viden om planens indhold var begrænset. Udkast til Trafikplan 2016 er af stor betydning for fremtidens kollektive trafik i Hovedstadsregionen, idet planen beskriver, hvordan den kollektive (bus)trafik skal se ud, når ringmetroen efter planen tages i brug i 2019. Konsekvenserne for centralkommunerne er først og fremmest, at bustrafiknettet vil opleve en ret kraftig reduktion: buspassagerer skal vænne sig til at blive metrobrugere. Jeppe Gaard fra Movia var oplægsholder om trafikplanens indhold og konsekvenser. Med udgangspunkt i borgerdialogen og Indre By Lokaludvalgs holdninger afsendte lokaludvalget et yderst velgennemtænkt og kritisk høringsvar til Økonomiforvaltningen:

<https://indrebylokaludvalg.kk.dk/files/media/dokumenter/Hoeringssager/2016/Trafikplan%202016/Indre%20By%20Lokaludvalg%20om%20Trafikplan%202016%20.pdf>

Flere af lokaludvalgsmedlem Kjeld A. Larsens kommentarer og stikord til høringsvaret kom med i lokaludvalgets høringsvar. Her følger et par udpluk af Kjelds kommentarer:

”Trafikplan 2016 er først og fremmest et udkast til en øvelse i at få ca. 34 mio. årlige buspassagerer til at stige under jorden til metrosystemet, når ringmetroen – efter planen - åbner i løbet af 2019. Titlen er derfor misvisende. Det burde være politikerne, der udformer og vedtager en trafikplan, ikke trafikudbyderen Movia.

Klima- og forureningsproblematikken

Københavns Kommune har en Klimaplan, hvor tidshorisonten er 2025 for at opnå en fossilfri hovedstad. Målsætningen for fossilfri transport i Movias Trafikplan 2016

udmærker sig ved at være helt ude af trit med tidshorizonten i denne klimamålsætning. Her er tidshorizonten 2030. Midlerne er primært den teknologiske udvikling inden for brændselsteknologi. For Movia er funktionalitet, dvs. at busserne skal komme til tiden, den primære målsætning, mens miljøproblematikken er sekundær. Men det bør heller ikke være trafikbestilleren Movia, som er frontløber, det er politikernes opgave.

Dækningsgrad, skift og brugervenlighed

Movias beregning af dækningsgraden baserer sig på, at stationer for skinnebåren trafik (metro, S-tog) skal kunne nås i en afstand inden for 600 meter (stationsnærhedsprincippet), mens gangafstanden til busser baseres på 400 meter. Når så omkring 34 mio. passagerer skal bringes fra busser til metrostationer under jorden, så må der forventes en længere gåafstand til transportmidlet, op mod ekstra 200 meter. Dette burde være omtalt i trafikplanen.

I almindelighed er det en accepteret grundregel, at antallet af skift er afgørende for, hvor mange passagerer, man kan bevæge til at anvende den kollektive trafik. Når buslinjer nedlægges og omlægges, må det forventes, at brugerne af den kollektive trafik må forvente flere skift på den kollektive rejse, specielt i skiftet mellem metro og bus. Dette blev bekræftet på borgermødet den 5. oktober, men problematikken omtales heller ikke i Trafikplanen. Det er en udeladelse, som vi bør gøre opmærksom på.

En del borgere er mere utrygge end andre borgere ved flere skift mellem transportmidler, længere gåafstande til station/stoppested og bevægelse ned og op i forhold til undergrunden: ældre, handicappede, unge med barnevogne etc. Denne utryghedsproblematik, som vi må finde løsninger på, er heller ikke adresseret i Trafikplanen. Trafikbrugeren betragtes nærmest som en rationel og ung gennemsnitsborger.”

Luftforurening og drivhusgasudslip fra Movias busser

Movias initiativer for at reducere drivhusgasudslip og luftforurening fra busflåden har indtil videre begrænset sig til at introducere forsøg med indsætning af elbusser på linje 3As rute efter sommeren 2016 tillige med gasdrevne +way busser på linje 5As rute fra april 2017.

Vedrørende indsats for at få begrænset luftforureningen fra Movias busser se afsnittet om Indre By Lokaludvalg.

Symposium om deleøkonomi i Region Hovedstaden

På vegne af RBT blev Kjeld A. Larsen inviteret til at deltage i ”Symposium om deleøkonomi – Potentialer, partnerskaber og udvikling i Region Hovedstaden” den 10. januar 2017 på Aalborg Universitet i Sydhavnen. Invitationen blev sendt til embedsmænd og politikere i kommunerne i regionen, til forskningsverdenen, iværksættere, erhvervsliv og NGO’er. Et af symposiets temaer var ”Transport og

mobilitet – bæredygtige løsninger”. I et udsendt inspirationskatalog blev rammerne for bæredygtig mobilitet formuleret på en måde, som RBT kunne skrive under på: ”Effektiv og bæredygtig mobilitet er et centralt rammevilkår i realiseringen af Region Hovedstadens vision om at fremstå som en grøn og innovativ metropol med høj vækst og livskvalitet. Der skal skabes sammenhæng i regionen, og anvendes grønne drivmidler. CO2 udledning, støj og luftforurening skal nedsættes, regionens tilgængelighed og infrastruktur skal forbedres, spildte timer i trafikken nedbringes væsentligt, overgange mellem trafikformer lettes, infrastrukturen forbedres, og transporttiderne for varer, mennesker og viden reduceres. Samtidig skal incitamenterne for at skifte til sundhedsfremmende, bæredygtig og rekreativ mobilitet bidrage til alle borgeres velbefindende og regionens internationale attraktivitet frem mod 2025.” Det velplanlagte symposium rummede adskillige spændende oplæg, bl.a. et oplæg af Michael Søgaard Jørgensen, hvor det blev slået fast, at kollektiv trafik er det vigtigste deleøkonomiske projekt på transportområdet. Det er vigtigt, at RBT deltager i debatten om de mange igangsatte og kommende deleøkonomiske projekter på transportområdet og i den forbindelse definerer nogle rammer for, hvornår vi - ud fra et bæredygtighedsprincip - anser et projekt for at være acceptabelt. På baggrund af diskussionerne på symposiet foreslog Kjeld, at følgende to principper må opfyldes, såfremt RBT vil betragte et deleøkonomisk transportprojekt som bæredygtigt: projektet skal bidrage til 1/ at reducere trængslen og 2/ at reducere udslippet af skadelige klimagasser, luftforurening og støj.

Københavns og Frederiksberg kommuner

CPH Climate Solutions Annual Conference 3.-4. oktober 2016

Københavns Kommunes årlige klimakonference, CPH Climate Solutions, Annual Conference, som fandt sted den 3.-4. oktober 2016 i Industriens Hus, har til formål at diskutere initiativer til opfyldelse af kommunens klimaplan 2025 om en bæredygtig by. Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell og hans forvaltning står som organisator af konferencen, herunder indbydelse til udenlandske og danske oplægsholdere. For RBT deltog Keld Simonsen og Kjeld A. Larsen, som deltog i konferencens trafiksessioner begge dage, tre sessioner i Industriens Hus den første dag og en session i Toldboden på anden dagen. Et notat af Kjeld til rådsmedlemmerne den 5. oktober omfattede følgende betragtninger:

”Jeg deltog i konferencens trafiksessioner begge dage, heraf de tre sessioner i Industriens Hus på konferencens første dag:

1/ The Mobility of the Future, hvor hovedindholdet var MaaS, et nyt begreb med gammelt indhold (Mobility as a Service). MaaS drejer sig først og fremmest om at sætte kunden i centrum og skabe bedre koordination mellem de forskellige transportformer, som sagt ikke en ny bestræbelse, men en aktivitet som skaber flere arbejdstimer hos trafikselskabernes planlæggere. Per Gellert fra Movia havde et udmærket indlæg til støtte for den kollektive trafik.

2/ The Mobility of the Future med selvkørende biler som tema. Det mest gakkede oplæg om selvkørende biler kom fra Andreas Egense fra Vejdirektoratet, som forudsiger de selvkørende bilers indtog i løbet af få årtier. Det vil ifølge ham føre til større trængsel, men en mindsket miljøpåvirkning. Han viste en video, som viser hvordan alle trafikformer, herunder gående, ubekymret kan passere et vejkryds uden regulering, idet alle blot fiser ind og ud mellem hinanden, muliggjort af bilernes sanse- og reaktionsevne. I bør alle gå ind og se den lille video. Hvem ønsker mon en sådan by som rum for livsudfoldelse!

3/ Shopping and Green Mobility med temaet Shopping Bicyclist, dagens mest interessante trafiksession, med oplæg fra bl.a. COWI om cykelparkeringsstrategi i Aalborg og oplæg ved ejendomsselskabet Jeudan om cykelparkering ved Torvehallerne.

Andendagen fandt primært sted i Toldboden, hvor jeg deltog i sessionen Freight Network, hvor temaet var citylogistik med interessante oplæg fra bl.a. Post Norden (erstatning for et oplæg ved COOP logistics) og managing director Jimmy Klintenberg fra Greenway Logistics AB om citylogistik inden for modebranchen. Sessionen havde karakter af en workshop, hvor e-handel blev konfronteret med ønsket om mere citylogistik på et bæredygtigt grundlag, hvilket blev til en ret livlig diskussion fra en række aktører, hvoraf flere kom fra de virksomheder, som skaber mere trafik via e-handel.”

Velbesøgt bod under Bilfri Dag i København d. 18. august 2016

Der var stor interesse for Rådets bod på Nørrebrogade. Vi havde gætteleg på programmet med små (og større) præmier. Gæsterne skulle gætte hvor mange p-pladser i procent af bymidten der er i fem storbyer - på en linje fra flest til færrest. Der var mange, der gættede helt rigtigt, og endnu flere der gættede næsten rigtigt. Disse heldige kunne indkassere økologisk slik på stedet, og kunne deltage i lodtrækningen om to flasker god vin. Der blev desuden delt en masse materialer ud, og taget mange gode snakker. En del ville gerne høre nærmere fra RBT i form af vores nyhedsbrev.

”Handlingsplan for Grøn Mobilitet. Opfølgning 2017”

Københavns Kommune har vedtaget nogle overordnede målsætninger for mobilitet i form af fordeling af personture på de forskellige transportmidler samt reduktioner i CO₂-udledning. Problemet er, at mål for fordeling på transportmidler er fremsat i forskellige handlingsplaner, udformet af forskellige forvaltningsenheder, og ikke er ganske enslydende, både hvad angår tidshorisont, antal af transportformer (med eller uden gang) og om de målte ture omfatter alle eller alene københavnere på vej til arbejde eller uddannelse. Mobilitetsmålsætningerne er opsummeret i både den seneste udgave af **Handlingsplan for Grøn Mobilitet**, vedtaget af BR i 2012, og nu opfulgt af et udkast **”Opfølgning 2017”**, fra februar 2017:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/0831979e-c478-41e0-a867-4d56b79b000e/e7343a66-5d2b-4c12-a66d-556a731ad4b6/Attachments/17475226-22431024-1.PDF>

Mest kendt er målsætningen fra Kommuneplan 2015 om, at omfanget af kørende trafik skal være fordelt på mindst 1/3 cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil i år 2025, i Københavns **Klimaplan 2009** og i **Fællesskab København** er målsætningen for 2025, at 75 % af alle ture skal omfattes af cykel, offentlig trafik og gang. Men København er ikke på rette vej til at realisere målsætningerne. I forhold til 1/3 målsætningen steg cykelandelen fra 33 % i 2010 til 34 % i 2015, bilandelen fra 40 % til 41 %, mens den kollektive trafiks andel faldt fra 27 % til 25 %. Målsætningen i kommunens klimaplan om en reduktion af CO₂-udledningen fra transporten på 10 % fra 2005 til 2015 blev heller ikke realiseret. Mobilitetsmålsætningerne er forbundet med to afgørende skavanker: 1/ det drejer sig om ture og ikke det udførte trafikarbejde i kørte km - ture i bil er i gennemsnit længere end ture på cykel og især gang, og 2/ mobilitetsmålene er relative, dvs. de tillader at alle transportformer kan stige, blot stigningen, eksempelvis i biltrafik, ikke overstiger den relative målsætning på 1/3. I klimaplanen fra 2009 forventedes det, at vedtagelsen og indførelse af en trængselsring skulle være det vigtigste middel til at reducere transportens CO₂-udledning, men det blev, som alle ved, et kuldkastet forsøg. Siden da har forvaltningerne ikke anet deres levende råd om, hvordan kommunen skulle kunne realisere sin klimamålsætning på transportområdet. Det afspejler sig bl.a. i to nye, meget luftige, forslag til tiltag på transportområdet, som fremsættes i opfølgning på **”Grøn mobilitet”**: 1/ selvkørende køretøjer og 2/ trafik- og bylivsløsninger ved Cityringens åbning. Det interessante ved de to såkaldte nye initiativer er, at 1/ en analyse ved Andreas Egense fra Vejdirektoratets Analyseenhed februar 2017 forudsiger, at fuld introduktion af selvkørende biler vil give plads til flere biler, i og med at de kan køre tættere i trafikken: mængden af trafik i Danmark vil stige med 14 %, og i Hovedstadsområdet vil trængslen stige med 15 % (Altinget 3. februar 2017), og 2/ at transportforskere flere gange har understreget, at den forventede åbning af Metrocityringen fra 2019 ikke vil bidrage til at forøge den kollektive sektors andel af ture, idet metroåbningen først og fremmest vil medføre en omfordeling mellem kollektive transportformer, fra bus til metro, med tilsætning af et dryp cyklister.

Høringssvar ”Vedrørende Nordhavnstunnel, VVM-redegørelse”

NOAH-Trafik ved Ivan Lund Pedersen og RBT ved Kjeld A. Larsen indsendte den 27. august 2016 et fælles høringssvar ”Vedrørende Nordhavnstunnel, VVM-redegørelse til Vejdirektoratet, Københavns Borgerrepræsentation og Folketingets partier”. En VVM-redegørelse skal danne grundlag for en eventuel beslutning om bygning af en Nordhavnstunnel, et tunnelprojekt på mellem 1 og 1,4 km, som sammen med erstatningshavne i byggeperioden vil koste mellem 2,3 og 3,3 mia. kr. og have meget omfattende negative virkninger på et stort byområde gennem en meget lang byggeperiode. Vejdirektoratet har endog konkluderet, at trafikgevinsterne ”ikke vil være tilstrækkelige til at opveje anlægs- og driftsomkostningerne ved tunnelen”. RBT frygter, at en overflødig Nordhavnstunnel kan blive starten på en egentlig Havnetunnel, hvorved en Nordhavnstunnel forlænges fra Nordhavnen til Refshaleøen og videre på Amager, et trafikmonster som vil skabe en eksplosion i biltrafikken fra

det velstillede Nordsjælland og derved ødelægge alle de pæne visioner om hele København som en klimavenlig og bæredygtig by. RBT bakker alternativt op om visionen om en forlængelse af metroen fra Nordhavn via det såkaldte ”Lille Spørgsmålstegn”, som indebærer fire ekstra metrostationer. Denne metroforlængelse vil give flest passagerer i metroen og samtidig betjene de mange krydstogtgæster, der skal fra havnen til lufthavnen, en forlængelse som vi koste mindre end en Nordhavnstunnel til biler.

<http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/287-2-3-til-3-3-mia-kr-for-1-til-1-4-km-vej-tunnel>

Henvendelse til pensionskasser vedrørende finansiering af en havnetunnel

I en henvendelse med titlen ”Vedrørende en havnetunnel i København” til pensionskasserne Sampension, PenSam, ATP, PKA, PFA, Lønmodtagernes Dyrtdisfond og Pension Danmark den 12. marts 2017 afslutter Ivan Lund Pedersen (NOAH-Trafik) og Kjeld A. Larsen (RBT) deres opfordring med følgende:

”Konklusion: En havnetunnel vil:

1. Ødelægge dele af vore sparsomme grønne områder. Vil ramme fredede områder og bebyggelser.
2. Give en kraftig stigning i biltrafikken – et ”trafikspring”. Det skyldes at biltrafikken får en ny hurtig indfaldsvej til centrale dele af byen og Amager.
3. Gør det sværere at efterleve nationale og lokale CO2-målsætninger.
4. Vil give øget energiforbrug og luftforurening på grund af flere og længere bilture.
5. Er meget dyr. Prisen for en ”Havnetunnel” anslås til 21,4 mia. i 2013-priser. For samme beløb kunne man få meget store forbedringer af bymiljøet, den kollektive trafik og cykeltrafikken.
6. Vil gøre levevilkårene ringere for mange mennesker i store dele af København og langs indfaldsveje som Lyngbyvejen.
7. Vil ødelægge de trafikale fordele Københavns beliggenhed har i forhold til mange andre storbyer, som påpeget af Peter Hartoft-Nielsen.
8. Vil undergrave benyttelsen af den kollektive trafik og i et vist omfang cykeltrafikken.
9. Er asocial, idet den især gavner i forvejen privilegerede bilister i den østlige del af Nordsjælland.

Vi opfordrer derfor pensionskasserne til ikke at åbne for finansiering af et så miljøfjendtligt projekt. Vi mener ikke, at pensionsmidler skal bruges til at undergrave mulighederne for en mere bæredygtig udvikling.

At bruge milliarder på noget, der er uden påviselig nyttevirkning, men dokumenterede kraftige skadevirkninger, er uden økonomisk og miljømæssig mening.

Vi modtager gerne jeres kommentarer til det fremsendte.”

Der er indkommet svar fra to pensionskasser: ATP vil absolut ikke investere sine midler i en havnetunnel, mens PenSam, som har købt sig ind i Refshaleøens Ejendomsselskab A/S, ikke vil melde sin holdning ud. Vi har andetsteds observeret, at Lønmodtagernes Dyrtdisfond har reduceret sin andel i samme ejendomsselskab fra 35 til 10 % og derved har en meget beskeden interesse i at medfinansiere en havnetunnel.

Iværksættelse af forundersøgelse vedrørende en havnetunnel i København

Den 7. april 2017 meddelte Transportministeriet i sit nyhedsbrev, at ”Staten, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab i fællesskab gennemfører en forundersøgelse af en østlig ringvej (havnetunnel) i København”. Forundersøgelsen skal danne grundlag for en politisk drøftelse og eventuel principbeslutning om iværksættelse af en havnetunnel. Inden en eventuel vedtagelse af en anlægslov skal der gennemføres en VVM-proces. I nyhedsbrevet står følgende om forundersøgelsen:

”Det vurderes at tage ca. 2 år og koste omkring 24 mio. kr. at gennemføre en forundersøgelse af projektet. Med finanslovsaftalen for 2017 afsættes statens bidrag på 8 mio. kr. til forundersøgelsen. Den resterende finansiering forudsættes tilvejebragt af øvrige interessenter.

I forundersøgelsen forventes bl.a. følgende forhold at blive belyst nærmere:

- Finansiering, organisering og inddragelse af private parter og OPP.
- Trafikanalyser, betalingsvillighed og samfundsøkonomi.
- Tekniske undersøgelser og miljø.
- Trafiksaneringsplan som følge af projektet.”

Der bliver således nedsat fire undersøgelsesgrupper med hver sit kommissorium og med forskellige formænd, men der ser ikke ud til at blive plads til uafhængige transportforskere i undersøgelsesprocessen. Det bliver interessant at se, hvad undersøgelsesgruppen med kommissoriet for trafiksanering i indre by, som skal have en formand fra Københavns kommunes økonomiforvaltning, kommer frem til, herunder hvordan man med fysiske midler tvinger bilister ned i en betalingstunnel. En tilsvarende undersøgelsesrapport blev lavet i 1998: ”Trafikal fredeliggørelse af Indre By – efter anlæg af en havnetunnel”. Om kommissoriet for denne arbejdsgruppe står bl.a.:

”Udover at trafiksaneringsplanen skal kunne give et bud på, hvordan den gennemkørende trafik begrænses i relevante områder, skal planen eksemplificere, hvilke vejarealer der kan frigøres som følge af den begrænsede trafik og illustrere, hvad de frigjorte vejarealer alternativt kan anvendes til.”

Henvendelse til BR vedrørende planlagt etablering af Ørestad Fælled Kvarter

På initiativ fra Anders Morten Christoffersen, formand for Verdens Skove, var RBT, sammen med 12 andre NGO'er, bidragsyder i en fælles henvendelse den 22. marts 2017 til BR om ikke at iværksætte et planlagt boligkvarter Ørestad Fælled kvarter på Amager Fælled. Det planlagte byggeri vil betyde endnu en decimering af Fælleden som en grøn lunge og et sammenhængende naturområde.

Hørings svar vedrørende Madkulturens Hus i Frederiksberg kommune

På vegne af RBT indsendte Kjeld A. Larsen den 12. februar 2017 et høringssvar vedrørende Forslag til lokalplan 2015 for Madkulturens Hus, boliger og metrostation på Frederiksberg Allé 41. Høringssvaret tog fat i tre tematikområder:

1/ den demokratiske proces forud for udarbejdelse af udbudsmateriale,
2/ bestemmelser i kommuneplan 2015 kontra iværksættelse af kommuneplantillæg og
3/ praksis vedrørende fastsættelse af parkeringsnormer ved højklasset kollektivt trafiksystem.

<http://baeredygtigtrafik.dk/nyheder/298-horingssvar-for-madkulturens-hus-frederiksberg-alle>

Høringssvar vedrørende ”Frederiksberg Kommune: Kommuneplan 2017”

Den 17. april 2017 indsendte Kjeld A. Larsen et høringssvar vedrørende Frederiksberg Kommunes ”Kommuneplan 2017”. Hovedpointen i høringssvaret var konstateringen af en kommune i strid med sig selv på mobilitetsområdet:

”I det indledende afsnit slås det fast, at mange af byens beboere (kun omkring 1/3 af husstandene har egen bil) kun har behov for en bil en gang imellem, og at en delebilsordning kan være en fornuftig løsning som alternativ til at eje en bil selv.

Og set med bæredygtighedsbriller er de opstillede målsætninger superfine og ambitiøse: 88 % af alle ture på mindre end 10 km skal foregå med bæredygtige transportmidler, minimum 40 % af alle ture skal foretages på cykel, cykelstiudbygning, herunder cykelsuperstier, skal prioriteres, hastigheden for den kollektive trafik skal øges, og delebilismen skal udbredes.

Men så slutter begejstringen. Mobilitetsafsnittet rummer to opslag, som afspejler hver sit transportpolitiske udsyn og dermed fortæller om en politikerverden og en forvaltning i stor konflikt med hinanden vedrørende transportmiddelprioritering og dermed anvendelsen af byrummet og byens begrænsede arealer.

I opslag nr. to står den private biltrafik og udbygningen med stadig flere p-pladser i centrum. Der skal ikke blot skabes flere p-pladser til et stigende antal borgere i kommunen, men der skal også skabes flere parkeringsmuligheder for pendlere. Mange af de nye p-pladser skal endog foregå i konstruktion og vil derfor være omkostningstunge.

Og desværre er det partierne med flertal i kommunalbestyrelsen, som står for denne linje, og derfor er det sandsynligvis de oven for skitserede målsætninger, som vi vil se udfolde sig i den kommende planperiode. Vi kan ikke både skabe mere plads til de grønne transportformer og den meget pladskrævende udbygning til flere privatejede biler og bilparkering, uanset om parkeringen foregår under jorden. En prioritering er nødvendig.”

Deltagelse i Indre By Lokaludvalg

Om **Formål og opgaver** står følgende på lokaludvalgets hjemmeside www.indrebylokaludvalg.kk.dk:

”Indre By Lokaludvalg blev oprettet i 2008 af Københavns Kommune. Der er i alt 12 lokaludvalg i Københavns Kommune, som beskæftiger sig med hver deres bydel. Lokaludvalget skal fungere som bindeled mellem Indre Bys borgere og politikerne i Københavns Borgerrepræsentationen og skabe dialog om spørgsmål, som har betydning for bydelen.

Lokaludvalget består af 23 medlemmer, som repræsenterer foreninger, organisationer, brugerbestyrelser, der har interesse i Indre By, samt de politiske partier i Borgerrepræsentationen.”

Kjeld A. Larsen deltager i Indre By Lokaludvalg som valgt repræsentant for RBT i en tredje valgperiode, som slutter med kommunevalget ultimo 2017. Kjeld er tillige indvalgt som bestyrelsesmedlem i Miljøpunkt Indre By & Christianshavn fra februar 2017.

Lokaludvalget afholder møder en gang om måneden, i Det Grønlandske Hus i Løvstræde. Lokaludvalget har et sekretariat omfattende tre personer med Christian Christensen som sekretariatsleder, for både Indre By og Christianshavns Lokaludvalg, og har en flot og velfungerende hjemmeside, hvor borgerne elektronisk kan komme med gode ideer til byens udvikling. I løbet af 2015 etablerede lokaludvalget et elektronisk borgerpanel, som benyttes flittigt. 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 på Regnbuepladsen over for Københavns Rådhus.

LU har fundet en rigtig god arbejdsform, specielt hvad angår borgerinddragelsesprocessen. Et ganske stort antal startredegørelser (går forud for udarbejdelse af lokalplanforslag) og lokalplansforslag forelægges LU, som har brugt megen energi på at arrangere borgerhøringer og udarbejde høringssvar. Københavns bystyre, specielt Teknik- og miljøforvaltningen, 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.

Kjeld fungerer sammen med Ingolf Ibus som 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 2016 og 2017

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 forøgelse af bebyggelsesgraden på eksisterende matrikler, uanset om bebyggelsen er lokaliseret klods op af eksisterende eller kommende knudepunkter for kollektiv trafik. I planlægningssammenhæng betragtes begrebet stationsnærhed åbenbart som irrelevant, når det drejer sig om regulering af bilistadfærd.

I det forløbne år har arbejdet med lokaludvalgets tredje bydelsplan, Bydelsplan 2017, krævet en speciel indsats over en længere periode. Set i RBT-perspektiv, og i betragtning af lokaludvalgets brede politiske sammensætning, blev bydelsplanen et fornuftigt produkt. Følgende større temaer og lokalområder med trafikindhold har

været udsat for grundig borgerdialog i perioden: Postgrunden, arkitekturpolitik, overdækning af Vesterport banegrav, turisme og nattelevet.

For både lokaludvalg og miljøpunkt har luftforureningen fra tunge køretøjer, specielt Movias busser, været et vigtigt indsatsområde. Via egne målinger af luftforureningsniveauet fra bl.a. linje 5A har Miljøpunktet, i samarbejde med Nørrebro Miljøpunkt, været meget aktiv med at sætte fokus på forureningsproblematikken i pressen så vel som over for Movia og politikerne. Miljøpunktets og lokaludvalgets indsats har bl.a. betydet, at BR har taget sagen på dagsordenen og besluttet at anmode Movia om at stramme kravene i overensstemmelse med gældende Eurnormer i udbudsmaterialet i forhold til busentreprenørselskaberne.

Den politiske diskussion om lokaludvalgenes eksistensberettigelse og arbejdsopgaver er en vedvarende proces. De borgerlige partier ser gerne lokaludvalgene nedlagt eller deres kommissorium indskrænket; lokaludvalgenes eksistens afhænger ganske af Socialdemokratiets fortsatte opbakning,

Internt RBT-arbejde

Organisatorisk

På **generalforsamlingen den 25. april 2016** valgtes følgende til Rådet, som er **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Lars Barfred, Ole Iskov, Leif Kajberg, Poul Kattler, Hanne Dalhoff Knudsen, Kjeld A. Larsen, Sune Lorenz Nielsen, Ivan Lund Pedersen, HansHenrik Samuelsen, Bruno Schwede, Keld Simonsen, 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 og Poul Kattler som ansvarlige for hjemmesiden og Keld Simonsen som referent.

Udkast til Arbejdsprogram 2016-2017 for RBT blev diskuteret, endelig vedtaget og derefter lagt på rådets hjemmeside.

Arbejdsprogram 2016-2017

Som godkendt på bestyrelsesmødet den 27. juni 2016

1) Trafik til og i udkanten

Udkantsområderne lider i disse år under virkningerne af den centralisering, der i de seneste år har sat sit kraftige præg på forvaltningsenheder og borgervendte faciliteter og serviceydelser. Og centraliseringen har præget alle de reformer, der er blevet gennemført f.eks. kommunalreformen, strukturreformen, domstolsreformen, politireformen og sidst folkeskolereformen. Det gælder generelt, at udviklingen i de

mindre byer i provinsen er stagnerende med fraflytning af beboere og med tab af arbejdspladser som mærkbare konsekvenser.

Også inden for den kollektive trafik er udviklingen i yderområder og landdistrikter gået den gale vej. I RBT's optik er det vigtigt at opretholde og udbygge bæredygtige lokalsamfund, og der bør etableres en transportinfrastruktur, der gavner udkantsområdernes lokalsamfund og bidrager til at forløse deres potentialer. Vi mener således, at det er essentielt, at stationsbyerne bevares og styrkes, idet disse er et godt udgangspunkt for den lokale infrastrukturens opretholdelse og udbygning. Det vil koste Udkantsdanmark og mange lokalsamfund uden for de store byer dyrt, hvis den kollektive trafik nedgraderes eller ikke prioriteres. Rådet bør stille mod planlægning og afholdelse af en konference om dette tema inden udgangen af 2017.

2) Påvirkning af indholdet af Københavns Kommunes Klimaplan 2025

Rådet skal bide Københavns Kommune i haserne hvad angår opfyldelsen af kommunens Klimaplan 2025 på trafikområdet, herunder arbejde for at satse på letbaner som klimainitiativ. Det stigende bilejerskab i kommunen vil sandsynligvis slå mere igennem på kommunens CO₂-regnskab i de kommende år. Kommunens indsats på netop trafikområdet lader meget tilbage at ønske. Politikere og forvaltning venter for meget på statslige initiativer og satser mest på tekniske fix frem for at satse på reduktion af biltrafikkens omfang. RBT skal arbejde for at få reduceret biltrafikkens dominans og i den forbindelse indgå i dialog med det af Teknik- og Miljøborgmesteren nylig nedsatte Klimapanel.

Vi skal arbejde for introduktion af et letbanesystem i København, herunder på Frederikssundsvej og H.C. Andersens Boulevard, bl.a. via forståelsen af letbaner som et klimainitiativ. Vi skal i denne sammenhæng endvidere følge op på de to foreliggende analyser af letbaner, dels den, der omfatter hele hovedstaden, dels den, der vedrører Frederikssundsvej.

3) Forbedringer af international passagertogs-trafik fra Danmark og sydpå

Togforbindelser sydpå er forringet, men yderligere forringelser truer. Trafikkontrakten tilsiger kun et minimum af frekvens og hastighed mellem Aarhus/København og Hamburg. Vi kan risikere at komme ned til dette minimum, hvis ikke DSB kommer på bedre tanker. Muligheder for cykelmedtagning til Tyskland og genoptagelse af nattog skal holdes i live. Situationen med øget flytrafik i Europa og reduceret togtrafik er helt forkert, ikke mindst efter COP21. Derfor fortsætter vi det danske og internationale arbejde for denne sag.

4) Meget mere gods på skinnerne

I det kommende år vil RBT se nærmere på, hvordan godstrafikken kan flyttes fra lastbiler til tog. Der skal skaffes plads til godstog til og fra Danmark og internt i Danmark.

Modsætningen mellem godstog og passagertog skal reduceres og vi skal være med til at give stemme for godstransport på skinner, som vil kunne reducere CO₂-

udledningerne gevaldigt. Danske havne spiller en væsentlig rolle i denne forbindelse. Konkret støtter vi, at der gives høj prioritet til etablering af dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg.

5) Udbygning af regionaltog i storbyerne

Regionaltog, fjerntog og S-tog er de transportmidler, der er bedst til hastighedsmæssigt at konkurrere med bilerne i storbyområderne.

Derfor vil RBT arbejde for en udbygning af regionaltogstriften så den kommer på højde med S-togene med hensyn til hyppighed. Dette gælder såvel omkring hovedstaden som i det østjyske byområde (Randers-Århus-Kolding).

Også S-togene i Hovedstaden skal sikres udbygget med bl.a. en ny tunnel under København og overhalingsspor på Nordbanen så der bliver mulighed for såvel flere som hurtigere tog.

Eksempler på udbygning af regionaltogene i hovedstaden kan være en række nye linjer med 10 - 20 min drift:

(Holbæk/Ringsted) - Roskilde - Glostrup - Ny Ellebjerg - Lufthavnen Kastrup - Malmø - Lund,

(Holbæk/Ringsted) - Roskilde - København H - Hellerup - Helsingør, Helsingør - København H - Lufthavnen - Malmø,

Næstved - Køge - Køge Nord - (ny bane) - Ny Ellebjerg - København H

Med gratis cykelmedtagning også i regionaltogene kan ganske store områder dækkes med cykelstationsnær hurtig trafik.

6) Cyklen som bærende transportmiddel, herunder i kombination med kollektiv transport

RBT skal fremme diskussionen af cyklisme som en hurtig og miljøvenlig transportform i byerne, samt kombinationen af cykler og kollektiv trafik, som en god konkurrent til bilen lokalt og på landsplan. RBT vil arbejde for, at Folketinget og kommunerne afsætter flere midler til cyklisme og cykelinfrastruktur. I sit arbejde med at fremme cyklisme og cykelmedtagning i den kollektive trafik kan RBT passende samarbejde med organisationer, som varetager samme interesse, eksempelvis Cyklistforbundet og Passagerpuls. RBT skal særligt arbejde med gratis cykelmedtagning i den offentlige transport, som har vist sig at både give tidsgevinster og økonomiske gevinster.

7) Opbygning af tal-base

Som baggrundsmateriale skal RBT opbygge en samling af tal – en referencemanual -, der kan underbygge RBT forslag, fx anlægspriser per km for motorvej, togstrækninger, letbanestrækninger og cykelstier, tal for CO2 udledning, sammenhæng mellem luftforurening og levetid, kostpriser for de enkelte transportformer, og driftspriser for de forskellige transportformer.

8) Videreudvikling af NGO-samarbejdet Netværket for Bæredygtig Transport

Det lykkedes i 2015 at opbygge et netværk på transportområdet Netværket for bæredygtig transport omfattende følgende NGO'er: Vedvarende Energi, NOAH Trafik, Cyklistforbundet, Klimabevægelsen i Danmark, Danmarks Naturfredningsforening, JMOM og RBT. Ud fra deisen at vi står stærkere, når vi står sammen, giver det mening at komme med fælles udspil over for medierne, politikere og private og offentlige transportmyndigheder. Dette arbejde skal prioriteres fra RBT's side og således intensiveres i det kommende år, herunder skal netværket bestræbe sig for at afholde en konference om reduktion af trængsel og forurening fra biler i udvalgte storbyer – til afholdelse på Christiansborg i samarbejde med flere partier

Gennemførelse af arbejdsprogrammet

Som det fremgår af beretningen, kan vi med en vis tilfredshed konstatere, at RBT i den forløbne rådsperiode har gjort sig store anstrengelser for at leve op til sit arbejdsprogram. Adskillige punkter er en videreførelse af punkter fra forrige arbejdsprogram, hvilket peger på, at de ændringer på transportområdet, som vi prioriterer at få skabt debat omkring og forsøger at bevæge i bæredygtig retning, har en meget lang tidshorisont. Enkelte punkter er det ikke lykkedes at få gjort noget ved, først og fremmest punkt 1) Trafik i og til udkanten. Adskillige dele af arbejdsprogrammet forsøger vi at realisere inden for det velfungerende NGO-samarbejde Netværket for bæredygtig transport. Det gælder eksempelvis arbejdsprogrammets punkt 3) Forbedringer af international passagertogs-trafik fra Danmark og sydpå.

Vedrørende arbejdsprogrammets punkt 5:

Med udgangspunkt i arbejdsprogrammets tema om udbygning af regionaltog i og omkring storbyerne har Niels Wellendorf og Keld Simonsen udarbejdet et arbejdsrapport, hvori foreslås et mere konsistent betjeningsprincip, der bygger på en S-togslignende betjening, med faste linjer med høj frekvens.

Afstandene mellem regionaltogetenes stationer i forhold til S-banen giver mulighed for en høj gennemsnitshastighed, der giver hurtigere rejsetider end bilen, især hvis togrejsen kombineres med cykel i enderne.

Derfor kan regionaltogene udnyttes som supplement til S-togene, der, hvor der køres parallelt. Således er gennemsnitshastigheden for S-tog mellem København H og Høje Taastrup 45 km/t, mens den for regionaltogene er 90 km/t.

Der er allerede en delvis betjening baseret på disse principper, og der foreligger også en lang række planer for trafikbetjeningen, når ikke mindst den nye bane mellem København og Ringsted er klar. Endvidere er der igangsat analyser for andre betjeninge.

Der er i vores arbejdsrapport taget udgangspunkt i disse planer og analyser, hvortil er tilføjet forslag, der bringer trafikken op på et bedre niveau.

Vedrørende arbejdsprogrammets punkt 7:

Keld Simonsen har påbegyndt arbejdet med opsamling af data til en tal-base, eksempelvis data om hastigheder for forskellige togtyper, ved forskellige standsningsmønstre, data om priser per km ved anlæg af forskellige transporttyper, bl.a motorvej, togskiner, cykelsti og tal omkring priser per sæde for forskellige togtyper. Der er set på forureningstal for forskellige transportformer: benzinbiler, dieslbiler, eltog og dieseltog.

Medlemstal, medlemsinformation og mediekontakt via sociale medier

Med omkring 50 medlemmer primo april 2017 er foreningens medlemstal ret beskedent. Vor praksis med en bedre medlemspleje via udsendelse af et par nyhedsbreve om året vægter vi fortsat højt. Det er lykkedes at få etableret en velfungerende hjemmeside, hvor vores aktiviteter bliver annonceret og vores arbejdsindsats i form af hørings svar, kronikker og læserbreve hurtigt bliver lagt på, takket være Sune Niensens og Poul Kattlers anstrengelser. Via indsats fra især Niels Wellendorfs, Leif Kajbergs og Poul Kattlers side har RBT oparbejdet en aktiv facebookside, et vigtigt forum til at skabe større interesse og opbakning til rådets holdninger og indsatser på trafikområdet. Det kan - og skal - diskuteres, om RBT skal prioritere at styrke sit arbejde på baggrund af et større medlemskab. Såfremt vi ønsker at skaffe nye medlemmer, specielt blandt unge og blandt kvinder, skal vores indsats være mere målrettet.

Rådet har i årets løb afholdt otte rådsmøder.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været følgende: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser; den ny VLAK-regerings trafikpolitik; udbygning af aktivitetsområdet for Netværket for bæredygtig transport og arbejdsopgaver i forbindelse hermed; planlægning af møder med partiernes transport- og klimaordførere; de internationale togforbindelser, herunder nattog; privatbanernes forhold, Tølløsebanens bevarelse; fremme af cyklisme, herunder cykelmedtagning i den kollektive transport; Oslo som model for grøn byudvikling og planlagt besøg i Oslo; deltagelse i bil-fri søndag arrangementet den 18. september i København; drøftelse af temaerne etablering af letbanen i Ring 3, flytransport, samfundsøkonomiske modeller og beregninger, national transportplan, førerløse biler, debiler og elbiler og luftforurening fra Movias busser; artikelskrivning til den nationale og lokale presse, til Altinget Transport og deltagelse i skribentpanel hos avisen Arbejderen; udarbejdelse af adskillige hørings svar; deltagelse i en lang række trafikkonferencer; deltagelsen i Indre By Lokaludvalg; arbejdet i facebookgrupperne "Rådet for Bæredygtig Trafik" og "Nej til flere biler i København"; opprioriteringen af hjemmesiden, kommunikationsstrategi og udsendelse af nyhedsbrev til medlemmerne; planlægning af generalforsamling 2017 og det forudgående debatmøde om eventuelle aktiviteter for at forhindre påtænkt udvidelse af Københavns lufthavn.

Sekretariatsarbejde

Formandskabets samarbejde fungerer fortsat tilfredsstillende, hvilket har bidraget til kontinuitet i planlægning af rådsmøderne. Vi har fortsat ikke haft kræfter til at iværksætte vore intentioner om at søge finansiel støtte til rådets aktiviteter.

Kjeld A. Larsen - April 2017

Med adskillige bidrag fra øvrige rådsmedlemmer