

Beretning 2006
Fra
Rådet for Bæredygtig trafik

Rådet for Bæredygtig Trafiks sjette ordinære generalforsamling 12. april 2007

Den trafikpolitiske situation

2006-2007: de store forkromede planers tid – fra energi og infrastrukturplanlægning til klimapåvirkning

I Energiåret 2006 og forsinket i 2007 så flere energiplaner, officielle og uofficielle, dagens lys, og en Infrastrukturkommission blev nedsat af Transport- og Energiministeriet.

I Klimaåret 2007 fremsatte Danmarks Miljøundersøgelser en rapport om fremskrivning af drivhusgasser 2005 til 2030 og Miljøministeriet fremlagde sit ”Forslag til Fingerplan 2007” til høring.

Energiåret 2006

Regeringens længe ventede energiplan ”**En visionær dansk energipolitik**”, som først blev præsenteret 19. januar 2007, kan beskrives som en fuser i forhold til opstemte forventninger omkring målsætning og en tynd kop te hvad angår forslag til konkrete virkemidler. En plan på i alt syv sider tillige med et bilag med oversigt over virkemidler på seks sider. Der er ikke meget foregangsland i den plan.

På transportområdet er planen utrolig defensiv. Det fastslås indledningsvis, at transportsektoren er næsten 100% afhængig af olie, at sektoren forbruger 60% af den olie, der anvendes i Danmark, og at sektorens energiforbrug medfører betydelige CO₂-udledninger og belastning af det danske klimaregnskab ift. Kyoto-protokollen. Samtidig konstateres det, at EU's regler om det indre marked begrænser Danmarks muligheder for at gå enegang vedrørende fastsættelse af normer og standarder på transportområdet, samt at bilindustrien er global, hvorfor rent danske initiativer i forhold til bilindustrien vil have en meget ringe effekt.

Regeringen foreslår kun to konkrete nationale initiativer på transportområdet:

Fremme af biobrændstoffer: Andelen af biobrændstof til transport skal forøges til 10% i 2020.

Afgiftsfritagelse for brintbiler.

Derudover vil regeringen klø på i EU-regi for at få en samlet energipolitik for Europa.

Forud for fremsættelsen af regeringens energiplan fremlagde Transport- og Energiministeriet i juni 2005 en perspektiv- og handlingsplan ”**Energi strategi 2025.**

Perspektiver frem mod 2025 og Oplæg til handlingsplan den fremtidige el-

infrastruktur”. Regeringen henviser gerne til dette dokument, når omverdenen kritiserer omfang og tyngde i den officielle energiplan. På transportområdet er der

dog ikke meget krudt at hente. I afsnittet ”Mindsket afhængighed af olie i transportsektoren” konstateres det, at vejsektoren lægger beslag på omkring 80% af olieforbruget i transportsektoren, og det forventes at det samlede energiforbrug til transportsektoren frem mod 2025 forventes at stige med omkring 20%. Redegørelsen peger på to virkemidler for at mindske olieafhængigheden og dermed reducere CO₂-udledningen: en øget energieffektivitet i bilerne og en reduktion af olieafhængighed som drivmiddel. De foreslåede virkemidler er ganske magre og opsummeres i form af initiativer:

Initiativ for mere energieffektive biler, dvs et forsøg på at fremme en ambitiøs indsats i EU-regi, bl.a. i form af en opstramning af EU's aftale med bilindustrien om nedsat CO₂-emissioner. For at skabe større synergi mellem transport og energiforbrug skal Danmarks TransportForskning ændres til Danmarks Transport- og Energiforskning”. Det initiativ kan kun glæde os.

Initiativer for reduktion af olieafhængighed i transportsektoren. På det nationale plan er ambitionen virkelig i høj, idet man vil nedsætte to udvalg. Jeg bliver nødt til at citere:

”Et udvalg skal undersøge mulighederne for over en længere årrække at foretage en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning.”

”Et andet udvalg skal etablere et overblik over perspektiverne og potentialerne for at udvikle og anvende konkurrencedygtige alternativer til benzin og diesel. Det drejer sig om både biobrændstoffer, naturgas og – på længere sigt – brint.”

Ja, så kan det næsten ikke være mindre forpligtende!

Til gengæld er der ganske megen opmuntring at hente i **Ingeniørforeningens** detaljeret udarbejdede **Energiplan 2030** fra december 2006: ”Energi til fremtiden”. Målet: at overrække en energipolitisk handlingsplan til Transport- og Energiministeriet ved året afslutning blev i høj grad indfriet via udformningen af en lang række centrale anbefalinger til dansk energipolitik på et ansvarligt bæredygtighedsgrundlag. I kapitlet Transport og Mobilitet opridser Energiplan 2030 i alt seks delmål og seks politiske virkemidler som følger:

Delmål:

Ingen stigning i det samlede persontransportarbejde frem til 2030

Der gennemføres en 20% omlægning af den samlede vejtransport til bane og cykel

Transportens energiforbrug reduceres med 30% ved effektivisering af tog, biler og fly
20% af vejtransporten baseres på el

20% af vejtransporten baseres på biobrændsler

Stigningen i luftfarten holdes på 30% i perioden frem til 2030

Politiske virkemidler:

Den regionale by- og landsplanlægning skal gennem øget brug af regionplaner bidrage til begrænsningen af transportens energiforbrug

Der gives tilladelse til højere bebyggelsesprocenter omkring stationer

Registreringsafgift omlægges provenuneutralt således, at de tilskynder til indkøb af mere effektive og sikre biler

Der bør over de næste 30 år investeres 200 mia. kr. til udbygning af letbaner og metro, samt udbygning og forbedring af jernbanenettet

Alle danske byer bør gives mulighed for at indføre bompenge

Trafik- og Energiministeriet samt kommunerne bør tage initiativ til at udarbejde en handlingsplan for, hvordan elbiler bedst muligt fremmes

Alt i alt delmål og virkemidler, som - med få undtagelser (anvendelse af biobrændsler til vejtransport og forestillingen om at omlægning af registreringsafgiften har nogen synderlig effekt, hvorfor vi ønsker højere afgifter både for køb af alle biler og brændstof) - kan godtages af RBT. Ærgerligt at vi ikke kan bytte rundt og gøre Ingeniørforeningens Energiplan 2030 til Danmarks officielle energiplan.

Nedsættelse af Infrastrukturkommission

Initiativet til nedsættelse af en Infrastrukturkommission under Transport- og Energiministeriet udlægges af regeringen som et tegn på handlekraft. Udpegningen af kommissionens 19 medlemmer var på plads i oktober 2006, og medlemssammensætningen fik følgende kommentar fra ressortminister Flemming Hansen:

”Kommissionen er bredt sammensat af forskere inden for transport- og nationaløkonomi, repræsentanter for transportorganisationerne og brugerne af transportsystemet”. Omverdenen har haft svært ved at finde repræsentanter for brugerne, herunder Dansk Cyklist Forbund (pressemeddelelse). Det forekommer, at ministeren forveksler trafikudbydere med brugere.

RBT tilbød 19. september at blive inddraget i kommissionsarbejdet, men i et svar fra ministeriet 21. november fik vi at vide, at der ikke var plads til os.

Kommissionens første sammentræde havde karakter af en transportkonference 29-30. november, som afsluttedes med en pressekonference 30. november med titlen

”**Konference om fremtidens transport og mobilitet i 2030**”. Deltagerlisten omfattede følgende kategorier: Virksomheder, Råd og styrelser, Organisationer og foreninger, Forskning og Kommuner/regioner, mens brugerorganisationer og NGO'er ikke var inviteret. Forud for konferencen var udarbejdet to nyttige notater:

”Arbejdsrapport om nuværende statslige planer for udbygning af infrastrukturen ” og

”Arbejdsrapport vedr. transportinfrastrukturen i dag”, men man leder forgæves efter afsnit i de to papirer, som handler om energi og miljø/klima. Det ser ikke ud til, at der inden for ministeriets rammer er megen synergi mellem dets to ressortområder: transport og energi. Kommissionssammensætningen afspejler ej heller nogen ekspertise på energi- og miljøområdet. Når kommissionsarbejdet er afsluttet i løbet af 2007 vil det vise sig, om kommissionen blot har udgjort en syltekrukke:

virkemidlerne i retning af større mobilitet og mindsket trængsel baseret på kollektive

løsninger er kendte, og i hvilket omfang bæredygtighedsprincippet har prioritet i kommissionens forslag.

Vismandsrapport juni 2006

Det Økonomiske Råd har i sine konklusioner fra halvårige møder ofte udvist større handlekraft og fremsynethed end i tilsvarende udspil fra regeringen. Det gælder også i Diskussionsoplægget **"Dansk Økonomi forår 2006"**, hvor kapitel III er viet transport: "Trafik, trængsel og infrastruktur".

I en af sine regelmæssige nyheder lagt ud på Transport- og Energiministeriets hjemmeside kommenterer Flemming Hansen diskussionsoplægget. Efter de indledende roser kommer ministeren ind på en række trafikpolitiske virkemidler, som viser hvor regeringen er uenig med dens økonomiske eksperter:

"Når det Økonomiske Råd anbefaler, at øge den samlede beskatning på at eje og bruge en bil, er jeg dog uenig. Bilisterne betaler i forvejen meget i skatter og afgifter. Rådet beregner selv, at statens indtægter fra transportrelaterede afgifter udgjorde omkring 43 mia. kr. i 2004."

"Jeg konstaterer også at diskussionen omkring bompenge og vejafgiftssystemer er meget indviklet, og at Det Økonomiske Råd når frem til andre resultater end Institut for Miljøvurdering gjorde i deres analyse for et par uger siden. Det er mit indtryk, at der er et godt stykke vej til de klare svar og grydeklare løsninger på det område."

Den analyse, som ministeren refererer til, er svanesangen fra det af regeringen oprettede Institut for Miljøvurdering med statistikerens Bjørn Lomborg som oprindelig lederfigur: "Kørselsafgifter i København – en samfundsøkonomisk analyse", fra maj 2006. Rapportens analyser var ikke til gunst for en umiddelbar indførelse af kørselsregulerende afgifter i København.

Det overordnede problem set med RBT's øjne er det symptomatiske paradoks, at regeringen har sat en markedsfundamentalist til at administrere planlægningen af landets energi- og transportsektorer, dvs en politiker, der fremfører markedet som evigt mantra til løsning af alle problemer vedrørende energi og transport, og som dermed foregiver ikke at have hørt om det økonomiske begreb "eksterne omkostninger", dvs alle de omkostninger i form af trængsel, miljø og sundhed, som samfundet må tage sig af at betale, fordi markedsprisen ikke evner at indregne dem i den pris, den individuelle borger må betale for sit energi- og transportforbrug.

Venstre i bevægelse

År 2006 var også året hvor partiet Venstre kom med sit transportoplæg: **"Transport til tiden – en gevinst for os alle. Visionsoplæg fra Venstre"**, november 2006.

Overordnet fremhæves det liberalistiske frihedsbegreb: "Dansk transportpolitik skal bygge på friheden for den enkelte til selv at definere sit transportbehov og vælge transportform og skal samtidig sikre størst mulig mobilitet". RBT har tidligere kritiseret det af Venstre hævdede frihedsbegreb under overskriften Friheds- og

lighedsbegrebet på kollisionskurs. De borgerlige politikere bruger til stadighed frihedsbegrebet som hovedargument for at tilgodese bilismens fortsatte udvikling. Problemet ved dette dogme er ganske enkelt, at et frit valg på trafikområdet, baseret på tilvalg af bilen, betyder indskrænkning i alle andre trafikantgruppers valgfrihed og dermed fravalg af de mindst pladskrævende transportmidler: de kollektive og cyklen. Den enkeltes frie valg skal selvfølgelig forbindes med ansvarsbegrebet: både hvad angår ansvaret for andre medborgeres fremkommelighed og ansvaret for folkesundheden og det fælles miljø.

Men det ser ud til, at Venstre flytter sig. To overskrifter i Berlingske 8. november 2006 viser en velkommen åbning: ”Venstre åbner op for roadpricing – en roadpricing model skal i givet fald være afgiftsneutral for bilisterne”. Og: ”Vi har fået smag for roadpricing”. Vi ser frem til konkrete handlinger.

Rådet for Bæredygtig Erhvervsudvikling

Rådet deltog i præsentationen for offentligheden af Rådet for Bæredygtig Erhvervsudvikling 30. maj 2006 i den gamle børnsbygning. Rådet har en lang række toneangivende erhvervsvirksomheder som medlemmer og har valgt Niels Due Jensen fra Grundfos som formand. RBT bør overveje, om vi skal indgå i en dialog med det nye råd om nødvendigheden af bæredygtige transportformer i forbindelse med den stadig stigende transport som resultat af en uddybning af den internationale arbejdsdeling.

Klimaåret 2007

I januar kom så første del af den længe ventede tredje klimarapport fra FN's mellemstatslige klimapanel IPCC, hvor det slås fast, at sandsynligheden for at den konstaterede opvarmning på kloden er menneskeskabt via udslip af drivhusgasser ligger på 90%.

Transportsektorens energiforbrug og drivhusgasudslip

I januar 2007 udsendte Danmarks Miljøundersøgelse, som nu er fusioneret med Aarhus Universitet, en fremskrivning af emissioner af drivhusgasser 2005 til 3030, på engelsk og alene i en netudgave: ”**Projection of Greenhouse Gas Emission – 2005 to 2030**”, NERI Technical Report No 611.

DMUs fremskrivning af drivhusgasudslip er baseret på en officiel basisfremskrivning af det danske energiforbrug fra Energistyrelsen, hvor skønnede effekter af virkemidler iværksat inden oktober 2006 er medtaget. Der har udspillet sig en del diskussion om omfanget og fremskrivningen af energiforbruget i den internationale transport, både luftfart og søtransport, transportformer som udviser kraftig vækst i en stadig mere arbejdsdelt global økonomi.

DMUs fremskrivning af det totale drivhusgasudslip peger på et beskedent fald på 2% i perioden 2008-2012 sammenlignet med basisåret 1990, dvs langt fra målet på -21%,

som er Danmarks forpligtelse i forhold til Kyoto-aftalen. Det ser lidt lysere ud for perioden 2010 til 2030, hvor der fremskrives et samlet fald på omkring 10%. Men når vi ser på fremskrivningerne for transportsektoren ser billedet meget sort ud. Mens drivhusgasudslippet falder i andre sektorer forventes udslippet fra transportsektoren, inklusive international transport, at stige med 27% i perioden 2008-2012 sammenlignet med 1990, og yderligere at stige med 12% fra 2010 til 2030. De tilsvarende tal for transportsektoren, eksklusiv international transport er på 34% og 12%. Transportsektorens samlede bidrag til det danske drivhusgasudslip, inklusive udslippet fra international transport, steg fra 21% i 1990, til 29% i 2005, forventes derefter at falde midlertidigt til 27% i perioden 2008-2012 og derefter at stige til 33% i 2030. Specielt vejsektorens drivhusgasbidrag vejer tungt, idet dens andel af den samlede transportsektor, eksklusiv udslippet fra international transport, steg fra 89% i 1990 til 94% i 2005 og forventes at nå en andel på 95% i 2030. Udslippet fra den internationale luftfart forventes at stige endnu mere end bidraget fra vejsektoren fra 2005 til 2030. Den iøjefaldende konklusion er, at den voksende transportsektor, specielt biler og fly, udgør en stadig større trussel mod en bæredygtig udvikling på vor klode. Samfundet har et problem, som nødvendiggør en indsats fra civilsamfundet, heriblandt ngo'er som RBT.

Miljøministeriets Fingerplan

”Forslag til Fingerplan 2007” blev fremlagt af Miljøministeriet januar 2007. Planen er sendt i høring indtil 13. april 2007, og den forventes at træde i kraft 1. juli 2007. Fingerplanen skal fungere som ramme for kommunernes planlægning og afløser dermed HUR's regionplan 2005, som sandsynligvis dermed opnår Danmarksrekord som den kortest levende rammeplan i Danmarkshistorien.

Ved fremlæggelsen 18. januar blev planforslaget karakteriseret på følgende vis: ”Ny grøn fingerplan sikrer bæredygtig vækst i Hovedstadsområdet”. Det er genialt at læne sig op ad den oprindelige Fingerplan fra 1947 med dens vægt på vækstfingre og grønne kiler mellem fingrene. Og forslaget lægger op til en stramning af stationsnærhedsprincippet som regionalt planlægningsredskab, et redskab som blev udvandet med HUR's regionalplan. Det foreslås, at større kontorbyggerier over 1.500 etagemeter fortrinsvis skal lokaliseres inden for en gangafstand på 600 m fra en station. Det vurderes, at effekten af stationsnærhed aftager kraftigt 500-600 m fra en given station.

Fingerplansforslaget har allerede fået en del kommentarer med på vejen, eksempelvis fra Altinget 23. januar 2007. ”Fingerplan kan blive kvalt i biler”. ”Men den visionære Fingerplan bliver kun en succes, hvis Transportministeriet udbygger infrastrukturen og mindsker antallet af biler, siger trafikforsker”. Omtalte trafikforsker er Henrik Harder Hovgesen, trafik- og byplanlægger ved Aalborg Universitetscenter. Han

sekunderes af leder af Trafikplan hos COWI, Peter Christensen, som påpeger, at Infrastrukturkommissionen skal tage forslaget til Fingerplan med i deres arbejde. Det kan konstateres, at der ikke foregår nogen koordinering mellem de to ministerier med ansvar for transport, energi og miljø, begge med konservativ ledelse, Flemming Hansen i Transport- og Energiministeriet og Connie Hedegaard i Miljøministeriet. Vi kan glæde os over, at der sandsynligvis er mere fremtid for Connie end for Flemming i Det Konservative Folkeparti.

Bilindustri og drivhusgasudlip

Bilindustriens manglende efterlevelse af den frivillige aftale med EU kommissionen i 1998 om at nye bilmodellers gns. CO₂-emission skal nedbringes til 140 g per km inden 2008/2009 påpeges løbende i medierne. Eksempelvis "Miljøorganisationer: Slappe bilkrav fra EU", Politiken 7. februar 2007.

Det stigende salg af benzinslugende firhjulstrækkere (SUV'er) kobles i medierne i stigende omfang sammen med ejernes moralske ansvar for et galopperende bidrag til drivhusgasudslip. Eksempelvis "Salget af firhjulstrækkere boomer – en svulst på gulplade-systemet, mener Rådet for Større Færdselsikkerhed", Berlingske 16. april 2006.

En meningsmåling omkring danskernes miljøbevidsthed i forhold til sit bilforbrug kom frem med følgende opløftende konklusion: "**Danskerne vil have grøn trafik. Ny meningsmåling fordrer rent miljø frem for flere biler**", Mandagmorgen 30. oktober 2006. Det kunne tyde på, at politikernes bevidsthedsniveau omkring miljø ligger på et lavere niveau end befolkningens generelt.

De store infrastrukturprojekter og beslutning omkring trængselsafgifter

Et meget opløftende bidrag til diskussionen om forskellige scenarier for transportudviklingen i Danmark blev udarbejdet af Otto Anker Nielsen, Alex Landex og Jens Rørbech ved Center for Trafik og Transport, DTU til Ugebladet Ingeniøren: "**Fremtidsscenarier vedr. transport i Danmark**", 30. april 2006. Forfatterne opstiller meget pædagogisk fem scenarier, hvor virkemidler, omkostninger og konsekvenser får en central placering: Business as usual, Regionalisering, Fremkommelighed i højsædet, Bilens guldalder og Miljøet i fokus. Det sidstnævnte er meget spiseligt for RBT. Desværre har rapporten ikke fået den placering i den trafikpolitiske debat, som indsatsens lødighed gør sig fortjent til.

Metro kontra letbaneløsninger

I august 2006 bidrog Danmarks Transportforskning med en overvejende positiv vurdering af den eksisterende minimetros bidrag til løsning af trængselsproblemer i København: "**Trafikeffekter af metroen: en før- og efteranalyse**". Teknologirådet arrangerede for Borgerrepræsentationen 30. marts 2006 en "**Høring om cityringen**".

De kritiske røster i forbindelse med konstruktionen af den vedtagne Metro-Cityring koncentrerer sig om to hovedpunkter: 1. finansiering og resulterende gældsforhold og 2. cityringens manglende evne til at give den kollektive trafik et nødvendigt løft.

Eksempelvis i Margrete Aukens og Per Henriksens kronik: **"Gæld, trafikmos og spekulationsbyggeri"**, Politiken 16. januar 2007.

Diskussionen om linieføringen fortsætter, bl.a. ønsker en af de store kapitaler via sponsorbidrag at ændre linieføringen til et smut omkring bryggerigrunden i Valby: "Carlsberg vil sponsorere metro", Berlingske 10. januar 2007. Men allerede inden udløbet af marts blev Carlsbergs metroplan skudt ned. En undersøgelse, foretaget af Københavns kommunes teknikere og finansieret af Carlsberg, viste, at den påtænkte station ikke blot ville forøge cityringens anlægsudgifter med ca. 900 mio. kr., men at også driftsudgifterne fra en ny station ville overstige de forventede ekstraindtægter fra nye passagerer. Så mange penge ville den ny byggematador trods alt ikke skyde i stationsprojektet for at forøge valbygrundens værdier.

Trafikgruppen Letbaner.DK kommer jævnligt med lødige bidrag i debatten omkring den kollektive trafik med hovedvægt på letbaner, bl.a. i form af nyhedsbreve på hjemmesiden Letbaner. DK.

Trængselsafgifter

Københavns kommune kæmper fortsat på at få statens tilladelse til at indføre trængselsafgifter i København, men indtil videre forgæves.

Kommunen arrangerede 21. september 2006 i Politikens Hus en konference med titlen: **"Trængselsafgifter i Københavns kommune?"**

SF's internationale sekretariat arrangerede i forbindelse med et møde i New European Left 9. juni 2006 et debatmøde på Københavns Rådhus om europæiske erfaringer med indførelse af bompeng: "Bompeng – hvorfor ikke i Danmark?"

"Nu har vi veje nok"

Ovennævnte udsagn fra Ingeniøren 6. oktober 2006 vil RBT betegne som det mest præcise i året 2006, specielt fordi det hidrører fra Per Milner, Vejdirektoratets stærke mand gennem 25 år og general under hele 16 trafikministre. Denne indsigt er desværre ikke sivet ind hos beslutningstagerne på Milners gamle arbejdsplads.

RBT's trafikpolitiske aktiviteter

Med denne sjette ordinære generalforsamling har RBT eksisteret i næsten seks år. I hele Rådets levetid har vi måtte leve med modsætningen mellem de mange gode intentioner i vedtagne arbejdsprogrammer og den tid, som de i andre sammenhænge meget travle rådsmedlemmer har til rådighed. Derfor besluttede vi på både fjerde (april 2004) og femte (marts 2006) generalforsamling at opstille et mere realistisk arbejdsprogram, med en bedre balance mellem visioner, det muliges kunst og tilgængeligt mandskab. Som i arbejdsprogrammet 2004-2005 kom det nuværende Arbejdsprogram 2006-2007 til at omfatte tre punkter:

1. Rådet vil bidrage til, at diskussionen og vedtagelsen af den kommende Helhedsplan for trafikplanlægningen i København i forbindelse med etablering af en ringmetro kommer til at omfatte kollektive trafikløsninger på et bæredygtigt grundlag
2. Rådet vil – i forlængelse af vedtagelsen af sine principper for bæredygtig trafik – påbegynde arbejdet med at opstille konkrete bæredygtighedsindikatorer, herunder målsætning for en bæredygtig trafikudvikling i København
3. Rådet vil løbende blande sig i aktuelle trafikpolitiske debatter i form af høringsvar, artikler og pressemeddelelser

I modsætning til året 2005-2006 må vi konstatere, at det ikke rigtigt er lykkedes at gennemføre ovenstående arbejdsprogram.

Den politiske beslutning om etablering af en ringmetro er truffet, men der er fortsat ikke vedtaget en Helhedsplan for trafikplanlægningen i København. Så vi kan fortsat nå at give os til kende og præge debatten vedrørende kollektive trafikløsninger på et bæredygtigt grundlag. Den politiske beslutning er vel indtil videre skudt til hjørne med nedsættelsen af Infrastrukturkommissionen under Transport- og Energiministeriet.

Ud fra nedenstående opsummering af Rådets aktiviteter kan man selv bedømme, i hvilket omfang vi levede op til at opfylde arbejdsprogrammets punkt tre.

Målsætningen at få opstillet konkrete bæredygtighedsindikatorer

I begyndelsen af 2006 udarbejdede Rådet et udkast til en række principper for bæredygtig trafik tillige med en række handlingsanvisninger, som efterfølgende blev vedtaget på generalforsamlingen i marts.

Vi forsøgte at komme et skridt videre med arbejdet at udarbejde konkrete bæredygtighedsindikatorer ved at indsende netop denne problematik som emneforslag til de projekter, som Teknologirådet skal gennemføre i løbet af 2007. Blandt 96 indkomne emneforslag blev RBT's forslag om udarbejdelse af bæredygtighedsindikatorer desværre ikke et af de fire udvalgte. Det ville have været et rigtig godt arbejdsforum for et sådant udredningsarbejde, dels fordi Teknologirådet er en officiel institution,

dels fordi Teknologirådet kan inddrage en række eksperter tilknyttet officielle institutter og styrelser, som RBT ikke kan forvente at trække på i eget regi. Flere tekniske eksperter har over for Rådet tilkendegivet, at de principielt støtter vort initiativ. Det store spørgsmål er, hvordan vi nu kommer videre med vores bestræbelser på at få igangsat udarbejdelsen af et sæt bæredygtighedsindikatorer for trafik. En præmis står klar: omverdenen uden for egne rækker må nødvendigvis inddrages.

Aktiviteter på det national plan

”Forslag til landsplanredegørelse”

Rådet udarbejdede og afsendte 20. april 2006 kommentarer til Miljøministeriets udspil til landsplanredegørelse: ”Vedrørende: Det nye Danmarkskort – Planlægning under nye vilkår. Forslag til landsplanredegørelse”, hvor vi efterlyser bæredygtige trafikale løsninger og genfremsender vore kommentarer af 25. april 2005 til ”Forslag til Regionplan 2005” fra Hovedstadens Udviklingsråd.

Miljøministeriets ”Forslag til Fingerplan 2007” fra januar 2007 har siden hen overfødiggjort HURs regionplan.

Gratis offentlig transport

Rådet har deltaget i en workshop om perspektiverne i at indføre gratis offentlig transport, arrangeret 4. april 2006 af Teknologirådet. Temaet gratis offentlig transport var netop et af Teknologirådets udvalgte projekter for året 2006. Temaet blev belyst af en tværfaglig arbejdsgruppe, som fik som opgave at udarbejde en kortlægning af de mulige langsigtede konsekvenser af at indføre gratis offentlig transport i Danmark. På workshopen forelagde gruppen sin foreløbige arbejdsrapport til diskussion blandt inviterede repræsentanter for forskningsinstitutter, konsulentfirmaer, styrelser, trafikselskaber, interesseorganisationer og NGO'er. Den endelige rapport ”**Perspektiver ved gratis offentlig transport**” blev offentliggjort og forelagt på et debattmøde med deltagelse af politiske beslutningstagere fra Folketinget og Københavns kommune 29. november 2006 på cafeen på Flintholm Station.

Ved denne lejlighed blev **Københavnerpakken** fremlagt og overbragt som inspirationskilde til politikerne. Det er denne trafikpakke, som Rådet via sin politikerhøring forud for generalforsamlingen forsøger at få de københavnske trafikpolitikere til at forholde sig til.

”Omregningstabel”

Til anvendelse i debatten om bæredygtige trafikløsninger har Rådet udarbejdet en ”**Omregningstabel fra motorvej til bus- og skinnebåren trafik**”, som 10. november 2006 blev sendt som åbent brev til trafikpolitikere og medlemmerne af den ny Infrastrukturkommission.

I forbindelse med ommøbleringen i den socialdemokratiske folketingsgruppe i januar 2007 blev Magnus Heunicke ny trafikordfører, til erstatning af den motorvejsbegejstrede Poul Andersen. Det er endnu svært at overskue, om denne udnævnelse betyder en opprioritering af det grønne aspekt i socialdemokratisk trafikpolitik. RBT tilsendte straks (23. januar) en lykønsning ledsaget af vor ”Omregningstabel”. Allerede to dage efter kvitterede den ny ordfører for modtagelsen med følgende ordlyd: ”Den Infrastrukturkommission har jeg heller ikke høje forventninger til ...”

Udbygning af Frederikssundsvejen

De tre organisationer Grøn Trafik i Bycirklen ved formanden Kaare Fog, NOAH-trafik og RBT har haft et fællesmøde 24. januar om Vejdirektoratets plan om bygning af motorvej i Frederikssundfingern og de dermed forbundne VVM-undersøgelser. Vi har en mistanke om, at Vejdirektoratet har regnet meget alternativt på tidsgevinster, angivet i mia. kr., for de tre forskellige trafikløsningsforslag, således at Grøn Trafiks udbygningsforslag kommer til at fremstå økonomisk ufordelagtigt. Et svar fra Vejdirektoratet angående eventuel regnefejl er nu modtaget. Det ser ud til, at vi har en god sag at gå videre med.

Miljø- og transportpolitisk kontaktforum

BRT blev 13. november 2006 sammen med en række andre organisationer inviteret af Danmarks Naturfredningsforening til et opstartmøde for Miljø- og transportpolitisk Kontaktforum. Det planlagte kontaktforum er tænkt som et debatforum for transportinteressenter, hvor fokus er på gensidig information og fremsættelse af visioner for transportudvikling. De inviterede transportinteressenter spænder meget vidt, fra interesseorganisationerne Dansk Transport og Logistik, Dansk Vejforening, FDM, Danske delebiler til NGO'er Det Økologiske Råd, NOAH-trafik og RBT. Der kan næppe udvikles fælles trafikvisioner, men det planlagte kontaktforum kan måske blive et nyttigt organ for udveksling af synspunkter.

På næste møde i kontaktforum bliver temaet natur og transport.

Det er glædeligt, at Dansk Naturfredningsforening er gået ind i debatten om trafik, energi og klima. Helt konkret har DN via sin præsident Ella Maria Bisschop-Larsen gået ind i debatten omkring planerne om etablering af en Femern Bælt forbindelse og understreget, at en sådan forbindelse vil give anledning til et trafikspring, som forøger CO₂-belastningen af miljøet – Altinget 22. februar 2007.

Det er i den forbindelse pudsigt, at trafikminister Flemming Hansen i ”Energistrategi 2025” får flettet følgende miljøvurdering ind vedrørende sit yndlingsprojekt Femern forbindelsen: ”CO₂-besparelsen ved etablering af en Femern Bælt forbindelse er vurderet til 220.000 ton årligt, svarende til knap 70.000 ton fuelolie” (s. 41).

Forskellen i miljøvurderingen ligger ikke i, at trafikministeren forventer et trafikspring i form af togpassagerer, men at den forventede øgning i biltrafikken afløser en mere svinende færgetrafik.

”Skibet er ladet med julegaver” - og tonsvis af europæisk plastaffald

På mødet i kontaktforum omtalte Morten Lindbo, Dansk Transport og Logistik som eksempel på varetægelse af sine medlemmers interesser, at 90 lastbiler nu skal i gang med den opgave at transportere de mange julegaver fra Århus havn, som blev transporteret fra Kina med Emma Maersk, Verdens største containerskib ejet af A.P. Møller koncernen.

Eksemplet viser netop den modsætning mellem den stadig mere udviklede arbejdsdeling i forbindelse med den globaliserede økonomi og kravet om en mere bæredygtig transportudvikling.

Med overskriften **”Skibet er ladet med julegaver”** omtaler Ole Mikkelsen i Berlingske 14. november 2006, hvorledes containerskibet Emma Maersk med over 11.000 containere afleverer varer fra Kina i Århus og seks andre europæiske havne. Det omtales, at det ikke kan betale sig at sende containerne tilbage til Kina. Siden hen afsløres det i Information 1. februar 2007 i en artikel **”Tonsvis af dansk affald oversvømmer Kina”** af Mette Jensen, at returlast alligevel kommer tilbage til Kina, nemlig i form af dansk og europæisk plastaffald, således at kinesiske landsbyer fungerer som Europas losseplads, uden at danske myndigheder sikrer sig, at affaldet bliver genanvendt korrekt.

Aktiviteter i forhold til Københavns kommune

Etablering af Metropolzone

Ideen om at hæve Københavns status til international metropol fik et nyt moment i august 2006 med overborgmester Ritt Bjerregaards og teknik- og miljøborgmester Klaus Bondams fælles udspil om at etablere en Metropolzone i Københavns centrum. I en meddelelse fra kommunen: ”Metropolzonen – et nyt centrum i København” åbnes op for en debat, som ”vil munde ud i en række konkrete projekter, der skal give København et centrum af internationalt format”.

I et Nyhedsbrev fra 7. februar 2007 meddeles, at kommunen har udvalgt fem teams ud af i alt 37 ansøgninger fra teams om at give bud på metropolzonens udformning. Den skitserede idéopgave skal finde sted i perioden 5. marts til 24. maj, hvorefter der afsluttes med en åben udstilling af de fem forslag.

I februar 2007 etableredes et nyt forum for debat om den planlagte Metropolzone, med en internetside **metropolzonen.dk**. Sammen med en række andre organisationer har RBT tilsluttet sig metropolzonen.dk. Det kan frygtes, at den planlagte byfornyelse ikke indtænker en trafikudvikling på et bæredygtigt grundlag som et grundlæggende planlægningsprincip, bl.a. fordi højhusbyggeri sandsynligvis vil indgå i præmisserne for Metropolzonens udvikling. Derfor er det nødvendigt at præge debatten via indtænkning af et bæredygtighedsprincip.

Dødsstød for miljøtrafikuge

På generalforsamlingen 20. marts 2006 blev det besluttet at formulere en pressemeddelelse til støtte for opretholdelse af Miljøtrafikugen i 2006: ”**Bevar Miljø-Trafikugen**”.

Til trods for en række organisationers støtte for at bevare Miljøtrafikugen, eksempelvis også Vesterbro Lokalforsamling, besluttede et flertal i BR at give denne fælles-europæiske begivenhed dødsstødet.

P-hus debatten

I den indstilling, der lå til grund for BR's beslutning om at etablere 4.000 p-pladser i konstruktion, byggede argumentationen på en vækst og fremskrivning af antallet af beboerbiler. Men denne forudsætning bygger på et fejlagtigt grundlag: siden 2002 er bilejerskabet faldet i København og på Frederiksberg. Denne vildledende oplysning blev påpeget af BRT i et debatindlæg i JP København 2. juni 2006 ved Karl Vogt-Nielsen: ”**Debat: P-huse baseret på løgn**”.

Rådets stemme i debatten kom ligeledes frem via et interview med Ivan Lund Pedersen i en artikel af Hans Larsen i Berlingske Tidende 7. marts 2007: ”Nu går den vilde jagt på 4.000 nye p-pladser i København”.

Etablering af cykelrute på vestsiden af De indre Søer

Rådet bidrog med et høringssvar til Københavns kommune vedrørende planen om at etablere en cykelrute på vestsiden af De Indre Søer. Rådets bidrag ”**Dialog om Sørutten**” ved Kaj Jørgensen 8. oktober 2006 slår fast, at cyklisme bør være et nøgleelement i en bæredygtig bytrafik og støtter derfor, at projektforslaget bør gennemføres i sin helhed.

”Grønne bølger” for cyklister

Som et led i styrkelsen af cyklismen i København indviede Klaus Bondam 25. oktober 2006 Nørrebrogade som første gade med grøn bølge for cyklister. Der loves flere gader med grønne bølger. Spørgsmålet står fortsat tilbage, om grønne bølge for cyklister er en brugbar metode til fremme af cyklismen og derfor skal støttes af Rådet.

Øvrige aktiviteter

Trafikaktivist fra New Zealand på besøg

Rådet blev kontaktet af trafikaktivist Michael Tritt fra Auckland i New Zealand, som er i gang med at lave en dokumentarfilm om, hvad Auckland kan lære af ”succesfuld implementering af bæredygtig transport i europæiske byer”. Kjeld A. Larsen bidrog med et interview 23. september 2006, hvor vægten blev lagt på en diskussion af de ikke-bæredygtige aspekter af trafikudviklingen i København. Det er samtidig nyttigt at erindre, at mange europæiske byer, herunder København, afvikler sin trafik

betydeligt mere tilfredsstillende set med bæredygtighedsbriller sammenlignet med byer i andre dele af verden.

Interview med RUC-studerende

Ivan og Kjeld blev 4. december 2006 interviewet af fire RUC studerende på den samfundsvidenskabelige basisuddannelse, som skriver projekt om den politiske beslutningsproces i forbindelse med løsning af trængselsproblemer i København. De studerendes fokus var rettet mod rådets rolle som aktør og vor vurdering af den politiske beslutningsproces.

Forskningsseminar om Bus rapid transit

Ivan og Kjeld deltog i et forskningsseminar 1. december 2006 på Center for Trafik og Transport, DTU, hvor Daniel Hess, lektor ved Institut for by- og regionalplanlægning ved University of Buffalo, N.Y. gav en forelæsning med titlen "Bus rapid transit: A new direction for public transport in U.S. cities".

Bilerne ud af byen

Kjeld deltog i et debatmøde arrangeret af Dansk Cyklist Forbund 5. maj 2006, hvor Birgitte Sloth, professor i økonomi ved Syddansk Universitet, indledte med et oplæg med titlen "Bilerne ud af byen – men hvordan?"

Afhængig af aktualitet og kræfter bør rådet, eventuelt i samarbejde med andre organisationer, forsøge sig med tilsvarende initiativer.

Organisatorisk

På generalforsamlingen 20. marts 2006 valgtes følgende til **foreningens bestyrelse**: Bente Hessellund Andersen, Niels Grøngaard, Kaj Jørgensen, Kjeld A. Larsen, H. C. Mecklenburg, Ivan Lund Pedersen, Bruno Schwede, Niels M. Uldall og Karl Vogt-Nielsen tillige med Gunnar Bjørn Thomsen som suppleant. Jens Junghans blev genvalgt til revisor.

Efterfølgende konstituerede Rådet sig med Kjeld A. Larsen som formand, Bente Hessellund som næstformand, Karl Vogt-Nielsen som kasserer og Ivan Lund Pedersen som presseansvarlig.

Foreningens **medlemstal** er nu på 73, hvoraf 6 kollektive, fortsat et alt for beskedent antal.

Rådet har i årets løb afholdt ni **rådsmøder**.

De dominerende og tilbagevendende temaer på rådsmøderne har været: gensidig information om og diskussion af den trafikpolitiske udvikling og udviklingens konsekvenser, udarbejdelse af emneforslaget om bæredygtighedsindikatorer til Teknologirådet, udarbejdelse af hørings svar, deltagelse i forskellige trafikpolitiske

arrangementer og debatter, forberedelse af generalforsamlingen 2007, herunder planlægning af den indledende politikerhøring om "Københavnerpakken". Det har været nødvendigt at vedtage et mindre ambitiøst arbejdsprogram, som alene omfatter et par højt prioriterede punkter. Det skal dog ikke afholde os fra mere ambitiøse mål på længere sigt og samtidig få sat virkelighed bag den gamle drøm om at få oprettet et sekretariat med lønnet arbejdskraft.

Det forekommer, at interessen for miljøspørgsmål blandt unge mennesker er i vækst. Det er almindeligt accepteret, at en livsform baseret på billigt fossilt brændstof er ved at nærme sig sin slutning. Kunsten i fremtiden bliver at forvandle en mangel (fossilt brændstof) til en fordel: et livsform baseret på kreative tiltag i retning af større bæredygtighed.

Kjeld A. Larsen
Marts 2007